

**Ejército**

**REVISTA DE LAS
ARMAS Y SERVICIOS**
MINISTERIO DEL EJERCITO

Núm. 385-febrero-1972



REVISTA DE LAS
ARMAS Y SERVICIOS

“Depósito legal”: M. 1633-1958

MADRID, FEBRERO 1972 - XXXIII - NUM. 385

Director. El General Jefe del Servicio de Publicaciones del E. M. C.
General de Brigada de Infantería, Diplomado de E. M., Excmo. Sr. D. Luis Cano Portal

JEFE DE COLABORACIONES

Coronel de Infantería Ilmo. Sr. D. Eduardo Gotarredona López

CONSEJO CONSULTIVO DE COLABORACIONES

General de División Excmo. Sr. D. Enrique Gallego Velasco.
General de División Excmo. Sr. D. Gaspar Salcedo Ortega.
General de División Excmo. Sr. D. Narciso Ariza García.
Coronel de Intendencia Ilmo. Sr. D. José Rey de Pablo-Blanco.
Coronel de Infantería del Sv. de E. M., Ilmo. Sr. D. Sergio Gómez Alba.
Coronel de Infantería del Sv. de E. M., Ilmo. Sr. D. Luis Sáez Larumbe.
Tte. Cor. de Art.ª del Sv. de E. M., Ilmo. Sr. D. Manuel Fernández-Manrique Sainz.

Y por los Jefes que designen como representantes los Centros de Instrucción y enseñanza siguientes: Escuela Superior del Ejército y todas las Escuelas de Aplicación del Ejército.

PUBLICACION MENSUAL

Redacción y Administración: Alcalá, 18, 4.º MADRID (14)
Teléfono 222 52 54 :-: Correspondencia: Apartado de Correos 217

PRECIOS DE ADQUISICION

Para militares en suscripción colectiva por intermedio de los cuerpos.	25 ptas. ejem.
Para militares en suscripción particular (por suscripción anual)	350 ”
Para el público en general, por suscripción anual	500 ”
Para el extranjero, en suscripción anual	900 ”
Número suelto	45 ”
Número suelto, para el extranjero	80 ”

Correspondencia para trabajos técnicos, al Coronel Jefe de Colaboraciones
Correspondencia para suscripciones, al Administrador.

Las ideas contenidas en los trabajos de esta Revista representan únicamente la opinión del respectivo firmante, y no la doctrina de los Organismos oficiales, y, por tanto, los artículos que se publiquen con la firma de su autor solamente reflejan las opiniones e ideas personales del mismo

De los artículos no firmados, se hace responsable la Dirección del Servicio

sumario

Ejército - Revista de las Armas y Servicios

Febrero 1972 - año XXXIII - número 385

Temas generales:

Pascua Militar		3
Calidoscopio internacional	General Salcedo	5
Cuando San Sebastián fue destruida por los ingleses. Fortificaciones del monte Urgull	Teniente Coronel de Infantería M. López-Castro	8

Temas profesionales:

El "TOA" en combate callejero	Capitán de Infantería De Torres Olazábal	12
Calculador para el Método de Circunstancias "Alza Unica por Jalonamiento"	Comandante de Artillería Garrido Rasero	15

Información:

Franqueamientos de cursos de aguas por vehículos de combates	Comandante de Infantería S. E. M. Valera Vázquez	20
La vocación militar y la tradición	General Beaufre (del diario "Le Figaro". Traducción del Teniente Coronel de Artillería Bitaubé Núñez)	24
El Jefe y su entorno	Capitán de Infantería López García	25
Aviones blanco radiodirigidos	Teniente de Artillería Palacios Gumpert	28
El Oficial soviético y las Fuerzas acorazadas	De la revista inglesa "Army Quarterly", enero 1971, por Bryan Perret. (Traducción del Teniente de Infantería Cano Velasco)	31
España y la NATO	Eugene Hinterhoff (Revista "Military Review", marzo de 1971. Del Boletín de Información del Centro Superior de la Defensa Nacional, núm. 209)	38
El Militar y la Política	Capitán del C. I. A. C. García Martínez de Murguía	41
Empleo adecuado de los helicópteros	Mayor J. Stiles (De la revista USA "Infantry". Traducción de la Redacción)	44
Problemas de organización: Los Grupos Logísticos	Capitán de Caballería del S. E. M. Fuente Sánchez	47
El RATAc	Traducción de la Revista "L'Armée" del Teniente Coronel de Artillería Bitaubé Núñez	51
Un Regimiento de Caballería Ligera Blindada de Montaña ¡...Por qué!	Teniente Coronel Genillon, de la revista francesa "L'Armée". (Traducción del Capitán de Caballería Martín Sappia)	55
Noticias breves: Empleo de los misiles TOW en Europa		57
Filatelía militar	Coronel Auditor M. Lorente	60
Miscelánea y Glosa	Cte. de Artillería Jiménez Quintas	62
Información bibliográfica		64
Índice de los trabajos publicados en esta Revista durante el año 1971		66

PASCUA MILITAR



El día 6 del pasado enero, y con motivo de la Festividad de la Epifanía y Pascua Militar, tuvo lugar en el Palacio de El Pardo, el tradicional cumplimiento a S. E. el Generalísimo, al que acompañaba S. A. R. el Príncipe de España, de la felicitación que las Fuerzas Armadas otorga a la persona del Jefe del Estado.

Estuvieron presentes los Ministros Militares del Gobierno; Vicepresidente, Almirante Carrero Blanco, así como los Ministros del Ejército, Marina, Aire y Gobernación.

El Ministro del Ejército, Teniente General Castañón de Mena, en nombre de las Fuerzas Armadas, pronunció el discurso que reproducimos a continuación:

PALABRAS DE S. E. EL MINISTRO DEL EJERCITO

Excelencia:

“Una nueva Pascua Militar y un nuevo año militar que se inicia.

Y así nuestro primer acto en él, presentarnos ante vos para expresaros cómo nuestro primer pensamiento al comenzar el año, nuestra inquebrantable adhesión y lealtad, nuestro respeto y nuestro cariño.

Un año que termina cargado de recuerdos, gratos y tristes, y uno que comienza y que deseamos lleno de positivas realizaciones.

Sin querer los recuerdos aparecen, pero distintos; mejor dicho, distintamente juzgados por cada uno.

Aun en la uniformidad debida, que la misma profesión otorga, difícil es la concordancia en un orden de valores.

Sólo a veces la importancia de un hecho lo consigue.

En el año 71 se alza sobre todos la conmemoración el 1.º de octubre del XXXV aniversario de vuestra exaltación a la Jefatura del Estado.

Fue un verdadero Plebiscito Nacional, unánime, rotundo, de fe y de confianza y sin que ahora ninguna circunstancia especial lo impulsase fuera de su valor propio e intrínseco.

Una sola de las cosas meritorias que en esa Jefatura concurren hubiera sido suficiente para justificarlo.

Una guerra ganada, una paz mantenida y realmente una Nación reconstruida.

Una guerra ganada. Entre nosotros no hace falta analizar sus circunstancias. Mejor que las palabras, recordad, la conocisteis bien y está muy vivo su recuerdo.

Cómo se fue logrando, cómo se fue preparando y se llegó a este período de paz.

Cómo se mantuvo y se mantiene la paz en el período más largo que registra nuestra historia. Y sobre todo una paz en medio de un mundo en guerra.

Guerra mundial primero, guerras más o menos limitadas después, afloramientos de una guerra ideológica, difícil guerra sin fronteras en la que la subversión trata de penetrar por todas partes.

Y en estas circunstancias mantener la paz es difícil, pero mucho más en ellas reconstruir, crear prácticamente el país.

Y se consiguió y se hizo en circunstancias adversas, partiendo prácticamente de la nada, porque hubo fe y confianza.

Ciertamente con fe todo se consigue; la fe mueve hasta las montañas, pero la fe y la confianza no la otorgan graciosa y fácilmente los pueblos y sobre todo nunca la han mantenido largo tiempo. Y sin embargo, ahora, nosotros lo hemos visto, lo estamos viendo, cómo crece y crece con el tiempo.

La paz es un período feliz de una nación, pero también es un período de gran responsabilidad histórica si no se consigue aprovecharla para el engrandecimiento y elevación de la nación misma, material y espiritualmente.

Por eso en vos, buen conocedor de la historia, ha sido preocupación principal dar un contenido, instituir, crear, promulgar leyes de arraigo nacional que llenen, cubran y encaucen la normal vida de nuestro pueblo, con el dinamismo de esta época de transformación del mundo, pero recogiendo en su fundamento nuestras más puras y arraigadas tradiciones. Esta consolidación de un régimen no ha sido tarea fácil, porque ha necesitado para ello unidad y continuidad en el esfuerzo, cualidades que raramente se encuentran en nuestra historia.

Pero de las que las Fuerzas Armadas damos claro ejemplo. Tierra, Mar y Aire mantienen entre sí más que nunca esa unidad, no por razones orgánicas o necesidades operativas, sino verdaderamente sentida por esas virtudes militares comunes, recibidas y arraigadas en la tierra virgen de su llegada a las Escuelas y Academias Militares, por esa su firme vocación. Vocación que si merece ese nombre pide exigencia; vocación exigente, sí, porque la dureza de las exigencias es la que llama y mantiene las vocaciones.

Por eso la subversión se estrella sin poder fraccionar esa unidad, aunque emplee los métodos más indirectos y trate y pretenda servirse hasta de nuestras propias virtudes.

Un año que termina y otro que empieza nos ha movido al examen del pasado y a propósitos para el futuro.

¿Satisfechos entonces de ese examen de conciencia? No, indudablemente no, y afortunadamente no. Nunca se puede ni se debe estar satisfechos de sí mismo. Siempre se pudo hacer más. Nuestros deseos siempre irán muy por delante de nuestros logros.

Pero el pensarlo es bueno, porque aviva más los propósitos de trabajo y de lucha por conseguir nuestros objetivos.

Así nos llena de satisfacción vuestras palabras sobre la necesidad de la vigilancia constante y de fortalecimiento de nuestra propia capacidad de defensa cuando los mayores niveles alcanzados por nuestra renta podrán ir haciendo realizables esas necesidades.

Dentro de sus posibilidades las Fuerzas Armadas se adiestran, trabajan y tratan de mejorar su preparación y sus conocimientos, en la enseñanza llena de afán de estudio en todos los escalones, de ella existe una colaboración verdadera, y esa tan justa petición a la juventud que en vuestro mensaje llamabais exigencia, esa petición de trabajo continuo y metódico de profesores y alumnos en un mismo quehacer y con un mismo ideal, se cumple en las Fuerzas Armadas.

Y eso es lo que permite incorporar y establecer la continuidad entre unas y otras generaciones militares.

En las Fuerzas Armadas no existe división entre los que hicieron y los que no conocieron nuestra guerra de Liberación. Porque lo importante no es haber hecho aquella guerra, sino el espíritu que permitió hacerla y triunfar en ella. Y aquel espíritu de los Ejércitos Nacionales, el sentido del deber, la disciplina, la fidelidad a su juramento con la Patria, a sus ideales, de los que no abdicarán jamás, ése es el que se recibe de unos y se transmite a otros y el que vos supisteis expresar tan bien con vuestra palabra y vuestro ejemplo, tan bueno y tan fiel ejemplo, que las encarnó así en vuestra persona.

Y como la encarnación de los sentimientos tiene una más fácil comprensión humana, ante vos renovamos nuestras promesas y el cumplimiento de vuestras consignas.

Pero para darles mayor fuerza bueno será concentrarlas de modo especial en las que habéis titulado supremas consignas vuestras. La unidad y la continuidad.

Y así, unidad y continuidad, claves fundamentales de este renacer, serán en su mantenimiento nuestra primordial promesa."

S. E. el Generalísimo contestó con emotivas palabras lo muy grato que le resultaba reunirse con sus compañeros de armas. Recordó los muchos años en los que, en fecha tan señalada, tenía esta particular satisfacción, y agradeciendo la adhesión a todos, deseó a la gran familia militar muchas felicidades.

CALIDOSCOPIO

INTERNACIONAL

Por el General SALCEDO

Durante la segunda quincena del mes de diciembre y primeros días del mes de enero del año 1972, el Presidente de los Estados Unidos de América, míster Nixon, ha celebrado tres importantes entrevistas, que con la celebrada los días 13 y 14 del último mes del pasado año, con míster Pompidou, en las Azores, han constituido la preparación política de las visitas que el Presidente norteamericano se propone realizar a Pekín y Moscú en fechas próximas. La primera de estas tres entrevistas tuvo lugar en la pequeña ciudad de Hamilton, capital de las Bermudas Inglesas. Durante los días 20 y 21 de diciembre el Presidente míster Nixon y el Presidente inglés, míster Health, cambiaron impresiones de carácter general y se refirieron a los próximos viajes a Pekín y Moscú del Presidente norteamericano. En estas conversaciones se han puesto de manifiesto que, pese a las peticiones y presiones del estadista norteamericano, que en sus intervenciones públicas y es de suponer que también en privado, reiteró—con todo su poder de persuasión—el gran interés que Norteamérica tiene en el mantenimiento con Gran Bretaña de esas «especiales relaciones»—que por lo menos desde los tiempos de míster Churchill mantenían los dos países entre sí—aun a pesar y después de que Inglaterra ingresara en el Mercado Común—, míster Health se ha mantenido firme en su posición europeísta, clarificando el futuro de las relaciones entre Washington y Londres, que deberían seguir siendo, a juicio del Premier inglés, amistosas y estrechas, pero que seguramente seguirán caminos diferentes y no comunes como antaño, aunque éstos no tengan que ser necesariamente divergentes. Míster Health declaró también que Gran Bretaña entendía que era indispensable y beneficioso, para el equilibrio y la estabilidad geopolítica y geoestratégica del mundo, que en un futuro lo más próximo posible una Europa ampliada y extendida en sus tres dimensiones—geográfica, económica y política—, fuerte y próspera llegara a ser el «partenaire» de Norteamérica en la Alianza Atlántica, que quedaría así basada y sostenida en los dos grandes pilares, a uno y otro lado del océano, al modo como hace ya diez años lo entreviese el Presidente Kennedy.

Pese a esta nueva posición inglesa, o quizá debido a ella, la Agencia Reuter informaba que el Premier británico había constatado que podría seguir contando con el apoyo y la amistad norteamericana en el futuro y en los problemas de carácter general y mundial que plantean en los contextos de la política internacional el progresivo y constante aumento del potencial soviético. En el marco de la economía mundial, los dos estadistas se han puesto de acuerdo sobre la necesidad de emprender, aunque no sea en plazo inmediato, una reforma del actual y precario sistema monetario internacional y la de rebajar las actuales tarifas aduaneras que separan a las grandes naciones, para promover y fomentar los intercambios comerciales de carácter internacional. En estos dos puntos se cree saber que son sobre los que mejor se han entendido míster Health y míster Nixon. Porque si bien es verdad que en Londres se han compartido las ansiedades y preocupaciones de las naciones europeas, ante las medidas proteccionistas adoptadas por míster Nixon el 15 de agosto del año pasado, es también cierto que míster Health es un decidido partidario de la liberalización de los in-

tercambios comerciales entre naciones. De esta manera resulta que el Premier británico ha pasado a ocupar, en esta cuestión, una posición de intermediario: que urge a míster Nixon para que acabe de derribar lo que queda de política proteccionista en sus medidas, al mismo tiempo que puede presionar, en compensación, a sus «partenaires» europeos para que se decidan a emprender el camino sin retorno de la liberación.

La segunda de las entrevistas celebradas por míster Nixon, en esta segunda quincena de diciembre de 1971, tuvo lugar los días 28 y 29 en Cayo Vizcaíno (península de Florida). Su interlocutor fue el Canciller de la República Federal Alemana, señor Brandt. En ella, y puesto que los problemas monetarios y económicos habían sido tratados y en parte resueltos, al menos en lo esencial, con los señores Pompidou y Health, los dos estadistas pudieron dedicar todos sus esfuerzos y poner todo su interés en la contemplación de los problemas políticos del momento, y muy especialmente en todos aquellos que se derivan de la «ostopolitik» del Canciller y de la apertura de la política de míster Nixon hacia la República Popular China.

Ya antes de que el Presidente norteamericano iniciara su teoría de entrevistas cumbre, se pensaba en Washington que la menos problemática y la más sencilla de todas ellas debería ser la que estamos ahora comentando. Razones: porque el Gobierno alemán es y ha sido considerado por los dirigentes políticos norteamericanos, como el mejor dispuesto, de entre todos los Gobiernos de Europa occidental, a cooperar con los Estados Unidos en la resolución de sus problemas monetarios, y hasta para hacer concesiones comerciales a Norteamérica, más allá de lo que se pensaba que el señor Pompidou estaba dispuesto a conceder. Pues bien, estas previsiones han resultado ciertas, dado que—por añadidura—el Presidente Nixon se apresuró, en la primera de sus conversaciones con el Canciller señor Brandt, a darle seguridades acerca de la no existencia de planes norteamericanos para reducir sus fuerzas armadas en Europa, mientras no se llegue a un acuerdo general entre Occidente y Moscú, para realizar esta reducción de forma proporcional y equilibrada. También afirmó míster Nixon que no trataría con Moscú de ningún acuerdo bilateral que pudiese poner en peligro los intereses de sus aliados europeos. En cuanto a la Conferencia de Seguridad europea que los rusos proponen y desean, el Presidente norteamericano declaró al Canciller alemán que se disponía a tratar sobre ella con la troika del Kremlin, pero que ningún acuerdo sería tomado fuera del contexto de la O. T. A. N. Por lo que respecta a la posible fecha de iniciación de esta Conferencia, los dos estadistas coincidieron en que no podría ser antes del año 1973, por mutuas razones de política interior: las elecciones norteamericanas, y la aprobación por el «bundestag» de los Tratados con Varsovia y Moscú, son estas razones.

Resulta así que la Cumbre de Cayo Vizcaíno y las conversaciones que en ella han sostenido míster Nixon y míster Brandt, han resultado mucho más determinante—que las anteriores entrevistas de Nixon, incluida la celebrada con el Premier canadiense, señor Trudeau—para las negociaciones que en Pekín y en Moscú se propone llevar a cabo

el Jefe de la Casa Blanca. Y ello ha sido así porque existe un cierto paralelismo entre los objetivos que en estas entrevistas piensa alcanzar míster Nixon, y las iniciativas políticas del Canciller Brandt—plasmadas en su Ostropolitik—y porque existe también una identidad de puntos de vista entre ambos estadistas; en lo que se refiere a la evolución de las relaciones, Occidente—bloque comunista, en general—; en lo que concierne a la Defensa Atlántica, y en las medidas que deberían adoptarse para garantizar la seguridad del Mediterráneo.

La tercera entrevista tuvo lugar los días 6 y 7 de enero, en la tercera Casa Blanca de San Clemente (California). El huésped e interlocutor de míster Nixon fue en esta ocasión el Jefe del Gobierno japonés, señor Sato. Los tres puntos principales tratados en estas conversaciones han sido: la cuestión China, la devolución de Okinawa y las relaciones económicas y comerciales entre los dos países. Como es costumbre en estos casos, al final de esta entrevista cumbre los dos interlocutores han dado a conocer un comunicado conjunto, del que, pese a los eufemismos, se desprende que míster Nixon y el señor Sato no han podido llegar a un acuerdo completo en lo que se refiere al viaje del primero a China, y al futuro de las relaciones económicas y comerciales entre ambas naciones. Es posible que en vísperas de la visita del Presidente de los Estados Unidos a China, los dos interlocutores no hayan creído conveniente ni oportuno dar la sensación de que el Japón podría vetar o condicionar las conversaciones de míster Nixon, con los dirigentes chinos. Como es, no ya posible, sino cierto, que el pueblo japonés y muchos de sus dirigentes políticos, sobre todo los de la oposición, no quieren que Norteamérica siga tratando a su patria como el ya clásico «amigo tradicional», fórmula que para muchos de ellos resulta despectivamente irónica y con la que se trata de encubrir una subordinación política y militar.

En cambio, en la cuestión de la devolución al Japón de la isla de Okinawa, se ha llegado a un acuerdo: Como se sabe, Norteamérica había fijado como fecha para esta devolución el 1.º de julio, mientras que el Gobierno japonés quería que esta fecha se adelantara al 1.º de abril. Entonces los dos interlocutores han convenido en tomar la media, fijando como fecha definitiva para esta devolución la del 15 de mayo. A partir de esta fecha el Presidente norteamericano ha ofrecido también que empezaría el proceso de desnuclearización de la isla, así como el del desmantelamiento de una parte de las bases que las Fuerzas Aéreas y Navales norteamericanas ocupan en ella. Con esto y con el acuerdo de establecer una línea telefónica roja entre Tokio y Washington, se puso el punto final a este comunicado, calificado por los observadores políticos como discreto en lo esencial y en el que por cierto nada se dice de Formosa.

Otro de los grandes sucesos acaecidos durante estos treinta días que son objeto de mi comentario, ha sido: la rápida victoria del Ejército indio sobre el de Pakistán, que luchaba en su territorio oriental, para sofocar la secesión de los bengalíes; y el nacimiento como consecuencia de esta victoria de una nueva nación—Bangla Dess—, nacimiento en el que actuó de matrona su vecina y protectora: la India.

Catorce días han transcurrido desde el día 2 de diciembre, fecha en la que la India lanzaba su ofensiva general—eso sí, sin declaración previa de guerra—, y el día 16 de este mismo mes, en el que se rendían al General indio Jacob, las fuerzas pakistaníes que defendían Dacca. La verdad es que poca o ninguna enseñanza, al menos de carácter militar, se puede sacar de esta guerra de catorce días, en la que casi no ha habido combates, aunque sí

ha habido matanzas increíbles al margen de ellos. El día 20 dimítia, como consecuencia de esta derrota, el Presidente del Pakistán, General Yanya Khan, haciéndose cargo de la jefatura de esta nación el señor Alf Bhutto, Jefe del «Partido Político del Progreso», con mayoría absoluta en Pakistán occidental, el cual se apresuró a poner en libertad al «leader» de la Liga Awami, Sheikh Mujibur Abdel Rahman, que en las últimas elecciones para diputados obtuvo la mayoría de la Cámara de Rawalpindi y una mayoría absoluta y total en el Pakistán oriental y que, como consecuencia de los sucesos del 25 de marzo del pasado año, fue detenido e ingresado en prisión por orden del Mariscal Yahya Khan. El Sheikt Mujib—como cariñosamente le llaman sus numerosos seguidores—, después de breves estancias en Londres y Nueva Delhi, marchó a Dacca donde fue recibido entusiastamente, siendo nombrado Jefe del primer Gobierno de esta nueva nación asiática, aislada por los cuatro jinetes del Apocalipsis, y cuya puesta en órbita sólo parece posible si recibe una substancial ayuda internacional.

Con todo, la gran triunfadora de este conflicto ha sido la señora Gandhi, notable mujer, que en solo catorce días ha hecho cambiar el mapa del Subcontinente asiático, rompiendo en dos piezas a su único rival entre el Irán e Indochina y destruyendo con ello ese equilibrio de fuerzas que tan poco grato resultaba a sus ojos y a su nación. Y todo lo ha hecho esta nueva Emperatriz de la India—así la llaman algunos comentaristas internacionales—con una precisión y una sangre fría que no sé por qué los hombres creemos que es patrimonio exclusivo de nuestro sexo. Digo esto, porque formando grupo con la Premier india, de mujeres de firmes pensamientos y de serenidad de acción, están la señora Meir, Jefe del Gobierno israelí, que desafia al mundo árabe, y la señora Bandarinaika, que ha sabido aplastar con energía y vigor la rebelión en Ceylán.

Con la India y naturalmente con la nueva nación, han triunfado también la U. R. S. S. En el bando de los vencidos figura, además del Pakistán, China, su protectora, y los EE.UU., que a última hora se jugaron el resto a su favor, cuando estaban en situación de haber jugado a los dos paños.

Otros acontecimientos, con los que termina el año 1971, son: la elección de nuevo Secretario General de las Naciones Unidas, cargo para el que fue elegido por unanimidad el día 22 el Diplomático austríaco Sr. Kurt Waldheim; la elección, este mismo día, del Sr. Leone, del partido Demócrata Cristiano para el cargo de Presidente de la República Italiana, después de 23 votaciones; el 29 prestó juramento de su cargo y reiteró su confianza al Gobierno del Sr. Colombo; el día 28 el Presidente egipcio, Coronel Sadat, pronunció su anunciado y esperado discurso «Guerra o Paz», sin aclarar nada. De hecho sus propósitos siguieron siendo ambiguos. Declaró que la guerra con Israel era inevitable, pero dijo que Egipto no cerraría la puerta a una solución pacífica del conflicto. El día 29 Londres anunciaba que ante el ultimatum y las pretensiones económicas del premier maltés Sr. Dom Mintoff, serían próximamente retiradas las fuerzas y desmanteladas las bases británicas de la Isla. Por último, ya el último día del año, en Norteamérica se confirmaba el envío a Israel, en 1972, de aviones Phantom, mientras en Laos continuaba la ofensiva comunista. Por su parte, la aviación norteamericana, que había desencadenado por sorpresa, el día 25, una ofensiva aérea de gran envergadura contra el Vietnam del Norte, suspendía sus acciones.

En los primeros días del primer mes del año 1972 ha seguido ocupando el primer plano de la actualidad internacional Malta, esa pequeña isla del Me-

diterráneo, cuya población se ganó la Cruz de San Jorge Colectiva en la G. M. II y su Premier Sr. Dominique Mintoff, que en su pleito con la Gran Bretaña sobre el arriendo a esta Nación de la Base Naval de la Valetta, así como las Bases Aéreas de esta Isla, ha demostrado ser un hábil político y, sobre todo, un magnífico negociador y negociante. Porque, en fin de cuentas, la cuestión de Malta es sólo un problema de dinero, en el que la mercancía objeto del trato es de índole estratégica. Como se sabe, Malta, hasta entonces colonia inglesa, consiguió la independencia el 21 de septiembre de 1964, comprometiéndose a aceptar una prórroga de la presencia británica en las Bases y recibiendo en compensación cinco millones de Libras, cantidad que ha venido recibiendo sin variación, hasta la llegada al Poder, el pasado verano, del Jefe del Partido Laborista, Dom Mintoff, el cual se apresuró a denunciar, no sin razón, «la escandalosa explotación que suponía la venta de la Isla a la O. T. A. N.»: copio sus propias palabras. Pienso que al hacerse cargo del poder, el Sr. Dom Mintoff aspiraba a un vago neutralismo, de ahí sus coqueteos con Libia y con la U. R. S. S., pero más tarde, convencido de que esta actitud era en la práctica insostenible, dada la posición estratégica de Malta, se decidió a arrendarla no al mejor postor, pero sí al mejor precio posible, esgrimiendo por ello el fantasma de la neutralidad y comunicando a la Gran Bretaña que de no aceptar sus demandas, evacuase en plazo inmediato la Isla. Por su parte, Londres declaró que las bases quedarían evacuadas el 31 de marzo, comenzando la de las familias el día 8 de enero. Así las cosas y cuando todo parecía indicar que las negociaciones entre Malta y Gran Bretaña habían quedado rotas, y cuando Dom Mintoff se disponía a negociar con los rusos, entran en juego tres nuevos personajes, a saber: el Arzobispo católico de Malta, Monseñor Gonzi, que se entrevistó con el Papa y más tarde con el Premier Inglés, Mr. Heath; Italia, que no podía ver con tranquilidad el nacimiento de una nueva Cuba, en su versión Mediterránea, y, por último, la N. A. T. O., que tampoco podía ver con buenos ojos la presencia de Unidades Aéreas y Navales rusas en la puerta del Mediterráneo Occidental. En Londres esta intromisión de la N. A. T. O. en lo que ellos consideran asunto de índole interno, así como la del Arzobispo de Malta, han causado disgusto, pero gracias a ellos, se han podido reanudar las conversaciones entre Malta y Gran Bretaña, acompañados esta vez por el señor Lunch, Secretario general de la N. A. T. O., y ante la presencia del Ministro de Asuntos Exteriores Italiano, Aldo Moro, cuya sede oficial, Palacio de la Farnesina, ha sido el escenario de las mismas. Hasta ahora el Sr. Mintoff ya ha conseguido que los 8,5 millones de libras, máxima cantidad que Londres estaba dispuesta a pagar, se han convertido en 13,5 millones, gracias a los cinco millones que la N. A. T. O. (Alemania, Italia y EE.UU.) están dispuestos a aportar.

Estas conversaciones continúan. Me he detenido más de lo normal en este comentario por el lugar estratégico que ocupa el Mediterráneo y porque aunque sin paralelismo y parecido con el caso de Gibraltar, sí pudiera tener influencia en él, según sea su resultado definitivo.

En los primeros días del año 1972 las cosas no han rodado bien para el Presidente Chileno Señor Allende. Los supersticiosos pueden pensar que la culpa de ello la ha tenido la visita a Chile del Jefe del Gobierno Cubano, Sr. Fidel Castro: El Congreso de Diputados, en el que la oposición tiene mayoría, ha tratado de rechazar el presupuesto presentado por el Gobierno para el año 1972, obli-

gando a éste a ejercer el veto, y ha obligado a presentar la dimisión —por supuestas actuaciones institucionales— del Ministro del Interior Chileno, señor Toha. El Presidente Allende ha reaccionado rápidamente, nombrándole Ministro de Defensa, pero con esto no se ha terminado la cuestión. Si a esto se une que los dos candidatos de la coalición gobernante han sido derrotados en las elecciones para Senador y Diputado, respectivamente, queda claro que el actual año bisiesto, al menos en sus principios, no le es propicio.

En la Península de Indochina, en el transcurso de este período de treinta días, se registra un recrudecimiento de los conflictos bélicos que pudieran ser los preparativos y el ensayo de una nueva ofensiva de los dos Ejércitos del General Giap, destinada a celebrar el año Nuevo Lunar, la fiesta del Tet y la llegada de Mr. Nixon a Pekín: Así, las más importantes de estas acciones han sido: violentas acciones ofensivas en Laos, mediante las cuales el Vietcong y las unidades del Pathe Laos se han apoderado de la llanura de los Jarros y ataques a la Base de Long Chaing; unidos a un brusco recrudecimiento de las actividades guerrilleras de las proximidades de Saigón; en Tailandia crece la presión de los guerrilleros, que han llegado a atacar por primera vez con fuego de mortero y cohetes la Base gigante Norteamericana para los B-52, de U-tapao, mientras que en Camboya el Ejército Nacional se retira ante la presión enemiga. Esto no quita para que en París se haya celebrado, los días 6 y 13, las 139 y 140 sesiones de la Conferencia de la Paz, sin resultados apreciables, y lo que es verdaderamente sorprendente, que el Presidente Nixon haya anunciado en una entrevista improvisada, celebrada el día 13, que antes del 1 de mayo se habrán retirado del Vietnam del Sur 75.000 hombres, con lo que a partir de esta fecha quedarían menos de 80.000 hombres en concepto de fuerza residual.

El día siguiente, 14 de enero, tuvo lugar en Ghana un golpe de Estado realizado por el Coronel Nika Achampon, el cual destituyó al hasta entonces Jefe de Gobierno Kofi Busia, que estaba en Londres, sometido a tratamiento médico. El Señor Busia se hizo cargo del poder después de una consulta electoral celebrada en agosto de 1969, apoyado por un grupo de militares que acabó con el régimen del «redentor» Kwana Krumah, que por aquel entonces visitaba la República Popular China. Es éste el 20 golpe de Estado que ha logrado éxito en el Africa Negra, en la que, como se ve, es de aplicación para los Jefes de Estado ese dicho español que afirma que el que abandona la capital andaluz pierde la silla.

Este mismo día muere el Rey Federico IX de Dinamarca, siendo sucedido en el trono por su hija Margarita, que es la segunda mujer que reina en esta Nación, según unos, y la primera, según otros. También este día 14 el Presidente egipcio Coronel El Sadat pronunció un nuevo discurso en el que afirmó que la guerra con Israel no fue desencadenada por culpa del conflicto Indo-Pakistaní. Dijo también que no era posible alcanzar un acuerdo con Israel y con los Estados Unidos. El «único camino que puede conducir a la solución política tiene que pasar por Junnar Jarring y en ella tiene que tenerse en cuenta la situación del pueblo palestino».

El día siguiente, 15 de enero, el Presidente de Egipto anuncia la reorganización de su gobierno. Unos dicen que es el Gobierno de la Paz, y otros que es el de la guerra. Me temo que al final tengan razón los últimos, porque como ha dicho el Papa Pablo VI: «La carrera de armamentos no es el camino de la Paz».

Cuando San Sebastián fue destruida por los ingleses

Fortificaciones del Monte Urgull

Teniente Coronel de Infantería CELESTINO
M. LOPEZ-CASTRO

San Sebastián es lugar veraniego de turismo; es ciudad de refinada distinción y pulcro urbanismo; pero nada de esto vamos hoy a glosar, porque la bella Donostia ha sido ya demasiado manoseada en tópicos y lirismos, aventados en alas de las bellezas de su "Concha", o de los pregones gastronómicos de sus hostales de bien yantar. Hoy vamos a visitar la hermosa ciudad bajo un tema militar y bélico, que hará fruncir el ceño de su plantel elegante y frívolo, al sacar a la palestra hostil sus peripecias bélicas, sus fortificadas defensas y sus episodios guerreros y básicos de sus estructuras. Porque a todo esto, o por causa de esto, San Sebastián presenta un orgulloso modernismo en su aspecto urbano, que parte de un acontecimiento luctuoso del pasado siglo, cuando nuestros aliados los ingleses la destruyeron y arrasaron en la guerra de la Independencia.

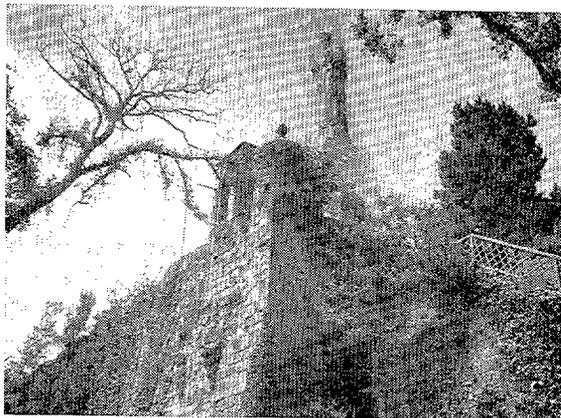
LA CIUDAD AMURALLADA

Las murallas de San Sebastián databan del siglo XVI y hace mucho que desaparecieron. Domingo de Estala y Juan de Alzoralaz construyeron la Puerta de Tierra, en la que había un colosal escudo de armas, destruido por los franceses en nuestra guerra de la Independencia. El conjunto del sistema afectaba planta cuadrada, comenzándose la construcción en 1516, bajo lo planos debidos al Conde Navarro, que fue el inventor de las primeras minas empleadas como defensa contra las oleadas de asalto en los ataques tácticos.

Las obras continuaron hasta 1542, bajo el mandato del arquitecto Diego de Vera, constituyendo el frente del Sur un murallón fortísimo, de nueve metros de espesor, que elevaba en su centro un gran cubo defensivo, llamado Imperial, por haberse construido por iniciativa del Emperador Carlos I.

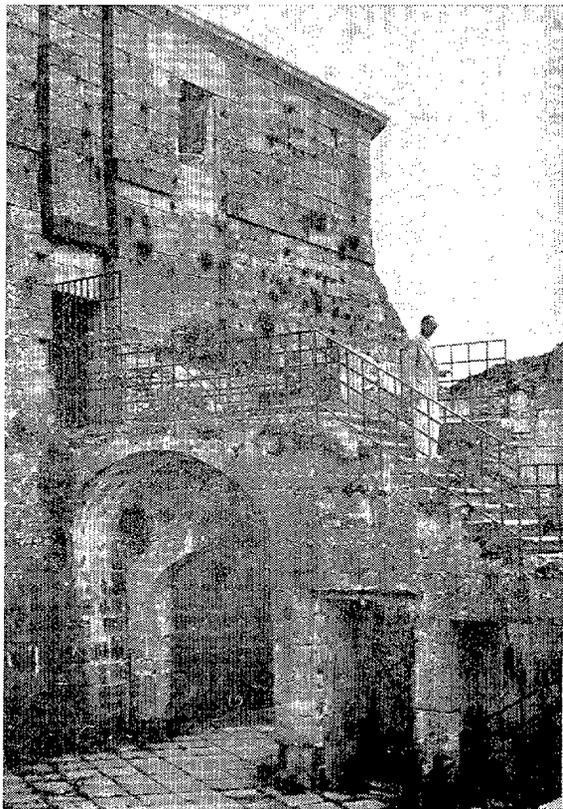
EL CASTILLO

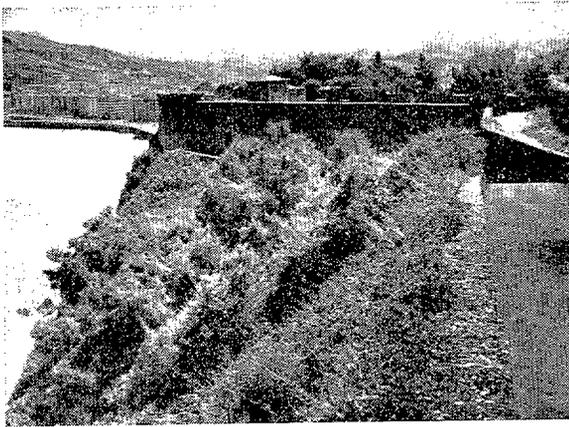
Subsiste el viejo castillo de Santa Cruz de la Mota, que apenas ha servido nunca de nada



Sobre el fuerte principal se eleva una colosal estatua del Corazón de Jesús

Vista parcial posterior y acceso al fuerte principal, llamado el Macho





En la ladera norte del monte Urgull está el fuerte del Mirador, escriutando el inmenso mar y la playa de la Zurriola

durante su vida militar activa y que fue retirado con una hoja de servicios limpia y anodina. Pero nosotros, sacándolo de su antiguo ostracismo, vamos a presentar su osamenta venerable de piedras musgosas, que aún resisten allí, sobre el monte Urgull, los vaivenes de los siglos y las galernas del vecino mar; que todavía mantiene sus estructuras bélicas de cañoneras, garitas, fosos y baterías, que sólo sirven ya para recreo de turistas, desde que todo fue cedido por el ramo de guerra al Ayuntamiento, y para que los muchachos correeten por sus lóbregos subterráneos y bóvedas cavernosas. Además, ahora, aunque quisiera ser hazañoso con iras de fuego, sería controlado por el Corazón de Jesús, cuya efigie corona el blindaje del fuerte principal, "El Macho", y que bendice a la ciudad desde su peana de hormigón armado.

El castillo de Santa Cruz de la Mota preside una serie de baterías artilleras (las obras, no las armas) distribuidas por el enmarañado bosque del monte, dirigidas hacia la ciudad, o frente al Cantábrico, aunque ya la bella Donostia es atacada solamente por las olas y por los bañistas.

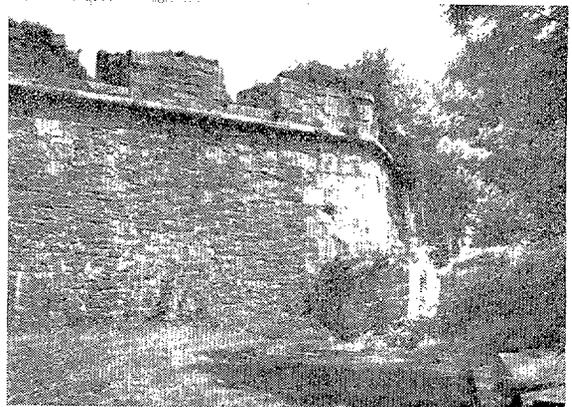
El castillo de San Sebastián no ha intervenido nunca con eficacia en ninguna de las invasiones con que los franceses nos han regalado en diversas épocas de la Historia. Ni tampoco en nuestras desdichadas guerras carlistas, porque sus fuegos podían dominarse perfectamente desde los montes Igueldo y Ulía, situados a ambos flancos, y desde el cerro de San Bartolomé, que hoy queda dentro del casco urbano. Para la defensa de la ciudad por tierra es deficiente, y hacia el mar no pudo nunca demostrar su poder, porque

el enemigo siempre atacó San Sebastián con sus tropas de tierra desde la frontera del Bidasoa. Y en nuestra última guerra les impidió a los marxistas usar las fortificaciones del Urgull, por causa del bosque que las envuelve. Aunque enfrente existen otros fuertes anticuados que constituyen el "Campo atrincherado de Oyarzun", que aún jugaron su papel en aquella guerra, ocupados por los marxistas. Por aquellos intrincados terrenos, las tropas de Beorlegui, Ortiz de Zárate, Cayuela, Los Arcos, Becerra, Tejero, etc., lograron con efectivos ridículos, pero con un corazón grande, ganar la batalla cantábrica del Norte, mandados por el malogrado y españolísimo general Mola, que hizo milagros con la penuria de municiones, de pesetas y de todo.

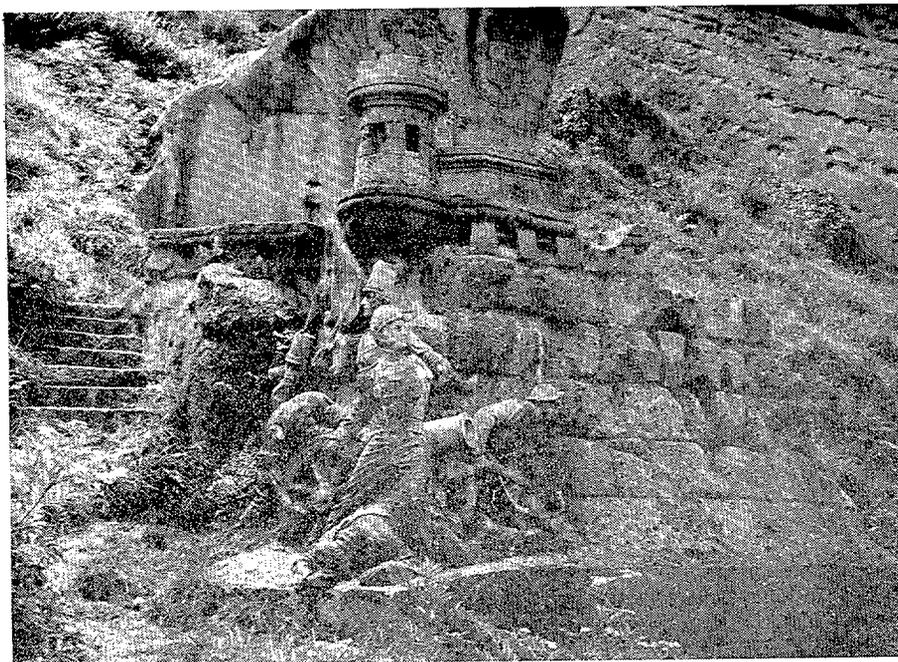
EL ASALTO

Tampoco tuvo actuación efectiva el castillo en los finales de la guerra de la Independencia, cuando presenció la destrucción de la ciudad por nuestros aliados y amigos ingleses, porque en aquellos momentos alojaba dentro a los franceses invasores.

Cinco años de sufrimientos llevaba San Sebastián bajo las águilas rapaces de Napoleón, cuando, en fin de junio de 1813, vieron los donostiarras, entusiasmados, el cerro de San Bartolomé coronado y ocupado por tropas amigas. El cerco de la ciudad se avecinaba. Tropas inglesas, al mando del general Graham, llegaron a los montes que rodean a San Sebastián y establecieron riguroso sitio, sin que el castillo sirviera para impedirlo. Aprestáronse a la defensa los franceses que ocupa-



Merodeando por el monte Urgull se topa uno con baterías y fortificaciones abrazadas por el bosque



Cementerio de los ingleses que murieron en la reconquista de la ciudad, situado en el monte Urgull

ban la plaza fuerte. Los ingleses arreciaron el fuego artillero, derrumbando 63 casas, abriendo en la muralla un portillo, que se llamó "La Brecha", en la Alameda de Calvo Sotelo, antiguo Boulevard, y en cuyo preciso sitio se construyó más modernamente el mercado llamado también de la Brecha.

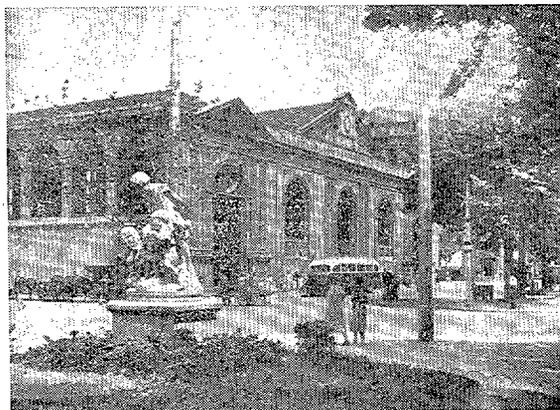
Se sucedieron los asaltos infructuosos, mas, al fin, el 31 de agosto de aquel año, los ingleses pudieron asaltar la ciudad amurallada, obligando a los franceses a replegarse al castillo.

DESTRUCCION DE LA PLAZA

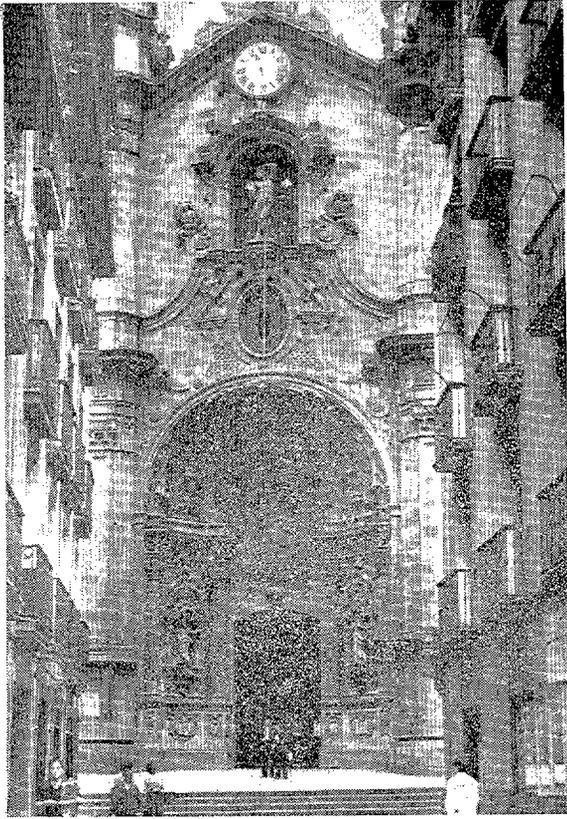
Gran sorpresa recibió el vecindario en aquellos momentos. Todos los habitantes, alborozados, se echaban a la calle y se asomaban a las ventanas para vitorear a sus libertadores. Pero la algará de los soldados ingleses entró a saco en la ciudad, respetándose sólo el Ayuntamiento, donde se encontraban los jefes militares asaltantes, sin que los mandos subalternos pudieran evitar el libertinaje de la tropa.

La población sucumbió bajo el saqueo y el incendio, y sus habitantes fueron escarnecidos, muertos y apaleados. Desaparecieron las casa-palacios de los Mortara, de San Mi-

llán, del Conde de Villarcázar y de los Balencegui. Y sólo se libraron de la destrucción las iglesias de Santa María del Coro y de San Vicente, así como la calle pegada al monte Urgull, lugares batidos desde posiciones del monte. Esta calle es la que hoy se llena con los tugurios famosos de la ciudad vieja, y que todavía lleva el nombre de aquella triste fecha: calle del 31 de Agosto.



Por donde los ingleses abrieron brecha en la muralla se construyó un mercado llamado también de la Brecha



De la destrucción de la ciudad se libró la iglesia de Santa María, con su bella portada barroca

EL MONTE URGULL

Este monte, acrópolis de la plaza, alcazaba vieja de San Sebastián, guarda en las intimidades de sus adarves fortificados y de sus musgosos murallones bélicos, los tristes episodios relatados. Este monte vio medrar a sus pies el humilde pueblecito de pescadores que al socaire de su vertiente Sur, sigue en conglomerado pictórico de tipismo vasco. El ha visto extenderse por las lejanías los ensanches de Amara, de Cros, de Loyola, de la Concha y de Ondarreta. Y ahora, ya tan viejo, sonríe satisfecho ante su prole multiplicada bajo sus bosques, recibiendo a los turistas en sus plácidos rincones de ensueño.

Penetrando en las entrañas de este monte Urgull, aparecen incontables paseos y sendas que culebrean entre las frondas. Merodeando por ellas se topa uno con casamatas, con baterías, con fortificaciones abrazadas por el tupido bosque. Allí está la batería de las Damas, desde la que se admira, como en miniatura, el desflecarse de las olas concéntricas en la bahía de la Concha; el fuerte del Mirador, escrutando con agresividad la playa de la Zu-

rriola y el inmenso mar. Y al pie del monte los hogares de pescadores, que exhalan un acre olor a marisco y brea.

EL CEMENTERIO DE LOS INGLESSES

Y nada más romántico y más impresionante a las fibras sensitivas del corazón, que aquel cementerio de los ingleses, con numerosas tumbas y un mausoleo, como viva litografía de un libro centenario, donde reposan los restos de nuestros aliados que reconquistaron San Sebastián y que la saquearon y destruyeron después. Pero es que España, siempre hidalga, no es rencorosa y sabe apreciar los valores y los hechos por encima de episodios exaltados de un mal momento, que no borra méritos mayores. Por eso España erigió allí aquel mausoleo, en el que soldados de Wellington se agitan y ruedan cañones. Por eso España estampó allí este epitafio: "Inglaterra nos confía sus gloriosos restos. Nuestra gratitud velará su eterno descanso."

Al final de la calle del 31 de Agosto está la iglesia de San Vicente, que se libró también de la destrucción e incendio de la ciudad



EL "TOA" EN COMBATE CALLEJERO

Capitán de Infantería PEDRO DE TORRES
OLAZABAL

El progreso socio-económico del país, en este largo período de paz, ha transformado la fisonomía de nuestros principales núcleos urbanos.

De una parte, la protección a la industria ha "volcado" en la ciudad un ingente número de empleados del agro, que sin ocupación, al disminuir la mano de obra por el proceso de mecanización, han creído encontrar en los puestos de trabajo de las nuevas industrias un mejor logro a sus aspiraciones.

De este modo, se han constituido alrededor de las grandes ciudades apretados cinturones industriales, con sus correspondientes instalaciones, servicios y viviendas, ocupadas por gentes de diferente región, clase y condición.

De otra parte, los acuartelamientos ocupados por fuerzas armadas y enclavados en puntos más o menos estratégicos en el casco de las poblaciones, han tenido que ser trasladados al extrarradio, al sentirse materialmente asfixiados ante el continuo y rápido crecer de la ciudad.

Desgraciadamente, estamos siendo testigos de que, tanto en los Países Americanos, como en algunos Estados europeos, las mejoras socio-económicas, no son seguro de tranquilidad y paz, sino parece que una "Quinta columna" se introduce en estos cinturones in-

dustriales y beneficiándose de su singular idiosincrasia, pretende alterar el orden dentro de la nación.

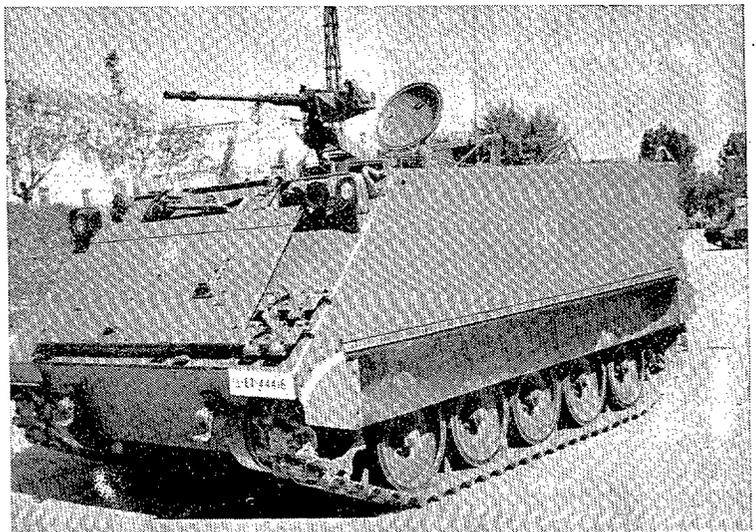
La misión de impedirlo, o restablecer el orden, no corresponde sólo a la Policía, uniformada o no, como en un principio pudiera parecer, sino que entra de lleno, cuando la importancia de la situación lo requiera, en la clara y concreta misión que tiene el Ejército.

Y es aquí donde se hace notar la utilidad que puede tener para las Fuerzas Armadas uno de los vehículos que actualmente tiene el Ejército en servicio. El Transporte Oruga Acorazado "M-113-A-1".

Se necesitará un transporte capaz, rápido y seguro para trasladar fuerzas desde sus acuartelamientos a puntos neurálgicos de la población.

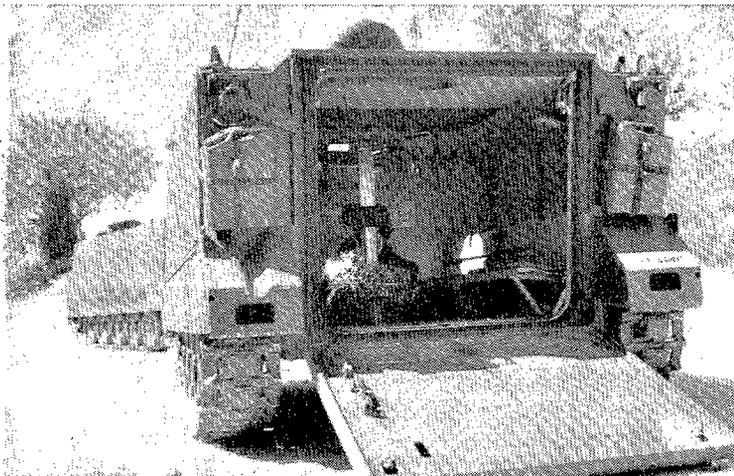
Estas condiciones las reúne cumplidamente el "T. O. A." al poder "embarcar" un pelotón completo a más de un conductor y un soldado Radio, que a su vez será sirviente de la ametralladora, cuando el Jefe del pelotón no esté en el vehículo, trasladándolo a una velocidad de hasta 68 km./h. por carretera, y si no se pudiera utilizar esta vía, por cualquier camino o campo-través, y siempre con una velocidad superior a los 40 km./h.

Al mismo tiempo, su blindaje, aunque lige-



"T.O.A. M-113-A-1"

"T.O.A." con rampa bajada



ro (0,04 m.), es suficiente para proteger a las tropas contra las armas de que, lógicamente, dispondrán los elementos subversivos: rifles, pistolas, cócteles-molotov, etc.

Una vez llegados a los puntos claves de la población, surge el gran problema. La total descentralización de las unidades, hasta entidad tipo pelotón, para poder ocupar las zonas de acción asignadas por el Mando a cada Unidad.

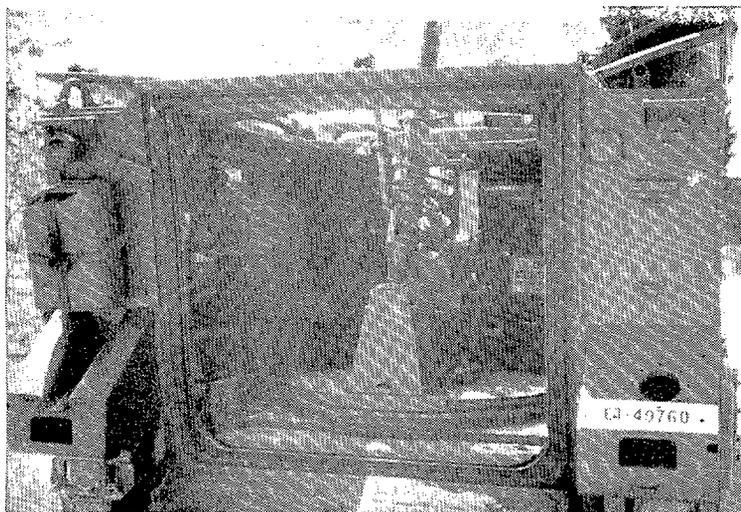
Con el Transporte Oruga Acorazado puede realizarse esta delicada operación, pues es capaz de mantener contacto radio con el Mando de su Unidad y con los vehículos próximos, mediante la emisora AN/GRC-4 con los equipos A y RT-70 de que va provista, capaces de establecer enlace hasta una distancia de 15 kilómetros con el equipo A, y dos kilómetros con el RT-70.

Asimismo, el pelotón rápidamente "desembarcado", mediante la bajada de la rampa de que van provistos estos vehículos, será capaz de combatir por sus propios medios, pues con-

tará con el potente apoyo por el fuego de la ametralladora, calibre 12,70 mm., con 2.000 cartuchos de dotación, así como el propio vehículo le servirá de puesto de municionamiento, de aprovisionamiento y eventual puesto de socorro.

Estos transportes, dotados a las Secciones de Zapadores, gracias a su gran movilidad ayudarían a resolver los problemas de destrucciones, voladuras, levantamiento de trampas o minas, que por su complicada técnica o tiempo necesario para desactivarlas, las Unidades de Infantería Transportada, soliciten del Mando sean efectuados por tropas especializadas.

Asimismo, no hay que olvidar que estos vehículos, por su relativo poco peso (10.930 kilogramos), con equipo de combate, y gran capacidad maniobrera (4 m. de radio de giro, 2,69 m. de anchura, 4,87 m. de longitud, subida frontal del 60 por 100, navegación...) pueden circular por cualquier calle o clase de



"T.O.A. M-125-A-1". De morteros

terreno, incluso por "pasos elevados", parques, etcétera, sin temor a hundimientos.

De esta forma el "T. O. A." "coloca pie a tierra" a 11 hombres dispuestos para el combate, apoyados por el fuego de su potente ametralladora, además de la dotación individual de armas de que se crea más oportuno dotarlos, y capaces de limpiar casa por casa la zona a ellos encomendada por el Mando.

En este combate callejero se necesitará el apoyo de un arma fundamental: el mortero.

Pues bien, el "T. O. A. M-125-A-1 de morteros" tiene las mismas características que el Transporte Oruga Acorazado, con una capacidad de almacenamiento de 114 granadas y un sector de tiro horizontal de 360°, con facilidad para el cambio de asentamiento, gracias a la maniobrabilidad del citado vehículo, pudiendo hacer sus fuegos desde el propio transporte o utilizando el afuste normal para el tiro desde tierra. Considerando que efectuando el disparo desde el propio vehículo, se evita el inconveniente de tener que levantar el pavimento, para el buen asentamiento de la placa base, con la consiguiente merma

en la rapidez de tiro, que es de desear en todas las armas que actúan en apoyo directo de la Infantería.

Asimismo, estos transportes acorazados simplifican el arduo problema del repostaje de carburantes, pues utilizando gas-oil, tiene un consumo real aproximado de 0,82 litros por kilómetro, con una autonomía de 500 kilómetros, lo que hace que, dado su bajo consumo el repostaje se pueda efectuar con relativa facilidad.

También el municionamiento a estas Unidades, dispersas en su Zona de Acción, podrá hacerse empleando los "T.O.A.S." destinados para esta misión, beneficiándose una vez más de su facilidad de maniobra, rapidez en la progresión y protección de su ligera coraza.

Con este pequeño trabajo no se ha pretendido otra cosa que llamar la atención sobre las ventajas del empleo del "Transporte Oruga Acorazado M-113-A-1" en una modalidad de combate, cada vez más frecuente y sobre la que a buen seguro todo oficial ha meditado.

NORMAS DE COLABORACION

EJERCITO considera colaboradores a todos los Oficiales de las Armas y Servicios, cualquiera que sea su Escala y Situación, como Tribuna donde pueden exponer sus trabajos y estudios.

También admitiremos aquellos otros de escritores civiles, que por su tema y desarrollo se consideren de interés a los fines de nuestra Revista.

La Redacción, que acusará siempre recibo de los trabajos que se le envíen, se reserva plenamente el derecho de su publicación, así como suprimir o corregir cuanto de ella estime equivocado, inoportuno u ocioso.

Por los trabajos publicados en «Ejército» recibirán sus autores una remuneración de mil a dos mil pesetas, según el mérito que en ellos aprecie la Redacción.

RECOMENDACIONES A NUESTROS COLABORADORES

Los trabajos deben venir escritos a máquina, en cuartillas de 15 renglones, CON DOBLE ESPACIO entre ellos.

Aunque no es indispensable acompañar ilustraciones, conviene hacerlo, sobre todo si son raras y desconocidas. Los dibujos necesarios para la correcta interpretación del texto son indispensables, bastando que estén ejecutados, aunque sea en lápiz, pues la Revista se encarga de dibujarlo bien.

Admitimos fotos, composiciones y dibujos en negro o en color, que no vengán acompañando trabajos literarios y que por su carácter sean adecuados para la publicación. Las fotos tienen que ser buenas, porque en otro caso no sirven para ser reproducidas. Pagamos siempre esta colaboración, según acuerdo con el autor.

Toda colaboración en cuya preparación hayan sido consultadas otras obras o trabajos, deben ser citados detalladamente y acompañar al final nota completa de la bibliografía consultada.

En las traducciones es indispensable citar el nombre completo del autor y la publicación de donde han sido tomadas. No se pueden publicar traducciones de libros.

Solicitamos la colaboración de la Oficialidad para «Guión», Revista ilustrada de los Mandos subalternos del Ejército. Su tirada hace de esta Revista una tribuna resonante donde el Oficial puede ampliar su labor diaria de instrucción y educación de los Suboficiales. Por esta razón, la Redacción de «Ejército» se reserva también el derecho de publicación de aquellos que reciba en esta Revista y considere la conveniencia de su publicación para difusión y conocimiento de los Mandos Subalternos en «Guión», siendo en este caso, remunerados conforme a las normas que se insertan en esta última.

Calculador para el Método de Circunstancias

«Alza Unica por Jalonamiento»

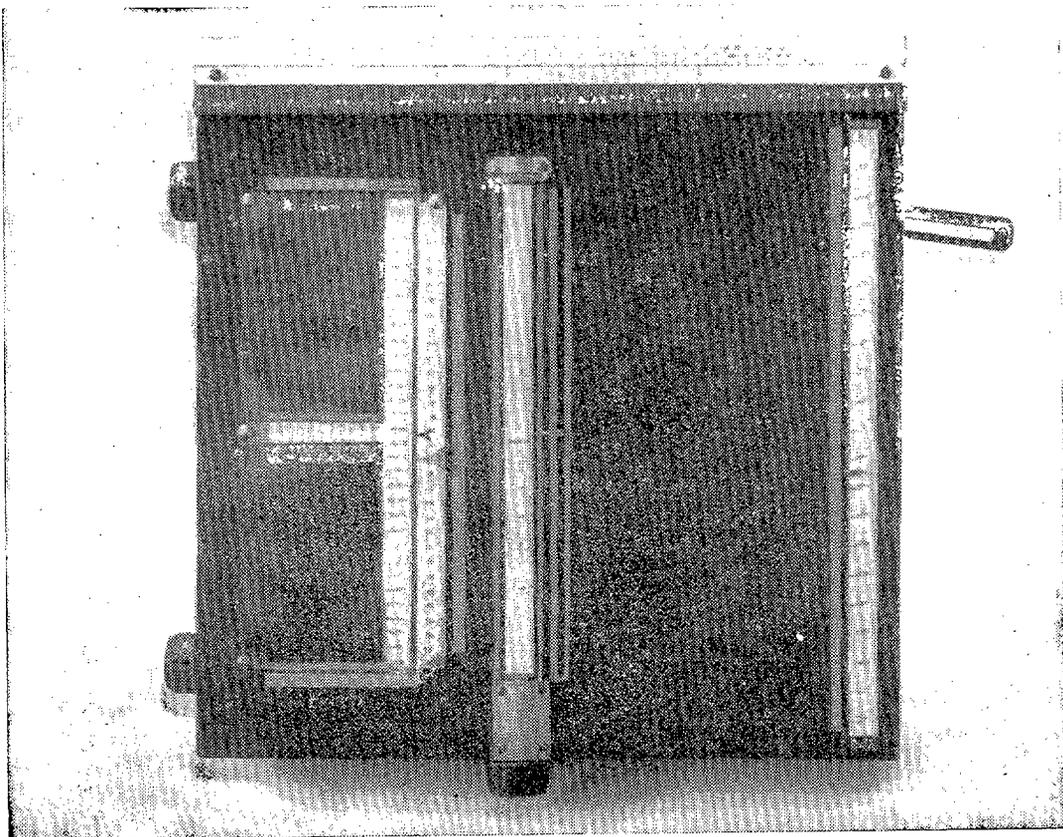
Comandante de Artillería JOSE GARRIDO
RASERO

En plena época "espacial" y en la era de la electrónica, puede parecer un poco anacrónico que hablemos y nos preocupemos por un procedimiento de tiro de circunstancias para las Baterías de Costa, pero si bien éstas están dotadas de magníficas direcciones de tiro, de radares que midan las distancias y orientaciones con mucha precisión, también es verdad que no es posible dotarlas de un medio que nos asegure que ni la D.T. ni el radar van a fallar por averías, precisamente en el momento en que nos van a ser más necesarios, en el momento del combate.

Para paliar este inconveniente, el Reglamento para el tiro contra objetivos navales preo-

niza un procedimiento de circunstancias, el "ALZA ÚNICA POR JALONAMIENTO", con el cual se puede continuar el tiro de una Batería sólo con que se disponga de un medidor de distancia, papel y lápiz para hacer los cálculos, y de un medio por simple que sea para transmitir los datos de puntería a las piezas.

De cómo es este método de tiro, no creo necesario exponer nada, ya que varias veces en el Boletín de Información de la Jefatura de Artillería del Ejército y en la Revista Ejército, han aparecido artículos en los que se habla del mismo, incluso con ejercicios de ejemplo, pero hay un punto importante, que ni el



Reglamento ni en ninguno de los artículos publicados se toca y es el de cómo conseguir que el Oficial que ha de llevar los estadillos no se equivoque al calcular, ya que si bien las operaciones que ha de realizar son fáciles, la mayoría de ellas sumas y restas, ha de tenerse en cuenta que las ha de realizar contra reloj; en períodos de tiempo de veinte segundos han de calcularse los datos, transmitirlos a las piezas, colocarlos en éstas y hacer fuego. Los que en Gabinetes de tiro y en Escuelas Prácticas han tenido que llevar los estadillos para los ejercicios de Alza Unica, pueden hablar y decir el agobio que es para ellos el ver al Capitán de la Batería con el cuentasegundos en la mano pidiendo datos para las piezas; el ver cómo el tiempo pasa y que se ha equivocado en una suma o resta, que hay que hacer de nuevo, el pensar que las piezas están cargadas y que si no tiran a su debido tiempo, es por culpa suya.

Todo ello, como es fácil comprender, influye en los nervios, por muy templados que se tengan y llega un momento en que no se sabe ni lo que hay que hacer, precisamente en el momento más importante, el momento en que el fallo del que está calculando, puede dar al traste con el ejercicio que se realiza.

Hasta aquí sólo hemos hablado de la tensión nerviosa a que está sometido el calculador cuando está en Gabinete o en Escuelas Prácticas, donde las equivocaciones, incluso, pueden servir de enseñanza, ya que de ellas se pueden sacar conclusiones útiles para otras ocasiones.

Pero, ¿qué pasaría en un caso de combate real? A la tensión ya descrita, habría que sumar la producida por el efecto de los proyectiles enemigos al pasar por encima o haciendo explosión en las proximidades; si hay aviones sobrevolando, la preocupación muy humana de estar pensando en cuándo dejarán caer su carga y si ésta caerá cerca. En resumen, que el que esté encargado de facilitar los datos de puntería para las piezas, está en las mejores condiciones posibles para poder equivocarse con facilidad.

Pensando en todo ello, creo que la única forma de reducir las posibilidades de error en los cálculos es la de mecanizar en todo lo que se pueda las operaciones a realizar, buscando un aparato, lo más simple posible, que mediante unas sencillas operaciones de llevar a coincidencia unos índices con unas escalas numéricas nos marque automáticamente los datos que buscamos.

Puesto a trabajar en el asunto y buscando la simplicidad para evitar que se tenga que hacer ninguna operación por elemental que sea,

he llegado a confeccionar lo que llamo "CALCULADOR PARA ALZA UNICA POR JALONAMIENTO", y que a continuación se describe.

Consiste en un tablero de 50 × 50 cm., que en su parte superior, lleva una regleta de proporcionalidades, con una parte móvil con cinco referencias correspondientes a 20, 30, 40, 60 y 90 segundos, y que en su parte fija va graduada en metros de forma que, al poner en coincidencia el 30 s. (intervalo telemétrico) con un número cualquiera de la escala fija, por lectura directa deduciremos seguidamente lo que el barco recorre en 20, 40, 60 y 90 segundos.

En su lado derecho y por debajo del tablero, lleva un sumador de varillas paralelas del que sólo salen a la cara vista tres índices, el número (1) que a través de un canal del tablero puede marcar sobre una escala (A) en metros de 0 a 500, en más, y de 0 a 500, en menos, el recorrido del barco que se leyó en la regleta anterior.

Otro índice (2), también a través de una canal del tablero, puede indicar sobre una regleta (B) el número de factores de corrección que hay que introducir de acuerdo con la marcha del tiro y con el método que se sigue.

El índice (3) es el que recoge la suma de los dos sumandos introducidos por (1) y (2) y marca sobre una banda de papel (C) que se encuentra a la izquierda del tablero, la distancia de puntería para las piezas.

La banda de papel (milimetrado) va graduada en distancias, desde la más corta a que puede tirar la Batería, hasta el máximo alcance de la misma y a la izquierda de cada distancia van indicadas las altzas de jalonamiento que a cada uno le corresponde. Esta banda de distancias es móvil y se enrolla en dos carretes que se encuentran en la parte inferior del tablero, pasando por dos ranuras practicadas en el mismo.

A la derecha de esta banda móvil y de forma que quede debajo del índice (3) va una escala fija (D) graduada en metros de 0 a 750 en ambos sentidos y con un índice (4) fijo, coincidiendo con el 0 de la escala.

Estos son todos los elementos que componen este sencillo calculador y las operaciones a realizar para trabajar con él, una vez estén todos los índices marcando 0, son las siguientes:

- 1.º Cuando el telemetrista lee la primera distancia, mediante el rolete correspondiente, se enrolla la banda (C) en el sentido conveniente hasta que la distancia cantada aparezca frente al índice (4).

respondientes, y las de color negro, al centro de la mitad superior.

Para material de 152,4/50, serían:
Distancias cortas: 6.300 m.

Color rojo: 1 % y 2 % de 5.000 m.
Color negro: 1 % y 2 % de 7.500 m.

Distancias medias: 12.600 m.

Color rojo: 1 % y 2 % de 10.000 m.
Color negro: 1 % y 2 % de 11.500 m.

Distancias largas: 18.900 m.

Color rojo: 1 % y 2 % de 17.500 m.
Color negro: 1 % y 2 % de 20.000 m.

Escala C.—Tiene 10 cm. de ancho y lleva cinco graduaciones.

La del margen derecho son distancias y las otras cuatro, las alzas de jalonamiento correspondientes a éstas.

En sentido longitudinal, va graduada desde la distancia mínima de tiro, hasta el máximo alcance del material, y cada cm. equivale a 50 m.

Con objeto de evitar errores, va como la escala B, con las graduaciones en rojo y negro, en la siguiente forma:

Distancias cortas:

De 3.000 a 6.300, color rojo.
De 6.300 a 9.400, color negro.

Distancias medias:

De 9.400 a 12.600, color rojo.
De 12.600 a 15.700, color negro.

Distancias largas:

De 15.700 a 18.900, color rojo.
De 18.900 a 21.000, color negro.

De esta forma, cuando el índice (3) esté marcando en la escala (C) color rojo o negro, en la escala (B) se utilizarán también las graduaciones rojas o negras.

Escala C.—Graduación de 0 a 750, en ambos sentidos, y con una equivalencia de 50 m. cada centímetro.

Coincidiendo con el 0, lleva pintado en negro el índice (4).

Como es lógico, al aparato se le pueden aumentar o disminuir las medidas, así como las divisiones y el valor de las escalas con el objeto de darle mayor alcance, mayor precisión y poder trabajar con velocidades mayores de los barcos.

Sólo me guía al ofrecer este aparato a los Oficiales de las Baterías de Costa, el afán de simplificarles el trabajo, y sería de desear que sirviera también para que, trabajando sobre el mismo, se llegue a perfeccionar y mejorar a fin de conseguir una mayor eficacia y una mayor sencillez en la resolución del problema presentado.

• INFORMACION •

Ideas y Reflexiones

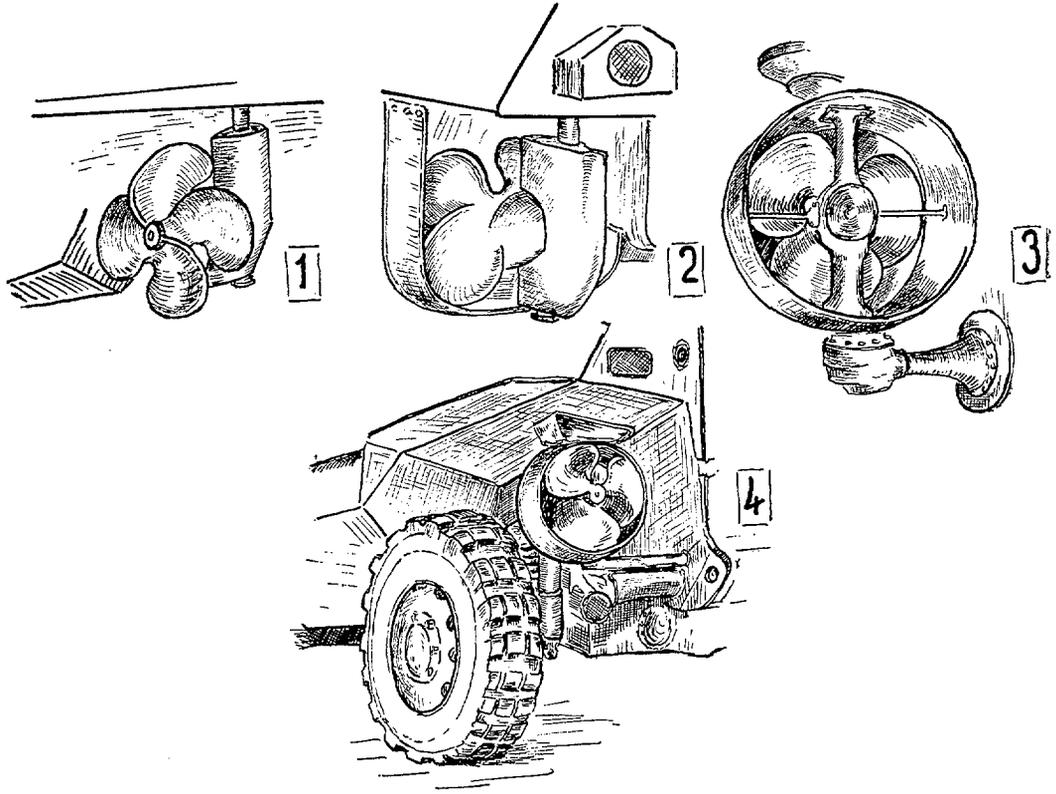
Franqueamientos de cursos de aguas por vehículos de combates

Comandante de Infantería S. E. M., LUIS VALERA VAZQUEZ

El franqueamiento de un curso de agua durante el curso del combate, supone siempre un momento de crisis en el mismo, que el Mando debe esforzarse en que sea lo más corto posible. La mecanización de las fuerzas operativas cada vez más creciente obliga a que los vehículos de combate adopten dispositivos que eliminen, o por lo menos aminoren en gran parte el valor de los cursos de agua como obstáculos durante el desarrollo de la acción. Vamos a comentar en este artículo los procedimientos empleados para el franqueamiento de cursos de agua por los vehículos, prescindiendo

de los dispositivos empleados para el paso por medio de vehículos lanzadores de puentes, blindados o no, y de vehículos anfibios que se utilizan como compuertas o como puentes flotantes; así como tampoco vamos a tratar de vehículos anfibios concebidos especialmente para desembarcos, bien sea partiendo de navíos, o bien atravesando cursos de agua. Nos vamos a referir únicamente a aquellos vehículos típicos de combate, que atraviesan el curso de agua por sus propios medios, y están en condiciones de continuar el combate inmediatamente o casi al llegar a la orilla opuesta.

FIG. 1



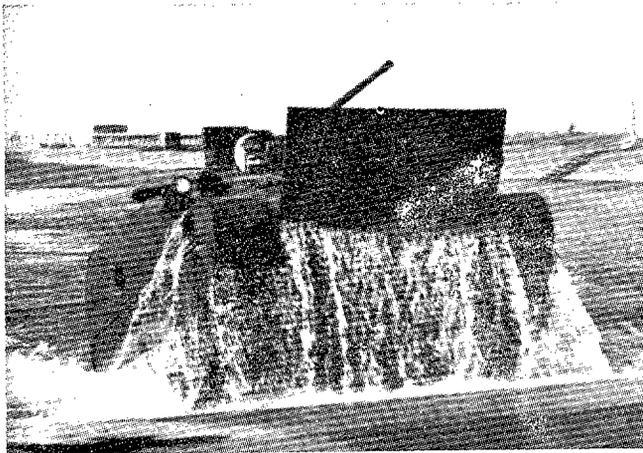


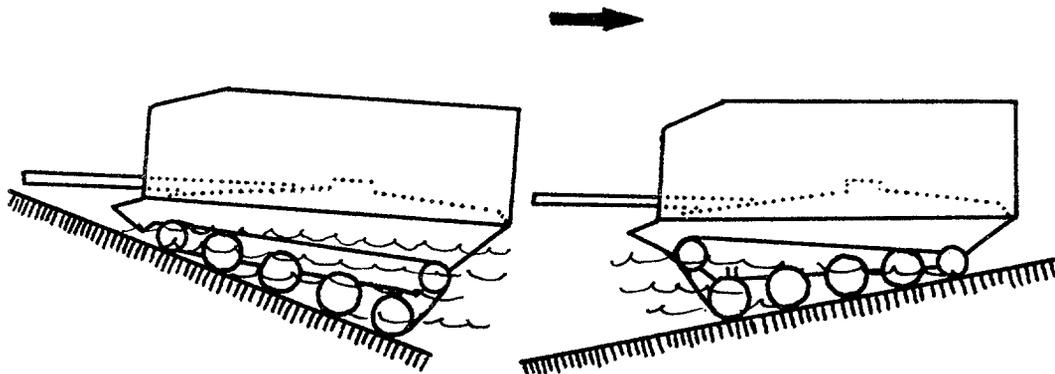
FIG. 2

El procedimiento más sencillo, es el simple vadeo; indudablemente, todo vehículo tiene una cierta capacidad de vadeo, limitada por la altura de la toma de aire para el motor, y por la imposibilidad de este mismo motor de funcionar sumergido en el agua. Si se eleva la altura de las tomas de aire y se hace estanco el motor, o por lo menos impermeables aquellas partes que pueden sufrir con el contacto con el líquido (conducciones eléctricas, baterías, etc.), se habrá aumentado la posibilidad de vadeo sin grandes cambios en la estructura. La estanqueidad del motor y del compartimento de la tripulación, buscada a veces como protección ABQ, favorece esta posibilidad de vadeo, que en vehículos normales alcanza normalmente una profundidad de alrededor de un metro; algunos vehículos, gracias a esta estanqueidad, llegan a vadear profundidades de agua que alcanzan hasta el borde de la torreta; como es natural, en este tipo de vadeo, el vehículo sigue utilizando sus medios normales de propulsión, ruedas o cadenas.

Pero una vez alcanzada esta capacidad de vadeo, el vehículo tiene que emplear otros sistemas, o bien flotar, o bien atravesar el curso de agua en inmersión.

Para que el vehículo flote, su densidad total tiene que ser inferior a la del agua, lo que tratándose de vehículo generalmente blindados, no parece fácil; no obstante, la disminución de peso lograda por el empleo de aleaciones ligeras tanto en las estructuras del vehículo como en los blindajes, favorece la disminución del peso específico, que también se ve favorecida en aquellos vehículos cuyo compartimento de tripulación es más amplio, como ocurre en los TOA,s. Así se llega al vehículo que entrando en el agua, una vez alcanzada una cierta profundidad en la misma, flota, y puede continuar su marcha navegando sin ninguna preparación especial. En este caso nos encontramos ante el vehículo totalmente anfibia. Al flotar el vehículo, y por lo tanto perder todo contacto con el suelo, tendremos que tener en cuenta el sistema de propulsión y de dirección dentro del agua; este sistema puede ser el mismo normal del vehículo en tierra, principalmente en el caso de los dotados de ruedas; propulsión que puede favorecerse dotando a estas ruedas de aletas o de un perfil especial. Pero cuando se quiere lograr un vehículo que tenga una cierta velocidad en el agua, sobre todo si se trata de un vehículo de cadenas, habrá que dotarle de dispositivos especiales para la propulsión, convirtiendo al vehículo en una verdadera lancha motora. En este caso, el giro del motor se transmite al citado dispositivo colocado en la popa, que puede ser un sistema de hidrochorros, generalmente dos, con lo que se facilita la dirección por la combinación de sus velocidades relativas; también puede el vehículo ser propulsado por medio de hélices, de diversos modelos, de los que en la figura 1.^a vemos algunos: en 1, se trata de una hélice

FIG. 4



orientable, con lo que la dirección se consigue cambiando su ángulo de inclinación con respecto al vehículo; en 2, la dirección se consigue por medio de un timón colocado detrás de la hélice; en el sistema señalado en 3, este timón es circular y rodea la hélice, siendo todo el sistema orientable. En 4, señalamos la colocación que suele llevar este dispositivo en el vehículo; naturalmente, si lleva tan sólo una hélice, ésta está colocada en la parte central. También es corriente en estos casos que el vehículo lleve en su parte anterior una plancha rebatible que forma una especie de proa o roda que facilita la navegación, como se ve en la figura 2.^a, que representa un "M-113" saliendo del agua, con la chapa rebatible extendida. De esta forma se consiguen velocidades en el agua entre 5 y 9 km/h.

Cuando el vehículo no es flotante de por sí, pero sin embargo tiene un peso específico bastante cercano al de flotación, puede llegarse a ésta empleando dispositivos sencillos. En algunos casos, estos dispositivos pueden ir adaptados al vehículo de una manera casi permanente; por ejemplo, unos flotadores de caucho que rodean su caja, entonces, estamos ante un vehículo que con los flotadores colocados puede considerarse como un vehículo anfibia. Otras veces, el dispositivo puede ser colocado por la propia tripulación en escasos minutos; la parte anterior puede llevar ventanillas que favorezcan la conducción, o dirigir el vehículo por medio de un tripulante asomado a la torreta. En la figura 3.^a se ve el carro americano "M-551 Sheridan", equipado para las operaciones anfibas, con placa delantera para formar roda y paredes laterales amovibles. La propulsión en el agua se efectúa mediante las cadenas: 1. Pared flexible; 2. Montante; 3. Orificio de la bomba de evacuación; 4. Placas que recubren el alojamiento de las paredes laterales; 5. Placa-roda con ventanas para facilitar

FIG. 3

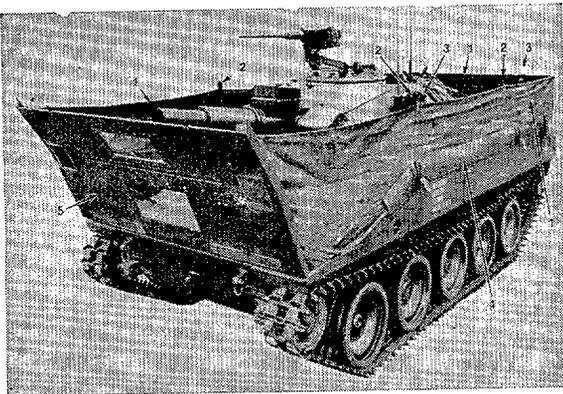


FIG. 5

la conducción. Los sistemas de propulsión y dirección son semejantes a los empleados en los vehículos anfibs, y las velocidades obtenidas en el agua son, asimismo, muy similares. En la figura 4.^a, esquema del carro sueco "S", con el dispositivo de flotación colocado, entrando y saliendo del agua; en este carro, la posibilidad de cambiar el ángulo de inclinación del tren de rodaje respecto a la caja del carro, facilita la entrada y salida del cauce del río.

Por último, llegamos a aquellos vehículos que por su elevado peso específico no permiten lograr su flotabilidad por medio de alguno de los dispositivos especiales señalados anteriormente; en este caso, tenemos que pensar en que el vehículo atraviese el curso de agua en inmersión total, marchando sobre el lecho del curso. El dispositivo que se emplea en este caso, es dotar al vehículo de un tubo a través del cual llega el aire para el motor y para la tripulación y de cuya altura depende la posibilidad de franqueo. Los rusos emplean generalmente unos tubos de aireación de pequeño diámetro, mantenido en posición vertical mediante cables, y del cual sólo emerge el extremo cuando el carro atraviesa un río, el carro va guiado por radio desde la orilla.

En los países occidentales el sistema más empleado es dotar a los vehículos de un tubo de gran diámetro, para proteger al jefe del carro, que dirige la maniobra asomado al mismo. De esta forma se alcanzan profundidades de más de cuatro metros, profundidad considerable, tratándose de cursos de agua. En la figura 5.^a se ve un carro "Leopard" saliendo del agua, apreciándose perfectamente el tubo de aireación telescópico y la colocación del jefe del carro para dirigir la maniobra.

En el cuadro que se adjunta se señalan las posibilidades de franqueamiento de los principales vehículos de combate empleados en la actualidad.

CAPACIDAD de VADEO en Cms.

CARROS

Alem.		Inglaterra			Jap	Suec	U.R.S.S.				U.S.A			Fr.			
Leopard	MBT-70	Centurion	Chieftain	Vickers 131	Scorpion	ST-4-T61	"S"-67	PT-76	T-34	T-54	T-62	JS-3	M-47	M-48 A2	M-60 A1	M.551 (Sher)	AMX-30
195	255	107	107	119	107	100	150	Anf.170	50	130	130	122	122	122	122	120	220
600	650	-	-	-	Fl.	-	Fl.	Anf.400	170	400	-	-	411	244	Fl.	400	

Sin preparación

Con preparación

CARROS CC.

Alem.		Fr.
Canon	Cohete	AMX-13
195	200	80
400	400	140

AAC₂s.

Francia		Ingl.	
E.B.R.	AML-A	AML-C	Saladin
120	120	110	91
-	-	-	107
-	-	-	213

Sin preparación

Con preparación

TOA_s.

Alemania			Francia			Ingl.		Suec.	US	U.R.S.S.						
Spz-L-12-3	Spz-C-11-2	H.W.K-13	H.W.K-30	AMX-M50	AMX-10-A	AML-VTT	BL-12	Sarracen	PV-432	PBV-301	APC-302	M-113	BTR-40	BTR-50	BTR-60	BTR-152
70	70	120	150	65	Fl.	Fl.	Fl.	107	120	100	Fl.	Fl.	Fl.	Fl.	Fl.	90
-	-	-	-	-	Fl.	Fl.	Fl.	213	-	-	Fl.	Fl.	Fl.	Fl.	Fl.	-

La Vocación Militar y la Tradición

Por el General BEAUFRE. (Del diario "Le Figaro". Traducción del Tte. Coronel de Artillería Carlos Bitaubé Núñez.)

En un artículo anterior (1) he expuesto que me parece peligroso creer que la disuasión militar suprimía definitivamente todo riesgo de guerra y que era probable el cambio de carácter de los conflictos armados, por la adopción sin duda de fórmulas limitadas que permitan resolver los problemas políticos evitando los mayores riesgos de una guerra nuclear incitada al paroxismo.

De esta conclusión se desprende que la perspectiva del combate continúa acarreado el riesgo de muerte violenta. Este riesgo hace que al militar se le considere como algo muy especial, ya que el Oficial no es sólo un hombre que acepta morir por su país, sino que es, asimismo, un hombre que lleva al combate—con riesgo de muerte—a los soldados que le son confiados. Esta carga y este honor llevan consigo consecuencias muy importantes que colocan a los oficiales en plano completamente diferente al resto de los demás funcionarios del Estado.

La primera consecuencia es que un oficial en activo no puede cumplir su función si no está animado por una verdadera *vocación*. Esta vocación se pone de manifiesto en el interés por las cosas militares, la abnegación por el bien público, pero especialmente en la aceptación del sacrificio supremo en nombre de una ética tradicional que se remonta a los tiempos caballerescos. Esta vocación permitirá al oficial, no solamente aceptar la muerte en un momento determinado, sino también superar las mediocridades de la vida diaria y, especialmente, lo módico de las remuneraciones comparado con las carreras civiles equivalentes.

El valor de la oficialidad está en la vocación y por ésta aquélla se convierte en una especie de *Orden* bastante semejante a una Orden de Caballería y a lo que hoy es una Orden religiosa, debiendo reconocer que estas nociones son como los antípodas de las que se desarrollan en el seno de la sociedad llamada de consumo. Algunos las juzgarán anticuadas y otros, tal vez más clarividentes, verán en ellas la reminiscencia de la necesidad de ideal que atormenta actualmente a nuestra juventud, con frecuencia desorientada.

Por otra parte, es reconfortante destacar que el número de candidatos para el ingreso en

Saint-Cyr sigue siendo elevado, aunque la oposición haya llegado a ser mucho más difícil y que las perspectivas que ofrece el Ejército sean aún inciertas en esta época de incesante transformación.

Esta vocación es, asimismo, necesaria para conferir al oficial, tanto de escala activa como de complemento, un prestigio suficiente sobre los hombres que debe instruir y eventualmente conducir al combate. Sólo el entusiasmo que proporciona la convicción puede justificar los esfuerzos que requiere y los riesgos a los que puede ser llamado. Sólo el ejemplo puede suscitar los sacrificios necesarios. No es la disciplina la que constituye, según la fórmula consagrada, "la fuerza principal de los ejércitos" sino el *ideal*.

Que no se objecte que esta imagen está ya caducada, que la disuasión ha matado a la guerra, que la técnica modifica radicalmente el sentido profundo de la vocación militar. Estas son afirmaciones gratuitas y peligrosas en un mundo en evolución rápida cuyo futuro es aún incierto. Que no se nos diga que Europa es estable políticamente; lo que es inexacto, que la violencia repugna a nuestra civilización; lo que no es cierto, más que con intermitencias. Una visión realista de las cosas obliga a hacer un diagnóstico más pesimista, que el futuro deberá comprobar pronto o tarde.

Pero esta perspectiva, que actualmente parece tan improbable, puede no presentarse sino dentro de muchos años: Francia a partir de 1870 conoció cuarenta y cuatro años de paz, y no es imposible que en este momento estemos atravesando en Europa un largo período de calma. Lo que hay que tener presente es que este período acabará y que es imprescindible proteger las instituciones que serán precisas a la hora de hacer frente a las dificultades que surjan en el momento de peligro. En 1940, mientras que nuestro ejército principal, en Francia, era batido, la necesaria redención vino del ejército de ultramar y de la Resistencia. No sabemos cómo será esta guerra ni qué medios nos serán precisos entonces. Pero sí sabemos que siempre necesitaremos hombres valerosos y clarividentes, resistentes a la fatiga y dispuestos al sacrificio. No los tendremos más que si sabemos conservar un ejército vivo y orgulloso, es decir, un ejército cuyo espíritu, mantenido intacto a pesar de la paz, continúe enriquecido con todas sus tradiciones.

(1) Publicado en nuestra Revista núm. 383, del pasado diciembre.

El Jefe y su entorno.

Capitán de Infantería FRANCISCO LOPEZ
GARCIA

1. DEL ARTE DE MANDAR Y OTRAS COSAS

Podríamos definir el arte de dirigir como el arte de cumplir las diferentes tareas que implica la jefatura, manteniendo un equilibrio eficaz que tiene como consecuencia la obtención por otros del resultado previsto, asumiendo, en todo, el jefe la responsabilidad de lo que se ha hecho.

Abundando en el tema, Henry Fayol nos da su idea sobre el arte de mandar y titula así a la habilidad para conducir a las personas a través de la vida de una organización hacia unos objetivos comunes.

(Existe un amplio proceso evolutivo que viene enmarcado por las dos definiciones antes expuestas y que silencian una serie de estudios y experiencias que no es caso de especificar aquí.)

Desde el arte de mandar (imponer un precepto), que se resume en una habilidad especial para conducir a las personas, al arte de dirigir (guiar, mostrando un camino) que se inicia con el cumplimiento, por parte del jefe, de unas tareas y con la obtención de unos resultados, existe toda una técnica de dirección. Donde decíamos habilidad, hoy es técnica de conducción de los hombres, precisamente una de las tareas que en primer lugar debe cumplir la jefatura, que sin olvidar esa habilidad especial enunciada, a veces de origen carismático, la perfecciona, dándole a la intuición una base o información de carácter más científico.

La conducción eficaz de los hombres implica la solución de alguno de los problemas de los tipos siguientes:

- Problema de elección de los hombres a los que se confiará tal o cual misión.
- Problema del perfeccionamiento de estos hombres, de una manera metódica y dinámica, evolucionando a compás de las técnicas. Estimación del grado de perfección para una misión determinada o su promoción a escalones superiores.
- Problema de la motivación de estos hombres, saber darles motivos psicológicos, sostener la moral, entusiasmarles, satisfacerles.

Cuando la habilidad de conducir a las personas es de origen carismático, encierra de una manera intuitiva la solución de estos tipos de problemas, como dijimos antes. No obstante, tampoco viene mal recordar estos aspectos, cuya importancia es capital y su subestimación dará lugar a dificultades.

Otro punto de la definición de Fayol, el referente a los objetivos comunes, también se matiza en otra tarea a cumplir por la dirección que señala incluso la manera de conseguirlos. En este aspecto tenemos que decir que nada que lleve el "apellido" de común debe ser realizado de una manera particular, unilateral o paternalmente, so pena de desinteresar al resto del grupo, produciendo huidas, inhibiciones o frustraciones en los elementos de valor no participantes. Los objetivos comunes, más o menos generales, se logran mediante el cumplimiento y consecución de objetivos parciales y delegados a nivel de los distintos escalones jerárquicos de la estructura, cuya coordinación e integración en los primeros consiguen el éxito buscado.

El jefe debe hacer participar a sus subordinados y la forma de hacerlo es obteniendo, de manera continua, resultados de ellos, delegando en ellos. Prácticamente, el jefe puede delegar todo menos la facultad de decidir y la responsabilidad. Su responsabilidad, que dimana de la facultad antes anunciada y que le distingue como jefe. Puede exigir responsabilidades ante él de los objetivos parciales delegados, siempre y cuando se le hayan facilitado al subordinado los medios necesarios para la consecución de dichos objetivos (considerando aquí que el "celo" no es un medio, sino una especial disposición del subordinado que le obliga, moralmente, a sacar la máxima rentabilidad de uso posible a los instrumentos confiados a su iniciativa y responsabilidad). Por tanto, puede exigir responsabilidad, pero no descargarse de ella en el momento de rendir cuenta de su actuación.

Delegar, en suma, es confiar, es un acto de fe, dejar hacer sin intervenir cuando el subordinado no hace las cosas a nuestro gusto (el jefe interviene para disciplinar en el sentido que tiene este verbo de "instruir, enseñar a

uno su profesión, dándole lecciones), es apoyar y contribuir a la completa formación de dicho subordinado. Se basa, pues, en la confianza, en los recursos intelectuales y morales de los hombres y en las posibilidades de perfeccionamiento de los mismos, en los cuales se delega, toda vez que el subordinado es un individuo que se perfecciona con las enseñanzas del jefe y que lo normal es que aquéllos, en un plazo más o menos largo, promocionen a niveles superiores dentro de la estructura jerárquica.

Todo individuo incluido dentro de una organización, que ha sufrido un proceso de selección, es delegable, so pena de admitir que el mencionado proceso no es más que un fraude o pantalla que cubre determinadas miras o ambiciones. Es necesario, por tanto, conocer al individuo, sus aptitudes, y adecuarle la misión correspondiente a estas cualidades. Es un conocimiento a fondo de las posibilidades del mismo (que, en algunos casos, lo limitamos al nombre y apellidos). No obstante, suele ocurrir que individuos que en teoría son perfectamente delegables, en la práctica fracasan ante nosotros o no cumplen su objetivo de una forma aceptable. Entran, pues, en juego otros factores de tipo psico-sociológicos, que de no estar en "contacto" con los individuos del grupo, no captamos o simplemente no hemos sabido captar nunca.

Al elegir a un individuo para encargarle la consecución de una determinada misión, debemos hacernos una serie de reflexiones, que de una manera resumida sintetizamos en:

- *Que sepa*; es decir, que tenga los conocimientos necesarios que exige dicho objetivo.
- *Que pueda*, que disponga de los medios necesarios y todo el tiempo que exija; que no esté sobrecargado por otras misiones.
- *Que quiera* es el aspecto más difícil. Nos referimos a que quiera voluntariamente, que tenga interés y entusiasmo por la misión, que esté ilusionado, en una palabra: que esté motivado.

Cuando un individuo "quiere", los otros aspectos no constituyen un obstáculo. Las virtudes morales se dan en su más óptimo grado, surge el individuo sorprendente capaz de luchar y vencer, "nace" el gran hombre que todo ser es, por mezquino que nos parezca, para la misión adecuada a sus posibilidades. Mal anda el jefe y el grupo cuando aquél tiene que imponer a un subordinado que quiera. Entonces consigue por poder lo que por autoridad y prestigio se le debería de dar voluntariamente. Entendemos por autoridad, el derecho a imponer un deber de conciencia, una adhesión moral,

personal y espontánea. León XIII dice que la autoridad puede exigir obediencia en condiciones tales que el rehusar obedecer constituya un pecado. Por poder entendemos a la capacidad de imponer y obligar por la fuerza. El jefe debe mantener un equilibrio eficaz entre "jefes superiores" y "jefes subordinados" a él, realizando una acción intermedia, de "bisagra", entre unos y otros, y no considerar nunca su satisfacción personal como el principal objetivo que deban alcanzar sus inferiores.

Por último, y a modo de resumen, traemos la definición de Ortega y Gasset, tan expresiva que no necesita comentario: "Mandar es dar quehacer a las gentes, meterlas en su destino, en su quicio: impedir su extravagancia, vida vacía, desolación."

2. LA MOTIVACION DEL PERSONAL

Se dice que un individuo está motivado para realizar una misión cuando tiene causa, razón e incluso necesidad de realizarla. Es una tensión que obliga e inquieta al hombre, hasta el punto de que sólo puede "deshacerse" de esa tensión en la realización de la acción. Es un "algo" que estimula las facultades del individuo, que concentra el esfuerzo, que desprecia las posibles fatigas y que no dejará a éste "tranquilo hasta la entera conquista de la meta confiada".

Indudablemente, los motivos, los "algos" que impulsan, no son exactamente iguales para todas las personas y situaciones que puedan darse. Circunstancialmente unos serán imperativos, únicos, como los altos ideales de cuyo mantenimiento depende, incluso, la propia personalidad del individuo, su propia existencia humana, "alimento" espiritual básico, imprescindible para la propia formación del ser. Pero en situaciones normales, en el "día a día" de nuestro quehacer, estos altos ideales tienen que hacer hueco a otras necesidades, bastardas si se quiere, pero cuya satisfacción motivan también al individuo, inmerso en una realidad más o menos dura, y cuyo olvido no nos podemos permitir.

El hombre actúa, normalmente, para satisfacer un número pequeño de necesidades fundamentales, algunas de las cuales mencionamos a continuación:

- *Iniciativa*; tener campo de responsabilidad, no ser guiado como autómatas.
- *Justicia*; necesidad de ser tratado con equidad, de no ser puesto en desventaja con relación a los demás, de una forma arbitraria.
- *Utilidad*; sentimiento de eficacia, sentirse útil.

- *Nivel de vida*; posibilidad de tener acceso a las comodidades ligadas a su posición.
- *Conservación*; posibilidad de subsistir con su familia en buen estado de salud.
- *Seguridad*; sentirse protegido contra lo inestable, lo desconocido, lo arbitrario.
- *Consideración*; necesidad de ser apreciado, de ser justamente valorado.
- *Crecimiento*; sentirse subir, sentir que aumenta su prestigio, sus ganancias.
- *Expresión*; tener la posibilidad de expresar la propia personalidad dentro de su actividad profesional.

Estos motivos enumerados forman parte de las necesidades *primarias*, que son el origen de toda actividad humana. Cada hombre desea la satisfacción de una o varias de ellas, cuya consecución escalona en importancia o deseo de conseguir. Así, el hombre modesto necesita más intensamente de: conservación, seguridad, justicia... en la proporción que "nota" le falta de cada una de ellas, mientras un hombre ambicioso seguramente pediría o necesitaría crecer, ser útil, tener más campo de iniciativa...

El jefe de grupo conoce a sus hombres y sabe qué es lo que les hace mover, de forma que, en la medida de sus posibilidades, les ayuda a conseguirlo o les orienta en su "lucha", afianzando así su jefatura e integrando al subordinado moral y espiritualmente a dicho grupo. El individuo consigue así una "respuesta" a sus necesidades, y a medida que éstas vayan cubriéndose, irán desapareciendo o dejando

paso a otras, primarias o no, que le atará más fuertemente, si cabe, al jefe, a su jefe. De no ser así, poco a poco se irá desinteresando, desintegrando, apartándose, en suma, por la necesidad imperiosa de buscar los caminos que, "fuera", puedan conducirle a la satisfacción de aquéllas. Por último, la motivación de los hombres resulta de actos concretos y de hechos comprobados cada día, que son los que cimentarán la confianza y la esperanza futura en el jefe, por difícil que sea el momento por el que pueda pasar, o crítica la situación que le acontezca. Más expresivo que todo lo dicho son las palabras de Charles De Gaulle en su libro *El filo de la espada*: "...Pero no es suficiente que el jefe sujete a los ejecutantes por medio de una obediencia impersonal. Es en sus almas donde debe imprimir su vívida señal. Alentar las voluntades, apoderarse de ellas, animarlas a que persigan en su propio interés la meta que se les ha asignado; engrandecer y multiplicar los efectos de la disciplina, por una sugestión moral que va más allá del razonamiento; cristalizar a su alrededor todo lo que las almas encierran de fe, de esperanza y de devoción latentes; tal es su misión."

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA:

- Funciones y tareas de dirección general*, de O. Gelimier.
- La rebelión de las masas*, de Ortega y Gasset.
- Apuntes de Conducción de los Hombres*.

Aviones blanco radiodirigidos

Teniente de Artillería LEOPOLDO PALACIOS
GUMPERT

Hace ya algunos años, estando de visita en un Regimiento de Artillería cuyo material era de 40/70, me llamó fuertemente la atención el hecho de que en la azotea del acuartelamiento y pegado a un muro de no más de un metro de altura, que daba al patio de armas, corría un soldado montado en una bicicleta, en la parte posterior de la cual había sido amarrado verticalmente un piquete largo de topografía, rematado en su extremo con una banderola roja.

Llegada la bicicleta al final de la azotea, el soldado le hacía dar la vuelta e iniciaba el pedaleo en sentido contrario; así, una y otra vez.

Pregunté, como es natural, por el motivo del insólito recorrido, sin imaginar siquiera que la banderola, en su rectilínea trayectoria, hacía de blanco para los visores de las piezas de 40/70, las cuales, en efecto, dirigían sus tubos sensiblemente al punto donde se hallaba en cada momento el encrespado piquete. No muy lejos de aquel año, volví a observar en otra unidad ajena a la anterior, otro artilugio que hacía las veces de blanco móvil para el mismo tipo de piezas Bofors, consistente en una pequeña masa metálica adosada a una polea, que se deslizaba por un cable tendido entre dos puntos idóneos.

Una posterior experiencia me hizo comprender que era necesario recurrir a éstos y parecidos sistemas ante la falta de existencia de un blanco más parecido a la realidad de una defensa antiaérea normal.

Bien es verdad que existe, desde hace tiempo, la manga remolcada por avión, pero su empleo no garantiza siempre a los pilotos y tripulación del remolcador un ciento por ciento de probabilidades de aterrizar sin algún impacto en el fuselaje del avión, cuando no en el suyo propio.

Recuerdo que en un aerodromo militar, el servicio de vuelo para remolcar la manga se nombraba de antiguo a moderno, pudiendo dar esto arranque para pensar que era un servicio agradable; nada más falso en realidad, puesto que si la distancia de la manga al avión, originariamente, era de quinientos metros, en el siguiente ejercicio era de cuatrocientos cincuenta, por mor de roturas y empalmes, y así se iba acortando peligrosamente la longitud, hasta

obligar al último de los pilotos, al más moderno, a despedirse de su familia el día de vuelo con menos prisa que los anteriores.

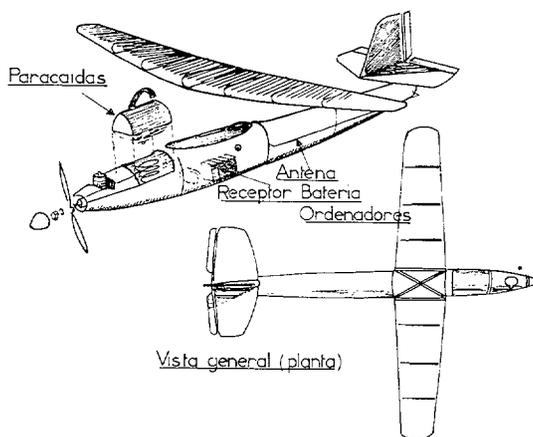
Muchos años estubo la Artillería Antiaérea sin poder realizar ejercicios continuados con un blanco que, a la vez que real, fuera inofensivo.

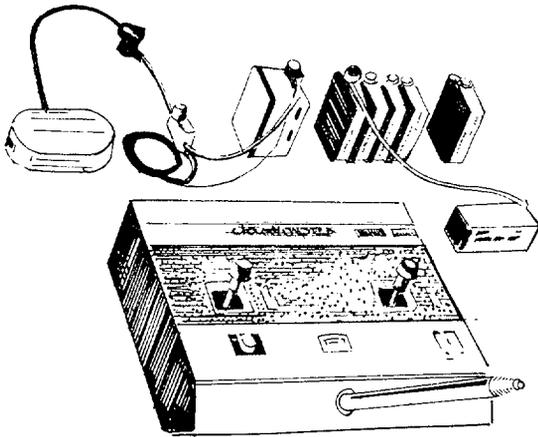
ADOPCION DEL "OQ-19-D"

En otros países parecían tener resuelto el problema, y el sistema empleado por ellos fue adoptado también por el nuestro.

Era el "OQ-19-D" un avión sin piloto, de unos cuatro metros de proa a popa, y otros tantos de envergadura, que después de ser lanzado desde una catapulta por una carga explosiva, era dirigido desde tierra por un transmisor que, manejado por un Oficial, hacía mover sus alerones de cola y su timón. Procedía este avión de la ayuda norteamericana y tenía la ventaja sobre los blancos anteriores de ofrecer unas características lo más posiblemente parecidas a las que presentaría un avión real que tuviera que ser derribado.

Pero tenía también sus inconvenientes. Su manejo no era tan fácil como conducir una bicicleta y el transporte, entretenimiento (tenía cuatro cilindros) y preparación de uno de ellos para el vuelo; llevaba consigo una gran cantidad de perjuicios económicos y laborales, además de que por su gran tamaño, era presa fácil para los proyectiles certeros del cañón





de 40/70; derribar uno de estos aviones suponía una importante pérdida de dinero y un considerable trabajo posterior de reparación.

La solución al problema de los blancos no estaba definitivamente encontrada.

INVENCION DEL "X-3"

Hasta que nació el avión blanco radiodirigido "X-3 RESOPAL". Su creador, un Comandante de Artillería, en colaboración estrecha con un civil y con una empresa española de fabricación de aviones de aeromodelismo.

Se ingeniaron, en principio, unos cuantos modelos, prototipos de madera, de unos dos metros de longitud, ligeros de peso y con un empuje proporcionado por un motor monocilíndrico de pequeñas dimensiones.

Habiéndose rodeado el Comandante de un admirable equipo de colaboradores, presidido por el mencionado civil, que tenía en su haber el título nacional de aeromodelistas, y contando con la ayuda material y entusiasta de la Superioridad y del Ministerio del Ejército, aquellos modelos primitivos se fueron perfeccionando y tomando forma hasta llegar a constituir el actual "X-3", ya en servicio, si bien en servicio experimental.

CARACTERISTICAS

Es un aparato casi enteramente construido en fibra de vidrio y polyester, lo que le da una excepcional ligereza, que no le deja pasar de los ocho kilogramos de peso, con una longitud de dos metros de proa a cola. Está compartimentado en tres secciones que se separan por tablas de madera; tiene también madera "de balsa" en la cola, y formando el esqueleto del ala, que es única, de una sola pieza.

En el primer compartimento, el morro, va alojado el motor, con su hélice de plástico endurecido, que girará a unas 13.000 revoluciones como máximo, produciendo un clásico pectardeo.

Este motor, pequeña maravilla de la mecánica y de la técnica italiana, es, naturalmente, monocilíndrico, de dos tiempos, con una carrera de dos centímetros y medio y una capacidad de 13 c.c.

Carburador incorporado, con una aguja rosada actuando como regulador de ralentí y de regulación.

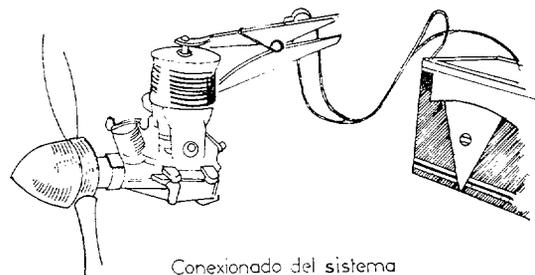
La bujía es térmica, es decir, que su ignición se produce simplemente por el calor que emite el cilindro en su trabajo, para las primeras explosiones, cuando el cilindro aún está frío, una batería corriente de no más de cuatro voltios produce la necesaria intensidad para poner incandescente la lámina-electrodo de la bujía.

Inmediatamente de producidas las primeras explosiones, habrá de quitarle el contacto con la batería para que el calor de la combustión de la mezcla continúe poniéndola incandescente.

El combustible es una mezcla de metanol y aceite de ricino efectuada al 70/30 respectivamente. Es un combustible barato, fácil de encontrar (se le conoce también como alcohol metílico o alcohol de madera $CH_3 OH$), pero tiene un inconveniente, fácilmente soslayable, por otra parte, si se tiene cuidado: sus vapores son tóxicos y puede llegar a producir la ceguera e incluso la muerte.

En la sección intermedia del "X-3", y debajo del ala, se alojarán los órganos de control y mando, que están constituidos por un receptor, tres ordenadores y tres servos, todos del tamaño de una pequeña pastilla de jabón; a los servos están enganchadas unas varillas flexibles de longitud regulable, que embutidas en el fuselaje, serán las que transmitan el movimiento al timón de cola y a los alerones de profundidad, también situados en cola.

Una de estas varillas tiene como misión efec-



Conexión del sistema de encendido para el arranque.

tuar el corte del motor, dejándolo a ralentí, y abrir la tapa del paracaídas para que éste pueda saltar. Dicho paracaídas constituye un elemento de seguridad que no es imprescindible para recuperar el avión, ya que lo normal es que se haga tomar tierra al aparato, y sólo en condiciones anormales o de avería se le hará descender con su ayuda.

En cuanto al transmisor, es de la marca "Grunding" y ordena a través de diez canales, de los cuales cuatro, accionados por una pequeña palanca, se utilizan para los mandos de profundidad y dirección, es decir, "arriba", "abajo", "izquierda" y "derecha".

Lo interesante de estos cuatro canales es que ordenan con un sistema proporcional de señales, es decir, que además de estos cuatro movimientos "puros", podemos sacar combinaciones de ellos, según se incline la palanca en un sentido u otro, y así podrán salir simultáneamente órdenes intermedias entre las anteriores, como, por ejemplo, "arriba y derecha" al mismo tiempo.

Sería prolijo y fuera de intención penetrar en detalles de funcionamiento electrónico y sería suficientemente satisfactorio para el articulista conseguir dar una idea general de lo que es y quiere ser el "X-3".

Baste decir que otros canales sirven para el corte del motor y accionamiento del resorte expulsor del paracaídas.

Los cuatro restantes canales quedan disponibles para cualquier otro aditamento con que se quiera dotar el avión, como botes de humo, laminillas para contramedidas de radar e incluso una cámara fotográfica o de televisión que nos suministraría sin peligro alguna información enemiga.

Algunos transmisores, los de enseñanza por

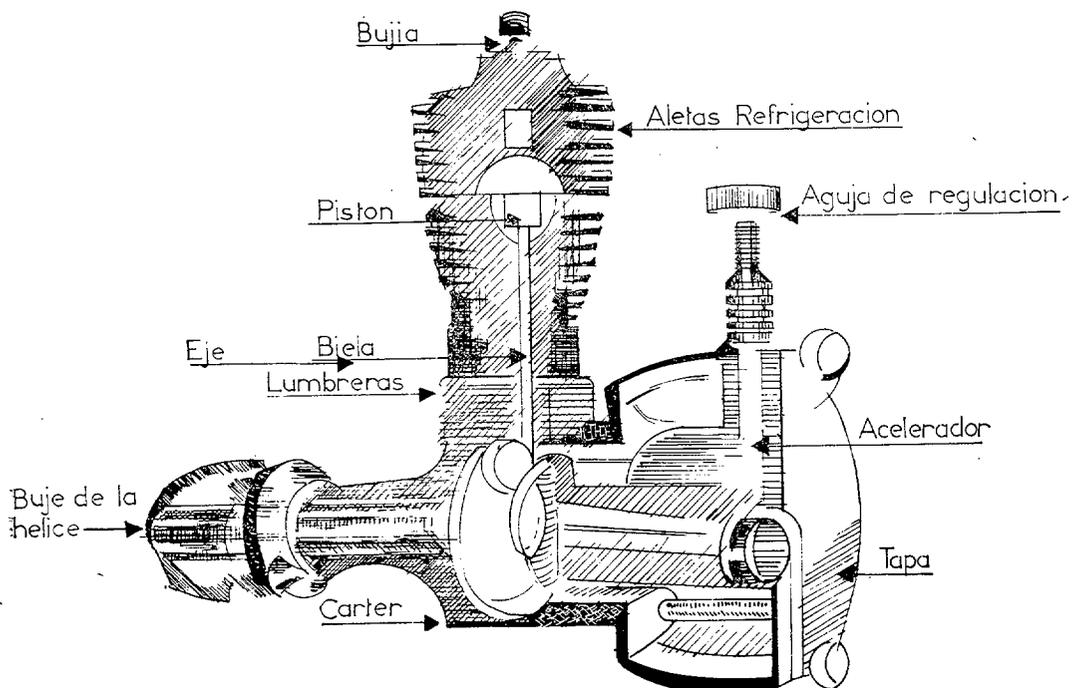
ejemplo, disponen de una salida para conectar con otro igual, de modo que se pueda dirigir un avión por medio de uno u otro según se accione o no un interruptor existente en uno de ellos, el del profesor o monitor, de modo que éste podrá "quitar" de las manos del aprendiz el mando del avión cuando lo crea conveniente.

El mantenimiento de este avión y las reparaciones necesarias son fáciles, no son caras, y se pueden realizar por cualquier persona medianamente adiestrada que disponga de útiles y aparatos idóneos.

El avión "Resopal X-3" está actualmente en experimentación. Es hasta ahora el mejor blanco que se puede ofrecer a las piezas de 40/70.

No obstante, es perfeccionable, y es por eso que está en experimentación; casi todos aquellos Regimientos que poseen estas piezas están o estarán dotados de un grupo de tres aviones a cargo de un equipo adiestrado, compuesto por un Oficial, tres Suboficiales y algunos Soldados auxiliares o conductores de "Jeep"; la misión principal del equipo, no es ofrecer el blanco en los tiros de prácticas que se realizan, sino estudiar el avión, pensar en innovaciones o reformas, proyectarlas y, al cabo, rendir un informe exhaustivo a la Escuela de Aplicación y Tiro de Artillería, cuna del avión, para que esta Unidad, recopilando las ideas de todos los equipos, pueda poner en práctica las reformas aprobadas.

Puede que no esté definitivamente resuelto el problema de los blancos aéreos del cañón 40/70, pero es evidente que la adopción del avión "X-3 Resopal" constituye un gran paso adelante en el camino que llevará a la mejor solución, que no es, desde luego, aunque ingeniosa, la de la bicicleta con la banderola.



El Oficial soviético y las Fuerzas acorazadas

De la revista inglesa *Army Quarterly*, enero de 1971, por BRYAN PERRET. (Traducción del Teniente de Infantería Fernando Cano Velasco.)



EL OFICIAL

Desde el año 1905, hasta la ruptura del frente de Stalingrado, la historia de los cuadros de oficiales del Ejército ruso estaba hundida en el más profundo anonimato. Los oficiales soviéticos habían dirigido a sus hombres siempre a la derrota, tanto contra el Japón, así como en la primera Guerra Mundial, que fue un verdadero desastre, como por último en la cruenta guerra civil de 1917 que siguió posteriormente. Consecuentemente a estos hechos, se produjo una gran purga en la década de los treinta, lo que no condujo a nada positivo, pues los que se salvaron de ella volvieron a fracasar en España, en su tentativa de evitar el triunfo de las fuerzas nacionales; más tar-

de, fueron nuevamente humillados por la modesta Finlandia y, por último, ya, el gran caos lo produjo la poderosa Wehrmacht, en los comienzos de la II Guerra Mundial.

Existen autores que opinan que la dirección del ejército rojo durante la revolución de 1917 estaba bajo la responsabilidad de obreros y paisanos revolucionarios, y que Lenin los escogía libremente entre los que apuntaban tener ciertas aptitudes castrenses y militares. Sin embargo, el autor del libro titulado *La Revolución Bolchevique*, el británico E. H. Carr tiene otro punto de vista muy distinto al de los anteriores. Carr asegura que Lenin mostró una gran sorpresa al confesar que un elevado número de oficiales zaristas habían sido incluidos en el ejército rojo. Reflexionando un poco sobre el asunto, si consideramos que el ejército rojo era de hecho el ejército del Gobierno y por tanto el ejército representativo de la nación rusa, se comprende que el espíritu romántico de aquellos oficiales les guiara a alistarse en este nuevo ejército. Carr continúa diciendo que sería aventurado el especular acerca de las razones que pudiera tener el influjo de estos hombres profesionales sobre la tropa. Quizá la respuesta a ello esté en que cuando los rojos iban perdiendo la guerra se vieron prácticamente obligados a reclutar a estos oficiales zaristas, amenazando la vida de sus respectivas familias si traicionaban a la causa comunista, obligándoles a llevar una buena conducta.

De hecho, es indudable que las victorias obtenidas por los rusos hay que atribuir las a hombres tales como el agitador industrial Vorochilov, al ex sargento aristócrata Tukachevsky o el antiguo General zarista Brusilow.

Después de la revolución de 1917, el cuadro de oficiales entró en una época de franca decadencia. Desapareció el sable, las hombreras doradas como signos de imperialismo, y durante la década de los treinta el oficial se limitaba a su cometido de instruir militarmente a los hombres, pero teniendo siempre al comisario del partido vigilándole muy estrechamente, allá por donde estuviera, para que cum-

pliera las consignas del propio partido. Dichas consignas, además, estaban muy confusas, debido a las continuas luchas sostenidas en el seno del mismo, para conseguir el poder. Los protagonistas principales de tales revueltas fueron, por una parte, Stalin, con un grupo de oficiales de Caballería que le habían sido siempre leales, y por otra, Kirov y Tukachevsky, los cuales mantenían un punto de vista diametralmente opuesto al de Stalin, sobre todo en la cuestión referente al empleo de las fuerzas acorazadas. Los progresistas, esto es, Kirov y compañía, mantenían la idea de que las tropas acorazadas encontraban su mejor adaptación al combate, en la forma prescrita por Fuller y Liddell Huart; es decir, utilizándolas como medio de "parálisis estratégica", es decir entorpecer al enemigo todos sus movimientos en la más amplia forma posible. Los tradicionalistas como Stalin rechazaron esas enseñanzas calificándolas como representativas de una sociedad en decadencia, que se veía obligada a buscar la propia defensa en las máquinas, cuando una Rusia Socialista podría siempre utilizar el ingente recurso de su enorme población y defenderse con los ejércitos formados por los obreros y campesinos, según palabras del propio Stalin. Según él, los Carros deberían emplearse en ejércitos más democráticos que el suyo. Naturalmente, este conflicto interno del ejército formaba parte, simplemente, de la gran revuelta política en la que estaba sumido todo el país, pero como el Estado dependía de sus fuerzas armadas para subsistir, era en el Ejército donde se decidiría el futuro de la nación.

El problema se resolvió por la fuerza, como se resuelven la mayoría de las disputas en el mundo comunista. Se calcula que la gran purga de 1938 costó la vida a 35.000 oficiales, incluidos generales y jefes. El resultado fue que los supervivientes se vieran sometidos a un régimen de terror, los cuales, en defensa propia, se limitaron a cumplir con lo que les mandaban hacer, ni más ni menos, sin que su propia iniciativa adelantara cosa alguna, y la guerra con Finlandia, en el invierno siguiente, no añadió laurel alguno a la reputación del ejército rojo e incluso la Vieja Guardia hubo de admitir que si se hubieran aplicado alguno de los últimos adelantos tácticos en la forma de combatir con tropas acorazadas, se hubiera podido evitar, en parte, el gran desastre que resultó ser aquella campaña. Su intento de reorganizar las divisiones acorazadas hacia tácticas más efectivas vino demasiado tarde y cuando Alemania atacó a Rusia en 1941, los rusos se vieron sorprendidos a mitad de camino en su intento de cambiar los caballos por máqui-

nas, por lo que las derrotas no tardaron en producirse y de manera harto estrepitosa. Pero como veremos más tarde, las victorias soviéticas durante la II Guerra Mundial fueron el resultado de aliar la fuerza bruta con la improvisación, dejando aparte el tacto profesional del oficial, tan necesario en toda batalla donde intervengan fuerzas acorazadas. A pesar de todo, a los ojos del pueblo ruso el ejército rojo había demostrado sobradamente que era el guardián de su libertad, y para el oficial había llegado el momento de pensar que ya no constituía esa necesidad del pueblo que hasta ahora lo había sido, sino que a partir de ahora se podía codear socialmente con los más altos niveles del país.

En la actualidad, no existe duda alguna de que el oficial ruso está preparado, es eficaz y buen profesional. Recibe un severo entrenamiento, tanto en lo político como en lo militar y se le obliga a realizar cursos que lo mantenga al día en el difícil arte de la guerra. No recibe paga alguna, como no demuestre ser un verdadero comunista en sus ideas. Para conservar su interés en la milicia, recibe un sueldo que está por encima de lo que puede cobrar un paisano en un puesto civil similar de categoría al suyo, y además tiene acceso para consumir bienes que no están al alcance del pueblo en general e incluso, rebajados de precio, lo que le permite llevar una vida mucho más acomodada que el resto de la población civil. La pensión que recibe al retirarse también es muy elevada, comparándola con la de sus colegas civiles, aunque también ha de llevar una vida y una conducta intachables, ya que en caso contrario puede verse sometido a un tribunal de honor constituido por oficiales de su misma promoción, reminiscencias que quedan del viejo ejército imperial de los Zares, como lo son también las hombreras doradas que volvieron a ser instauradas como prenda de uniforme reglamentario.

Los dirigentes del Kremlin intentan por todos los medios, a pesar del tiempo transcurrido, que las fuerzas armadas continúen en su papel de defensores de los intereses patrios y para asegurar esta tarea envían comisarios a todas las unidades, por lo menos a nivel de compañía en adelante, para educar políticamente a sus soldados y al mismo tiempo para vigilar que la unidad siga las normas dictadas por el partido. Al mismo tiempo, dichos comisarios envían informes anuales sobre el comportamiento de los oficiales, e incluso suboficiales y tropa. El oficial, por tanto, se encuentra sometido a una estrecha vigilancia, tanto de los escalones superiores como inferiores, y lógicamente es reacio a opinar y hablar con

el resto de sus compañeros de unidad, salvo en los asuntos que sean de mera rutina profesional. Y como, por otra parte, el oficial, en cuanto se le considera no apto pierde toda opción a encontrar un puesto de trabajo en la vida civil, existe una cierta reacción, muy humana, que le obliga a conservar su hoja de servicios lo más limpia posible y a despoticar de sus inferiores y subordinados a la menor equívocación. Todo esto no conduce a otra cosa que a un abandono de toda iniciativa por parte del propio oficial, que se limita solamente a cumplir con lo que le mandan sus inmediatos superiores. Ahora bien, comoquiera que toda batalla, sobre todo si se lleva con medios acorazados, requiere un rápido estudio de la situación, seguido de una acción inmediata con una actuación muy independiente por parte de los mandos subalternos, resulta que todo lo dicho anteriormente nos hace llegar a la conclusión de que en el ejército ruso es muy improbable que sus oficiales lleguen a actuar de esa forma. No hay duda de que sobre los pasillos del Kremlin todavía flota el fantasma maligno de la gran purga de 1918.

EL MATERIAL

Por lo que respecta al material en cuanto a su diseño, los rusos siempre han mostrado una gran claridad de ideas, aprovechando siempre al máximo la gran capacidad de producción del país para fabricar vehículos que cumplan varias misiones o funciones, pero utilizando los mismos componentes básicos para su construcción, lo que les ha permitido sacar adelante enormes cantidades de material, con un gasto de producción no muy elevado. Los vehículos de combate se han caracterizado siempre por su robustez y sencillez, por lo que a sus tripulantes les ha bastado con una pequeña instrucción para en seguida familiarizarse con ellos.

Los carros de combate han de satisfacer primordialmente tres cuestiones, que son: la movilidad, la protección y potencia de fuegos. Los rusos consiguieron solucionar esta cuestión con su famoso "T-34", que tantos éxitos les diera durante la II Guerra Mundial, el cual constituía un excelente carro medio con un cañón cuyo calibre fue primero de 76,2 mm. y posteriormente se le sustituyó por uno de 85 mm. A partir de este carro, los bolcheviques han diseñado toda la serie de carros medios de la post-guerra, como son los "T-44", "T-54", "T-55", y "T-62". El "T-34" estaba respaldado por un carro pesado, que primero fue el "KV" y más tarde los descendientes suyos de

la serie "JS", y aunque en Rusia, actualmente, los carros pesados están fuera de servicio, la torre en forma de plato invertido, que se adoptó para el "JS-111", se ha adoptado en los "T-54", "T-55" y "T-62", que son carros medios, como ya hemos citado. Esta característica ofrece gran protección contra todo tipo de armas contracarros, pero al mismo tiempo tiene la gran servidumbre consistente de que sólo basta un pequeño grado de desenfilada para que no se pueda disparar el cañón del carro, al tener que solucionar el problema que crea el gran retroceso del mismo en el interior de la torre. Este inconveniente coloca a los carros soviéticos en gran desventaja con respecto a sus oponentes de la O. T. A. N., al menos en el aspecto defensivo, al no poder aprovechar las ventajas que ofrecen los desniveles del terreno para encontrar la suficiente desenfilada de casco, necesaria para los vehículos acorazados.

Aparte de los carros de combate, el ejército ruso posee hoy día un gran número de vehículos anfibios y aero-transportables, diseñados, posiblemente, con idea de poder atravesar grandes cursos de agua que constituyan una línea defensiva. Estos vehículos incluyen los de reconocimiento (T.O.A.S.), así como vehículos de apoyo logístico. Por lo que se refiere a las armas contra-carro, el tipo convencional de las "SU", han sido retiradas del servicio, sustituyéndolas por los modernos sistemas de proyectiles filo o teledirigidos, aunque por lo que respecta a las fuerzas aero-transportables, se les proporcionó el pequeño cañón contra-carro modelo "ASU85". En cuanto a las unidades acorazadas, recibieron los carros de flanco "ZSU57-2" y el "ZSU23-4", para proporcionarles protección antiaérea, los cuales van provistos de control de radar. En cuanto a la artillería, los soviéticos cuentan en la actualidad con los vehículos del tipo de los "JSU152", pero que van provistos de baterías lanza-cohetes, las famosas "Katiuska", así como numerosos modelos de porta-misiles, tanto tierra-tierra como tierra-aire, y de cabeza atómica.

Todo esto parece indicarnos que el material de guerra soviético es sin duda numeroso y sin embargo hoy día, en que la compra y venta de armas en el mundo está alcanzando límites insospechables, Rusia vende muy poco de su fabuloso armamento a las naciones subdesarrolladas, excepto en los países del Medio Oriente. Pero es innegable que el hecho de que las naciones que forman el llamado Tercer Mundo compren sus armas a los países occidentales, pudiendo elegir perfectamente entre adquirir las a éstos o a los rusos, es un detalle que no dice mucho en favor de éstos.

LA TACTICA EN EL EJERCICIO RUSO

En todo combate, por pequeño que sea, un requisito fundamental a cubrir será el poseer la suficiente flexibilidad para poder dominar siempre al enemigo y adelantarse a sus movimientos. Si este combate se realiza con fuerzas acorazadas dicho requisito recobra aún mayor importancia. La flexibilidad puede definirse como la capacidad para transmitir y recibir órdenes durante la ejecución de un combate y realizar eficazmente el cumplimiento de las mismas. Siempre que un vehículo acorazado no pueda tener una total flexibilidad, el resto de sus características esenciales pierden eficacia en grado bastante acusado.

En la práctica, la flexibilidad se ejerce a través de las comunicaciones por radio y, precisamente, era en este aspecto donde los soviéticos estaban más deficientes durante los años de la guerra mundial. Los vehículos de combate rusos fueron provistos de radio antes de comenzar dicho conflicto, pero estaba lejos del alcance de su capacidad de producción el equipar con radio a todos los vehículos que por entonces poseía. Es más, no se llegó a cubrir ni siquiera la cuarta parte de los mismos. Por esta razón, las temibles acometidas de las divisiones panzer alemanas en 1941, cuya flexibilidad era notoria, constituyeron casi el golpe de gracia para un enemigo, el ruso en este caso, que a pesar de ser numéricamente muy superior, en cuanto a sus masas de divisiones acorazadas tenía el grave defecto de su enorme lentitud, y no estaban preparadas suficientemente, tanto en material como en personal, para resistir un ataque alemán de tanta envergadura. Por aquel entonces la U. R. S. S. recibió una ayuda masiva en material de transmisiones a cargo, principalmente, de la Gran Bretaña y el Canadá, siendo la emisora W/S 19 la más numerosa de tal ayuda. Pero, por otra parte, dicha cooperación anglo-canadiense no llegó a satisfacer todas las necesidades, pues la entrega sólo alcanzó hasta el nivel de compañía en las distintas unidades, y esto significó que mientras los jefes de regimiento podían enlazar con los de compañía, éstos a su vez no podían hacer lo mismo con sus jefes de sección. Estos últimos se tenían que conformar con guiar a sus vehículos, por medio de señales con el brazo y lo mismo también para enlazar con sus respectivos jefes de compañía, lo que hacía suponer que la derrota no tardaría en producirse, pues el control de la situación se hacía cada vez más difícil. Maniobrar con carros de este modo no conducía a otra cosa que al apelotonamiento de los mismos, lo que elevaba trágicamente el número de bajas so-

viéticas en sus luchas contra la poderosa Whermatch.

Todo esto con la natural desmoralización que cundió entre los oficiales, puede explicar, quizá, el que fuerzas acorazadas soviéticas actuaran mejor cuando realizaban los ataques a base de emplear masivamente a sus piezas en línea. Los rusos preferían "machacar" las posiciones enemigas concienzudamente antes que lanzarse a una gran ofensiva que les permitiera avanzar y reconquistar el terreno perdido. Por esta razón, precisamente, mientras los alemanes, en 1941, avanzaban por término medio una distancia comprendida entre las 250 y 300 millas, en el período de dos o tres semanas, el avance medio ruso era de 125 a 150, en ese mismo espacio de tres o cuatro semanas, excepción hecha de la campaña del Vístula, en donde recorrieron 250 millas en veinte días.

La artillería rusa, durante la II Guerra Mundial, actuaba casi siempre siguiendo unas normas comunes. En primer lugar, el fuego de su artillería media y pesada, junto con las baterías de cohetes (las Katiuska), actuaban sobre el frente enemigo para impedir a éste el empleo de sus piezas, con un bombardeo que tenía una duración variable. A continuación, eran las piezas autopropulsadas "SU", junto con los cañones contra-carro, los que empezaban a actuar, tomando posiciones lo más próximo posible de la base de partida, para acompañar el ataque de la infantería y destruir los objetivos enemigos que impidieran el avance de las tropas a pie. Acto seguido, se produciría la ofensiva que tendría lugar en tres oleadas.

En la primera, empleando los carros del tipo de los "KV" o de los "JS", se neutralizaban los objetivos situados en la extrema vanguardia enemiga, tales como piezas contra-carro, casamatas, o bien puntos fuertes del terreno. La segunda oleada estaba compuesta por los "T-34", a los cuales acompañaba la infantería, sobrepasaba a la primera, ensanchaban la brecha producida en el enemigo anteriormente en la zona defendida por el enemigo y aniquilaba a los supervivientes. Por último, el objetivo de la tercera oleada, empleando de nuevo a los "T-34", consistía avanzar aún más de lo que lo habían hecho la primera y segunda y ocupar, también con la Infantería, un objetivo determinado, realizando una minuciosa explotación del éxito hasta que los "SU" alcanzaron de nuevo a los "T-34", dejando entonces de apoyar a éstos como lo habían estado haciendo anteriormente. Esto nos da una idea de lo que era el arrollador rulo ruso. Por supuesto que cualquier acción estaba planeada a conciencia, de antemano, y tanto los jefes, oficia-

les, como la tropa, sabían lo que hacer, a dónde ir y como actuar. El éxito de la operación estaba casi asegurado, por lo menos en un noventa por ciento de probabilidades. Y desde el punto de vista enemigo, no cabe duda que tener que soportar una maniobra así, tenía que ser una experiencia aterradora.

Sin embargo, a pesar del éxito, tantas veces repetido, con que los rusos actuaron de esta forma, conviene resaltar que a nuestro juicio dicha maniobra poseía tres defectos: El primero de ellos es que se empleaba un enorme número de fuerzas para conseguir un objetivo que normalmente se hubiera ocupado con unos efectivos mucho menores. En segundo lugar, las tropas estaban a menudo tan convencidas de que el éxito de la operación era un hecho, que la mayoría de las veces actuaban tan confiadas en el transcurso del combate que en situaciones tales como un contra-ataque o una aparición súbita de la aviación enemiga, les cogía desprevenidos. Por último, entre los mandos superiores soviéticos existía cierta incertidumbre para explotar situaciones potencialmente favorables, si éstas se producían lejos del alcance de los objetivos que tenían asignados. En otras palabras, no poseían la suficiente iniciativa como para seguir actuando por ellos mismos.

Por otra parte, si en la ofensiva la estrategia acorazada soviética no era lo suficientemente acometedora, en la defensiva, en cambio, actuaba a la perfección. Siempre que el frente se viera amenazado, inmediatamente en su retaguardia se reagrupaban unidades acorazadas dispuestas para lanzar un rápido contra-ataque, y cuando se conseguía detener el avance enemigo, estas mismas unidades eran empleadas contra los flancos enemigos o contra su retaguardia.

Por lo que respecta a la actuación con la Infantería, los carros actuaban compenetrados con ella, colocándose en posiciones donde pudieran apoyar mejor con su fuego el avance de las tropas propias; también actuaban estáticamente como piezas contra-carro o en lugares donde emplear sus ametralladoras para impedir el avance enemigo, cruzando sus fuegos para conseguir zonas batidas de grandes dimensiones. En el caso de que la Infantería se viera forzada a retroceder, lo hacía por saltos sucesivos, empleando el fuego y el movimiento. Mientras que fuera posible, esta maniobra se realizaba por la noche.

El clima ruso presenta algunos problemas para el combate acorazado que no se dan con tanta facilidad en otros países. Así, pues, podemos encontrar temperaturas extremadamente

bajas, en invierno, así como nevadas de gran intensidad, y por último, en la primavera, el fuego y el barro impiden muchas veces los movimientos a efectuar con vehículos pesados; de aquí que se vieran interrumpidos con harta frecuencia. Pero así como esto constituyó un tremendo contratiempo para las divisiones alemanas, los soviéticos se propusieron firmemente que tales condiciones climatológicas no representarían lo mismo para sus ejércitos. Como en tiempos de Napoleón, la historia volvió a repetirse. Para contrarrestar estas dificultades, los estrategas eslavos idearon algunas soluciones, tales como proveer a sus vehículos oruga con trenes de rodaje que fueron más anchos que lo normal, y si, por ejemplo, los carros hubieran de recorrer un terreno cubierto totalmente de nieve, cada carro llevaba un equipo de reconocimiento compuesto por cuatro o cinco hombres con skies, los cuales se adelantaban al vehículo y efectuaban un reconocimiento del terreno que tenían a vanguardia. En algunos casos, cada carro llegó a remolcar unos vehículos acorazados provistos de trineos o patines y en cada uno de los cuales viajaba un pelotón de infantería, al objeto de incrementar la movilidad del binomio fusiles-carro y, además, con la tarea de recoger en ellos los heridos o las bajas que se iban produciendo.

Cuando se actuaba en defensiva o en reserva las tripulaciones de los carros se dedicaban a trabajar con las palas y los picos, al objeto de mejorar los asentamientos asignados a cada vehículo. Estos eran cubiertos casi en su totalidad, excepto la parte superior de la torre, por nieve, al objeto de conseguir un mejor enmascaramiento y al mismo tiempo defenderse mejor del terrible frío ruso al encender en su interior las estufas de campaña; asimismo, los motores se ponían en marcha varias veces al día y también por la noche, con objeto de evitar que los lubricantes y el agua de los motores llegaran a congelarse.

Por lo que se refiere al combate nocturno, la mayoría de los carros y vehículos pesados soviéticos iban desprovistos de medios que facilitarían maniobrar en tales condiciones, pero a pesar de esto muchas operaciones se realizaron con éxito en la más completa obscuridad. Para ello actuaban íntimamente compenetrados con la Infantería, de forma que después que las tropas conseguían atravesar una posición durante el día, se dedicaban a elegir objetivos para los carros, y luego de establecer contacto con ellos al tiempo que anochece, éstos avanzaban por la noche y era la Infantería la que les guiaba a los objetivos indicados por medio de las transmisiones. Los

rusos, además, al avanzar, lo hacían agrupados en diversos escalones, al objeto de confundir al enemigo que encontraba gran dificultad en localizar su dirección de avance, debido a lo extremadamente difícil que es, en plena noche, diferenciar los ruidos producidos tanto por los vehículos-oruga como por los vehículos de tracción de ruedas. Una vez que los carros cumplían su objetivo, destruyendo los puntos fuertes enemigos, la Infantería se establecía en defensiva perimétricamente alrededor de la posición y era entonces cuando los carros se retiraban a retaguardia.

Pero hoy día, tanto el Ejército soviético como los de los países satélites que forman el Pacto de Varsovia, cuentan con grandes medios que les ayudan a combatir de noche y todas sus tropas están muy preparadas para combatir bajo esas condiciones. Sin duda alguna, podemos afirmar que en el hipotético caso de un futuro enfrentamiento entre las fuerzas de la O. T. A. N. y las del Pacto de Varsovia, estas últimas actuarían de un modo que llegaría a resultar insostenible para las tropas occidentales. Además, dicha táctica se vería acompañada por infiltraciones a gran escala y lanzamientos masivos de tropas paracaidistas en la retaguardia de la O. T. A. N.

El horizonte de los posibles acontecimientos no está todo lo brillante que desearíamos, pero conviene hacer constar a nuestro favor que existen otras consideraciones, y éstas son: Los habitantes que pueblan la U. R. S. S. proceden de muy distintos orígenes, y así nos podemos encontrar con la raza lapona que vive al N. de los linderos del Artico, mientras que en el S. viven tribus mahometanas; al O., la raza europea, y por fin, al E., la mongólica. Resulta difícil, por tanto, hablar del pueblo ruso en términos generales.

Desde el punto de vista bélico, sin embargo, y al estudiar la historia militar rusa, vemos que ha existido una línea general constante de conducta a lo largo de su vida, tanto en cuanto era Ejército imperial como cuando pasó a ser Ejército rojo. De esta conducta, quizá lo que merezca destacar más sea el hecho de que el soldado ruso se ha distinguido siempre por su reconocido valor, tanto en la defensa como en el ataque, su adaptación a las más duras condiciones de vida y también el hecho que parece combatir mejor sobre su propio terreno, defendiendo a la Madre Rusa, que como lo haría luchando en un país que no fuera el suyo. A este respecto, recordemos que las tres campañas decisivas, en su tiempo, la de Pultrova, la de Moscú, en 1812, y la de Stalingrado, en 1943, acabaron, respectiva-

mente, con los más famosos estrategas militares, ante los cuales los esfuerzos realizados por otros países resultaron casi nulos.

Ya hemos tocado anteriormente el tema de la falta de iniciativa existente en el Ejército soviético, a raíz de la gran purga de 1918. Y aunque la excepción confirma la regla, nuestra propia impresión es que dicha falta se convirtió casi en una tradición entre los altos mandos soviéticos durante el período comprendido entre 1920 y 1945. Como ejemplos más notables podemos citar los sitios de Balaklava, el de la ciudad turca de Pleona, en donde se destruyó a todo un ejército eslavo, y por último, el desastre que constituyó la fortaleza de Port Arthur. De todos son conocidas las grandes recompensas recibidas por parte de los generales Remenkampf y Samsonov, pero no lo son tanto sus primeras campañas en Taunenberg, en donde sufrieron grandes reveses. Por otra parte, y eso sí que no lo sabe casi nadie, es que al comienzo de la Operación Barbarroja (la ofensiva alemana contra Rusia, en 1942) los efectivos blindados soviéticos sobrepasaban a la Whermorht en la proporción de cinco a uno. Analizando todo esto, cabe preguntarnos: ¿Sería el oficial ruso actual, en general, diferente a su colega de 1945? En el caso de un combate con fuerzas acorazadas, ¿sabría aprovechar todos los recursos que le puedan ofrecer sus armas, al objeto de impedir que su enemigo actúe con completa libertad de movimientos? O por el contrario, ¿seguiría prefiriendo actuar de la misma forma, harta y concienzuda, que lo hicieron sus antecesores en los últimos meses de la última conflagración mundial? ¿O quizá esté capacitado para actuar de las dos formas si llegara el caso? Indudablemente, el tiempo será el que nos dará la respuesta, pues si algo podemos sacar en claro al respecto, basándonos en la guerra de los Seis Días, es que los rusos, actuando como orientadores del Ejército egipcio, han evolucionado muy poco en la cuestión. Los egipcios, empleando conceptos y armamento soviéticos, se encontraron incapaces para reaccionar ante la tremenda acometida israelí, como lo demuestra el hecho de que sus "T-55" se vieron ampliamente superados por los centuriones judíos de 105 mm. Para la Unión Soviética esta campaña constituyó un tremendo revés en su prestigio, al mismo tiempo que subrayó la debilidad defensiva que poseen sus carros medios. Sin embargo, existe una corriente de opiniones que difieren de este concepto, al manifestar que no creen en esa debilidad, aventurando el pronóstico de que en una hipotética confrontación con las fuerzas del Pacto de Varsovia, éstas no combatirían jamás en defensiva,

lo que es ciertamente una gran verdad, pero esto no significaría, ni mucho menos, que las fuerzas blindadas de la O. T. A. N., preparadas tanto para el ataque como para la defensiva, y dotadas con armas de calibre superior, se vieran obligadas a luchar en bloque contra un ejército en retirada, pues dicha maniobra, a nuestro juicio, sólo nos llevaría a la derrota. La única cuestión es cuál de las dos potencias resistiría más tiempo. Estamos hartos de escuchar a esos pesimistas que no dudan en afirmar que la derrota occidental, en caso de una conflagración futura, no sería más que una cuestión de semanas, o quizá de días, pero creemos que tales caballeros deberían recordar uno de los principios básicos del combate, en el que se afirma que nunca ha de combatirse bajo las condiciones impuestas por el enemigo, sino que es el enemigo el que ha de luchar bajo las impuestas por nosotros y especialmente con anterioridad a que dicho combate haya lugar, como ocurre en este caso.

Lo que sí está claro es que estas diferencias de opinión han existido siempre. Y ejemplo de ello es que dichas controversias no amilanaron a las divisiones germánicas en 1940, cuando numéricamente inferiores en todos los aspectos, realizaron un ataque furioso contra la retaguardia de los Ejércitos franco-británicos, causando una enorme confusión entre sus mandos y la consiguiente destrucción de los mismos. Y a Rommel, en Africa, poco le faltó para desarbolar todo el esfuerzo aliado que se disponía a detenerlo. ¿Es que, acaso, las teorías de hoy tienen menos validez que hace treinta años? ¿Por qué iban a tenerlo si, incluso, las condiciones, hoy día, para el ataque son más favorables? Y volviendo al caso de un posible conflicto con los países del Pacto de Varsovia, conviene destacar que las necesidades logísticas de sus respectivos Ejércitos les obligan a disgregarse, con la consiguiente debilitación de sus puntas de lanza. Recordemos, a este respecto, que los carros rusos pueden transportar menos munición que sus oponentes de la O. T. A. N., y aunque la teoría seguida por los rusos es municionar a sus unidades rápidamente, en la práctica, esto resulta bastante difícil de realizar, debido a las grandes distancias que sus transportes logísticos han de cubrir, de lo que es fácil deducir que en un carro sin munición o sin carburantes, cuenta muy poco para el combate.

De todo esto, y en lo que concierne al combate entre unidades acorazadas, creemos que existen dos puntos que merecen consideración especial en lo que se refiere al posible desplie-

gue de las unidades blindadas de primera línea, pertenecientes al citado Pacto de Varsovia, y estos dos puntos pueden ser:

1. Si el enemigo decidiera realizar una penetración en nuestras líneas, convendrá canalizar dicho avance, limitándonos a atacar solamente a su vanguardia y a los flancos de su columna, sin llegar a detener su avance, precisamente hasta que sea el propio mando enemigo el que ordene su detención, debido a la dificultad de suministrar a sus vehículos, así como evacuar las propias bajas que se vayan produciendo. En este momento nuestra mayor preocupación había de ser cortar, por todos los medios posibles, tanto convencionales como nucleares, la corriente de suministros enemigos y las unidades contrarias que se encuentren en el interior de esa bolsa que nosotros hayamos formado y atacarlas furiosamente, al objeto de lograr su completa destrucción. De esta forma, nuestro hipotético enemigo soviético, viéndose superado tanto en hombres como en material, y con el peligro de acabar sus municiones, no cabe duda que tanto los mandos como la tropa rusos podían encontrarse de nuevo con otra derrota semejante a la que sufrieron en Tannenberg.

2. Simultáneamente con la operación arriba indicada, intentar cumplir dos objetivos principales, y éstos son: a) aprovechar al máximo la potencial falta de iniciativa que caracteriza a los cuadros de mando soviéticos, y b) tratar por todos los medios de que nuestro enemigo adopte un dispositivo defensivo, impidiéndole actuar ofensivamente. Esto último puede conseguirse al utilizar grupos acorazados y blindados, con una gran autonomía logística que dirijan sus ataques sobre varios puntos del frente enemigo, con objeto de cortar sus comunicaciones y neutralizando todos sus puntos fuertes, mientras sea posible. De esta forma, aprovechando al máximo el movimiento, así como la protección que nos pueda ofrecer la aviación propia, estas unidades pueden hacer cundir el caos entre el enemigo y causarle un número mayor de bajas, sobre todo muchas más que si nos hubiéramos limitado a actuar en defensiva.

Estamos convencidos de que una maniobra así nos llevaría a un éxito seguro. La historia, al menos, así nos lo ha demostrado numerosas veces, en las que los protagonistas han sido bien los alemanes o bien los norteamericanos, o incluso nuestro propio Ejército británico. Napoleón estaba en lo cierto cuando pronunció aquella famosa frase: LA MEJOR DEFENSA ES UN ATAQUE.

Por Eugene HINTERHOFF (1). (Revista "Military Review", marzo de 1971. Del Boletín de Información del Centro Superior de la Defensa Nacional, núm. 209.)

Después de dos años de negociaciones complicadas, en algunas ocasiones, llegando casi hasta el punto de rompimiento, el 6 de agosto de 1970, fue firmado en Washington un acuerdo por el Secretario de Estado William P. Rogers y el Ministro del Exterior español Gregorio López Bravo, llamado el "Acuerdo de Amistad y Cooperación entre Estados Unidos de América y España", éste reemplaza el acuerdo de Defensa de 1953, con sus extensiones.

A pesar de algunas restricciones y limitaciones integrales, el acuerdo tiene importantes implicaciones, no sólo para ambas partes, sino también para el equilibrio estratégico en el área del Mediterráneo y, a la larga, quizá en Europa.

Una ojeada a la historia de las relaciones de la postguerra entre España y el resto del mundo (y la Organización del Tratado del Atlántico Norte, en particular), puede que ayude a evaluar muchos aspectos del problema. Aunque condenada al ostracismo por razones ideológicas por otros países de Europa Occidental después de la II Guerra Mundial, España desempeñó algún papel en las mentes de sus líderes militares.

El Mariscal Bernard L. Montgomery escribe en sus "Memoirs" que, después que asumió sus deberes como Jefe del Estado Mayor General Imperial, comenzó a abordar el problema de la defensa contra la creciente amenaza soviética para Europa. Durante ese período, él se topó con un documento preparado por los proyectistas conjuntos en la Oficina de Guerra, el cual contenía tres alternativas para acción en Europa: la estrategia aérea, la estrategia continental y una estrategia semicontinental que envolvía ocupar a España y Portugal y liberar a Europa por medio de una ofensiva a través de los Pirineos.

Desafortunadamente, él no menciona en su libro si se habían discutido algunos detalles de tal plan, aun en la base más preliminar, con los Gobiernos de España y Portugal, y cuáles podrían haber sido sus reacciones. El escribe que "descartó a los estrategas de los Pirineos" y decidió concentrar en la "estrategia continental", a saber, hacer un esfuerzo europeo occidental conjunto para defender a Europa.

BASE CONTINENTAL

La idea de incluir a España en un esfuerzo de defensa europeo conjunto fue propuesta en 1954 por el Mariscal Alphonse P. Juin, entonces Comandante en Jefe de las Fuerzas Aliadas, Europa Central, y algunos años más tarde por algunos oficiales de alta jerarquía de la NATO. Ambas iniciativas fueron rechazadas.

Sólo Estados Unidos comprendió cabalmente la importancia estratégica de España tanto en la estructura de la estrategia convencional como una cabeza de puente en Europa, así como también como parte de un sistema de bases americanas en la estructura de la estrategia de represalia en masa. En 1951, Dean Acheson, entonces Secretario de Estado, restableció relaciones diplomáticas normales con España, y, en 1953, se firmó un acuerdo de defensa de diez años. Bajo ese acuerdo, extendido en 1963 por otros cinco años, a Estados Unidos se le daba el derecho a establecer cuatro bases aéreas en España, entre ellas Torrejón, cerca de Madrid, con las pistas de aterrizaje más largas en Europa, así como una base naval en Rota, cerca de Cádiz, más bases más pequeñas en Cartagena, el Ferrol y las Islas Baleares.

Las bases aéreas adquirieron subsiguientemente una acrecentada importancia con la evacuación de cuatro bases americanas en Marruecos y la Base Aérea Wheelus, en Libia. La base naval en Rota pasó a ser especialmente importante algunos años más tarde como la base para submarinos "Polaris". En España se desarrolló un sistema radárico de alarma temprana, el cual, para todos los fines prácticos, podría considerarse como una extensión del sis-

(1) Eugene Hinterhoff, ex oficial del Ejército polaco y miembro del Consejo Militar Supremo Polaco; reside en Londres. Es fundador y actual secretario del Círculo de Comentaristas Militares de Londres, y autor de "La Amenaza Soviética después de Checoslovaquia", que apareció en el número de junio de 1970 de "Military Review".

tema de radares de la NATO, el cual se extiende desde Noruega hasta las fronteras orientales de Turquía.

AYUDA FINANCIERA

Bajo el acuerdo de 1953, Estados Unidos había transformado a España en una cabeza de puente continental estratégica, que encajaba en el sistema de defensa global americano. En cambio, España recibió 1,2 mil millones de dólares por un período de diez años, más varios créditos y préstamos, los cuales se necesitaban urgentemente para promover su economía, destrozada por la guerra. La situación de España había sido agravada por el hecho de que ésta fue excluida de los beneficios del Plan Marshall, el cual contribuyó tanto a la reconstrucción de la economía europea.

Como resultado de la ayuda financiera de Estados Unidos, comenzando en 1953, España pudo reconstruir su economía y modernizar sus Fuerzas Armadas con la ayuda de asesores americanos. Fue muy apropiado que el Presidente Dwight D. Eisenhower, contestando una carta de gracias del General Francisco Franco por la generosa ayuda económica americana, escribiera que él esperaba que "España estuviera en condiciones de asumir ciertas responsabilidades por la defensa de Occidente".

Sin embargo, con la excepción de Francia, Occidente no quería saber nada de España y su posible aportación a la defensa de Europa. Los arraigados recursos de la guerra civil, a fines de la década de 1930, estaban congelados en las mentes de socialistas influyentes en Europa occidental, eliminando así la posibilidad de cualquier participación eficaz de España en los esfuerzos de defensa europeos.

Existieron algunos esfuerzos esporádicos de "rapprochement" hechos por Francia, como, por ejemplo, la reunión de 1957 entre el Ministro del Exterior francés Edgar Faure y su equivalente en España, Fernando María Castiella, para discutir "asuntos de interés común" y sin duda la situación en el Norte de África. Hubo una reunión similar entre Castiella y el nuevo Ministro del Exterior francés, Maurice Couve de Murville, pero estas reuniones no abrieron ninguna brecha en la NATO, donde existía cierta especie de complicidad de silencio sobre el potencial militar español y su utilidad para la NATO.

EFFECTIVOS DE PAZ

Durante los últimos años, especialmente después de la retirada de Francia de la NATO y la reducción en los efectivos de los varios con-

tingentes nacionales acantonados en Alemania, nadie en el Consejo de la NATO ha dicho una palabra sobre la participación de España como miembro de la Alianza. Aun después de la invasión soviética de Checoslovaquia, la cual demostró la flaqueza de la NATO, la idea de incluir a España en la NATO aparentemente fue considerada como de mal gusto. Durante la reunión de junio de 1970 en Roma del Comité de Planeamiento de Defensa, el Secretario de Defensa, Melvin Laird, sugirió incluir a España en la NATO. Esta se enfrentó con violenta oposición, encabezada por Denis Healy, entonces Secretario de Estado británico para Defensa.

En tiempos de paz, España tiene cinco divisiones, una de las cuales es una división blindada, y alrededor de 16 brigadas, incluso tropas paracaidistas, de caballería, de montaña y artillería. En caso de movilización, se calcula que el Ejército se puede expandir a unas cuarenta divisiones más unidades de especialistas. La Armada Española consiste en unos 80 buques más tres escuadrillas de helicópteros y un Cuerpo de Infantería de Marina de unos 9.000 hombres. La Fuerza Aérea consiste en 186 aviones modernos y muy pronto será aumentada por 30 aviones "Mirage". En caso de guerra, tanto la Armada como la Fuerza Aérea pueden ser fácilmente duplicadas, si no triplicadas.

Durante conversaciones en Madrid el año pasado, se me dijo que, si España fuera miembro de la NATO, ella estaría lista para acantonar tropas en Alemania en tiempos de paz bajo las órdenes del Comandante Supremo Aliado en Europa, tomar parte activa en el planeamiento militar, así como poner sus buques de guerra bajo las órdenes del Comandante en Jefe, Fuerzas Aliadas, Europa meridional.

Como resultado de la retirada de Francia del Comité Militar de la NATO, el único problema técnico que surge sería el sistema logístico de España, el cual tendría que cruzar territorio francés. Con la perspectiva de unas cuarenta divisiones adicionales en tiempos de movilización, la participación de España en la NATO alteraría tremendamente el equilibrio poderío existente en Europa occidental, así como en el flanco meridional de la NATO. También aseguraría para Occidente una fuerte posición para negociar en caso de una conferencia de seguridad europea que considerara medidas de mutuas reducciones de fuerzas.

Puesto que estas posibilidades han sido persistentemente pasadas por alto por la NATO, en España ha habido considerable resentimiento, y los españoles están gradualmente perdiendo su interés en unirse a la NATO. Mientras

tanto, la situación económica de España ha estado mejorando dramáticamente. Los españoles están cada vez más deseosos de salir de su ostracismo ideológico y aislamiento político y desempeñar un papel más activo en la política europea.

POLITICA EXTERIOR

Por estas razones, el Ministro del Exterior López Bravo trazó el curso de la política exterior española con el fin hacia una integración política, económica y militar con la comunidad occidental, a la cual todos los españoles creen que España pertenece. El aspiraba a una cooperación más estrecha con Francia en todos los campos de interés, de ahí su visita a París en diciembre de 1969, donde conferenció con el Presidente Georges Pompidou. Esta visita fue seguida por otra a Madrid por Michel Debré, el Ministro de Defensa francés, y subsiguientemente contratos por aviones, tanques y otro equipo francés.

El Ministro del Exterior no descuidó otra opción: una creciente comprensión con el bloque soviético. De regreso a su país desde las Filipinas en diciembre de 1969, él hizo una parada en Moscú, donde habló por varias horas con un alto funcionario del Ministerio de Asuntos Extranjeros soviético. Sólo podemos especular sobre la naturaleza de sus conversaciones. Mientras tanto, las relaciones entre España y el bloque soviético han estado mejorando continuamente. Algunos años atrás, la aparición en un puerto español de un buque volando la bandera de uno de los países del bloque soviético hubiera causado sensación. Durante el año pasado, cientos de tales buques han estado visitando puertos españoles en el continente, así como también en las Islas Baleares. Se ha llegado a un acuerdo para usar a Santa Cruz de Tenerife como una base de aprovisionamiento y reabastecimiento de combustible para unos 200 buques de pesca soviéticos que operan cerca de la costa de África occidental. Anteriormente, se firmaron acuerdos comerciales y de embarque que aseguraban facilidades para buques soviéticos en Barcelona.

ABREN CONSULADOS.

Al mismo tiempo, varios países satélites soviéticos han abierto consulados en España, y se han llevado a cabo discusiones con las autoridades españolas sobre la posibilidad de usar a Madrid como escala para algunos de los vuelos de la Aeroflot a Latinoamérica. También se han estado desarrollando constantemente relaciones culturales y deportivas. Por consiguien-

te, uno no puede descartar la posibilidad de alguna atracción de España hacia el bloque soviético en algunas situaciones, especialmente cuando la opinión pública española ha sido mantenida a una distancia prudente de Europa Occidental. Obviamente, tal desarrollo sólo sería bien acogido por los líderes soviéticos, para los cuales las diferencias ideológicas nunca han sido un obstáculo para aplicar una política práctica.

Visto contra estos antecedentes, el acuerdo del 6 de agosto de 1970 entre Estados Unidos y España tiene que considerarse como un éxito de la política exterior del Ministro del Exterior López Bravo con su prioridad principal en la integración dentro de la comunidad occidental. Aparte de haber firmado este tratado, hay indicaciones anteriores de que España estaba rompiendo su aislamiento político. Con el apoyo francés, España fue admitida a la Organización para la Cooperación Económica Europea en 1959. En el 1970, ésta firmó un acuerdo comercial preferencial de seis años con el Mercado Común.

La firma del tratado entre España y Estados Unidos también tiene que significar que España ha abandonado la idea del Mediterráneo como "un mar de paz", mirando con creciente preocupación a la penetración soviética en el Mediterráneo, así como en el Norte de África. En Madrid existe el reconocimiento de que si la Fuerza Aérea soviética se fuera a establecer en la antigua Base Aérea Wheelus, en Libia, el tiempo de vuelo a blancos en España no excedería 15 minutos.

INFLUENCIA MILITAR

Uno puede presumir sin peligro que lo que terminó las negociaciones con los americanos y condujo a la firma del acuerdo, fue la influencia de funcionarios militares en España. Estos tienen que haber comprendido que, si bien España es casi inmune a ataques terrestres en su frontera septentrional, tiene un litoral muy vulnerable. Este se extiende unos 300 kilómetros desde Barcelona hasta Alicante con muchas playas adecuadas para operaciones anfibia, un terreno abierto y llano, con montañas que muchas veces se levantan muy lejos de la costa. La creciente presencia militar soviética en el área del Mediterráneo ha hecho más creíble la amenaza de tales operaciones.

España no salió muy mal después de dos años de negociaciones, durante los cuales los negociadores españoles hicieron amenazas indirectas de romper las mismas. El señor López Bravo declaró públicamente que, si llegaran a romperse las negociaciones, España revertiría a

una política de neutralidad, lo cual hubiera significado una rápida evacuación de todos los americanos de sus bases en España.

En vista de la evacuación de la Base Aérea Wheelus, tal amenaza tenía connotaciones siniestras. Los americanos hicieron concesiones substanciales, incluso el pago de unos 135 millones de dólares que serán usados para comprar equipo militar americano. En cambio, Estados Unidos obtuvo derechos para mantener bases aéreas en Torrejón y Zaragoza y una base naval en Rota.

DERECHO DEL VETO

A diferencia del pasado (cuando estas bases tenían la condición de bases "conjuntas"), bajo el nuevo acuerdo ellas han sido puestas bajo la soberanía española. Para todos los fines prácticos, esto significa que España se ha reservado el derecho del veto en sus usos. Esta cláusula ya ha suscitado algunos recelos de que hay algunas reservaciones que pueden limitar la libertad de acción de los americanos en caso de una confrontación con los soviéticos sobre el Medio Oriente. Aunque tales alegaciones fueron negadas por el Departamento de Estado, todo el asunto necesita clarificarse más. Asimismo, el acuerdo abre ampliamente las puertas para una interpretación de las obligaciones americanas hacia la defensa de España en caso de agresión, así como el grado de la afiliación indirecta de España a la NATO.

En lo que concierne a las obligaciones americanas, no es ningún secreto que durante los

últimos años los españoles han estado presionando a los americanos por compromisos más definidos para ayudar a España si ésta fuera atacada por los soviéticos. En vista de la actitud del Senado, el Gobierno de Estados Unidos no podría ir muy lejos en comprometer a Estados Unidos en este asunto. La situación sería completamente diferente si España fuera miembro de la NATO, o por lo menos bajo una situación en que las relaciones de España con la NATO se pudiera considerar como "un paso de avance".

Bajo varias cláusulas en el acuerdo, a España se le proveerá con un nuevo sistema de alarma temprana igual al de la NATO y uno que probablemente enlazará con el sistema de ésta, por lo menos en el área del Mediterráneo. También se establecerá un comité militar conjunto sobre asuntos de defensa. Uno de sus cuatro miembros será el General Andrew J. Goodpaster, Comandante en Jefe, Mando de Estados Unidos en Europa, quien en otra capacidad es el Comandante Supremo Aliado de la NATO, Europa. Por último, bajo el artículo 35, el acuerdo prevé estrecha cooperación como "una parte de los acuerdos de seguridad para las áreas del Océano Atlántico y el Mar Mediterráneo".

En vista de la creciente amenaza soviética, no sólo es deseable, sino esencial, que España sea considerada como miembro de la NATO. Las ambigüedades en formular un acuerdo entre Estados Unidos y España no son la culminación del deseo americano de ver a España en la NATO.

El Militar y la Política

Capitán del C.I.A.C. PRUDENCIO GARCIA
MARTINEZ DE MURGUIA

Durante largo tiempo ha tenido aceptación—en nuestro país y fuera de él—la idea del militar absolutamente apolítico. Tal idea partía de la consideración de que su misión primordial, la Defensa de la Patria, no exigía de él formación política alguna, por constituir su función básica—la guerra—una actividad fundamentalmente técnica, y su motivación—clara y elemental—la ya citada Defensa del Solar Patrio.

Sin embargo, los hechos históricos se han obstinado en demostrar—con muy reiterados ejemplos, correspondientes a países muy diversos—que la fidelidad al Juramento, prestado ante su Bandera, puede enfrentar al militar con disyuntivas impregnadas de una profunda e inevitable implicación política.

La situación dramática de hombres que habían formulado el mismo Juramento ante la misma Bandera—hombres, en ocasiones, de

valor e integridad sobradamente demostrados con anterioridad—enfrentados sangrientamente en bandos opuestos—la España de 1936, la Francia de Petain y de De Gaulle, la Italia de Mussolini y Badoglio, por citar sólo los casos más próximos y destacados—bastarían de por sí para evidenciar que, en cierto tipo de situaciones conflictivas, el deber de fidelidad a la Patria puede colocar al militar frente a una disyuntiva trascendental: la de elegir con rapidez y decisión entre dos actitudes—derivadas de dos posturas políticas contrapuestas y existentes “de facto”—, aquella que él, de manera rigurosamente personal y bajo su estricta responsabilidad, considere que es precisamente la que la Patria, en aquellos momentos, exige de él.

En ciertos casos esta elección puede presentar una claridad meridiana. Pero incurriríamos en una grave falta de realismo ignorando deliberadamente la posibilidad—simplemente por el hecho de considerarla poco tranquilizadora—de que, en otros casos, esta elección puede no estar tan absolutamente clara para un militar de conciencia, poco inclinado a la habilidosa maniobra que alguien agudamente llamó “apresurarse a correr en auxilio del vencedor”.

EL JURAMENTO Y SUS IMPLICACIONES

Evidentemente la fórmula del Juramento debe ser, y de hecho lo es, totalmente apolítica, comprometiéndolo a quien la formula a la fidelidad a unos valores absolutos, en ella enumerados en la forma más breve y concisa, sin la más mínima mención al sistema o postura política más adecuados para conseguirlos.

Sin embargo, y sea cual sea la fórmula de Juramento adoptada por los Ejércitos de cualquier país, la implicación política surge, de forma tal natural como inevitable, en aquellas situaciones específicas tan agudamente críticas, que dan lugar a gravísimas discrepancias en la interpretación—precisamente—de aquellos valores absolutos que se ha jurado defender. Así fue en los tres casos citados, pero la lista de ejemplos históricos podría ser interminable.

De las dos partes perfectamente diferenciadas de que consta nuestra fórmula, la primera—“respetar y obedecer siempre a vuestros jefes, no abandonarles nunca”—se encamina exclusivamente a garantizar la Disciplina propiamente dicha, como factor imprescindible para el correcto ejercicio del Mando a todos sus niveles. En cuanto a la segunda, es, sin duda, la de superior jerarquía, por encerrar los fines perseguidos—Honor e Independencia de la Patria, Orden dentro de ella—, respecto a los cuales la anterior—la Disciplina—es precisa-

mente el *medio* que se conceptúa como indispensable para alcanzar aquéllos.

Será, pues, esta segunda parte, y la interpretación que se dé a sus conceptos Honor, Independencia y Orden, la que decida—y de hecho así ha sido siempre—si se cumple o no la primera—obediencia estricta al Mando—o si, por el contrario, ésta debe ser sacrificada en beneficio de los valores superiores contenidos en la segunda. Nuestras Fuerzas Armadas en 1936 proporcionaron abundantes ejemplos en ambos sentidos, al igual que—con toda independencia del formato de sus Juramentos respectivos—los Ejércitos francés e italiano en los momentos críticos de la última conflagración mundial.

EL MILITAR FRENTE A LA DECISION POLITICA

Al fin llegamos al núcleo de la cuestión: la elección personal entre las dos concepciones políticas que subyacen en el planteamiento mismo de todo conflicto civil, decidiendo cuál de ellas es la más adecuada al mejor Servicio de la Patria desde el punto de vista de su Honor, Independencia y Orden; es, por su propia esencia, una decisión política. Esta realidad elemental, y, por añadidura, natural y legítima, se autoproclama por sí misma y no tiene necesidad alguna de ser enmascarada ni desfigurada.

Por supuesto, la meta es única y clara, el Bien de la Patria. Pero, en momentos tales, lo que el Bien de la Patria exige de nosotros es nada menos que una elección moral, personal y comprometida, entre dos conceptos contrapuestos del Estado o de la propia Patria, quizá incluso del mundo y de la Historia. Y una decisión de tal naturaleza—prescindiendo de innecesarios eufemismos—no es, en rigor, otra cosa que una decisión política, y política hasta la médula, con arreglo al más estricto sentido etimológico de la palabra. Y esta realidad no resulta afectada por el hecho de que el propio interesado—por un pudor mal entendido—rechace esta denominación. Resulta curioso a este respecto observar, al tratar estos temas, el innecesario esfuerzo que todavía realizan algunos de nuestros compañeros—no muchos, todo hay que decirlo—para eludir esta palabra, y los complicados circunloquios dialécticos que se ven obligados a practicar para poder llegar a la conclusión de que su decisión, en tal coyuntura, carecería del más insignificante matiz político. Llamemos directamente a las cosas por su nombre: desmitifiquemos esta palabra, perdamos el miedo a un concepto que no tiene nada de vergonzoso, y que, se quiera o no, está mucho más ligado de lo que se ha solido admi-

tir a la posición ética del militar, frente a la Patria y frente a sí mismo.

Puede suceder que un militar profesional no se vea obligado a combatir ni una sola vez a lo largo de toda su vida, y sería muy deseable que así fuera. Pero esta posibilidad no le exime de la obligación de hallarse entrenado y a punto por si un día la Patria exigiera de él tal servicio. En perfecta analogía, también es posible que un militar no se vea obligado a adoptar jamás ni una sola decisión de la índole que nos ocupa, y también esto sería lo más deseable para todos. Pero si tal eventualidad llegara a presentarse—siquiera una sola vez en su vida—, son tales las consecuencias de su decisión, es tal la trascendencia de su acierto o desacierto, que esta simple posibilidad debe bastar para que el militar consciente se exija a sí mismo una visión, suficientemente precisa y realista, de la evolución política y social del mundo en general, y de su país en particular.

LA NUEVA MENTALIDAD MILITAR

Creo que, a estas alturas, no supone descubrimiento alguno afirmar que la formación que precisa el militar profesional de hoy desborda ampliamente el ámbito de lo técnico, entrando cada vez más de lleno en el terreno de lo humano y de lo social. Y, se quiera o no, lo social y lo humano son elementos políticos de primera magnitud, en la más noble acepción de la palabra, la única acepción que de ella, como militar, me interesa: la política como elemento integrante de la formación del individuo, adquirida mediante el estudio, la observación y la reflexión.

En una época que tiende a la máxima responsabilización del ser humano en todos sus niveles y estamentos, con mayor razón esta tendencia ha de alcanzar al Ejército, detentador de medios de destrucción cada vez más poderosos y complejos, que ineludiblemente exigen cada vez mayores dosis de tecnificación y humanización, simultánea y estrechamente entrelazadas. El antiguo mito del militar estrictamente apolítico se desvanece con rapidez en un mundo en drástica evolución, en que los Gobiernos se esfuerzan por integrar en un sólido bloque a Pueblo y Ejército, atribuyendo a éste una cada vez más amplia dimensión social, y en unos momentos en que los Códigos Militares de un número creciente de países empiezan

a exigir de sus hombres, en ciertos casos, nada menos que la responsabilidad de discriminar si una orden es legítima o ilegítima. O, dicho en términos más crudos, si debe ser obligatoriamente obedecida u obligatoriamente rechazada, cargando en cualquiera de los casos con la responsabilidad subsiguiente a su cumplimiento o rechazo, tema decisivo tratado recientemente en estas mismas páginas (“El nuevo Reglamento de Disciplina de las Fuerzas Armadas Francesas”, Revista *EJERCITO*, núm. 273). Es obvia la trascendencia de esta aguda evolución de la mentalidad militar y su honda repercusión en situaciones como las anteriormente tratadas. Y, más obvio aún, el alto grado de formación y madurez que se exige a sí misma una colectividad que tiene el valor de poner en vigor tal tipo de legislación.

Alguien podría recelar que un Ejército políticamente concienciado, que sigue de cerca con interés los logros sociales del país, las dificultades con que se tropieza, los esfuerzos reformadores que se emprenden, las actitudes que los entorpecen, las diversas tendencias que se manifiestan, observando con atención, en suma, el juego de fuerzas que constituye el equilibrio dinámico característico del Estado moderno, sería un Ejército exageradamente politizado, y, como tal, podría sentirse inclinado, con excesiva frecuencia, a imponer su criterio mediante intervenciones directas en el proceso político del país. Nada más inexacto. No existe Ejército menos intervencionista que un Ejército profundamente formado y responsable. Un Ejército de tal naturaleza es, precisamente, el que está en condiciones de comprender que todo proceso de maduración y apertura política, lleva consigo ciertos riesgos inevitables que es preciso afrontar con serenidad, concediendo un amplísimo margen a los políticos profesionales para que se ocupen de lo suyo, aun a sabiendas de que lo suyo es también lo nuestro.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

“El nuevo Reglamento de Disciplina de las Fuerzas Armadas Francesas”, de la publicación italiana *Rivista Militare*. Artículo del Teniente Coronel Constantino de Franceschi. (Traducción y extracto de la Redacción, Revista *EJERCITO*, núm. 273, febrero 1971.)



Empleo adecuado de los helicópteros

Mayor J. STILES. (De la revista USA "Infantry". Traducción de la Redacción.)

El Jefe de cualquier Unidad de Infantería puede influir de manera eficaz en lo que al empleo de Aviación se refiere, y en especial al número de aparatos disponibles para dicha Unidad. Una utilización adecuada, y una preparación concienzuda en todos los escalones del Mando, pueden afectar al número de aparatos asignados a una Unidad. La guerra del Vietnam, por lo menos desde la intervención norteamericana, han sido los comienzos de la era del helicóptero, a pesar de que su apoyo a las unidades tácticas no es mayor que el que ofrece la aviación convencional. Las siguientes ideas, expuestas en este artículo, pueden hacer reflexionar al Jefe de Infantería para una mejor utilización del helicóptero, lo que al mismo tiempo le tendría mejor preparado para que en un caso de combate real pueda solicitar la Aviación que necesite en ese momento.

Operaciones preliminares.

Lo primero que hay que determinar es el número exacto de tropas a transportar, lo que trae como consecuencia que se determine el número exacto de aparatos a emplear, así como paradas y estacionamientos para repostar, que habrá necesariamente que hacer para llevar a cabo la misión con éxito. Titubear a la hora de dar el número exacto, así como dar un número equivocado de hombres, puede retrasar la operación innecesariamente, al tener que realizar el plan de repostaje con anterioridad al plan de vuelo. Se preguntarán por qué se especula tanto con el combustible, pero lo comprenderán en seguida si les digo que los repostajes se efectúan de modo que el exceso de carburante sea mínimo, con el fin de poder transportar el mayor peso de hombres o ma-

terial posible, proporcionando así un mejor apoyo.

Algunas consideraciones a tener en cuenta por las tropas a las que se transporta en helicóptero, son:

a) Que no intenten agruparse en las puertas del aparato cuando están volando en ellos, ni que asomen sus piernas por fuera de las puertas de acceso. Algunos parecen disfrutar con eso, sin saber que si el helicóptero entra en una zona de turbulencias pueden salir despedidos violentamente hacia el exterior, lo que les acarrea una muerte segura e incluso, a veces, un accidente irreparable para el propio helicóptero.

b) No intentar manipular ni cargar vuestra arma en pleno vuelo, pues ya ha habido casos de graves daños en estos aparatos por un disparo accidental de cualquier arma.

c) Al volar, deberán sentarse mirando hacia la dirección de vuelo. Esta posición hace que el aparato mantenga un centro de gravedad apropiado y pueda realizar su vuelo mucho más correctamente.

d) Si el helicóptero estuviese detenido en pleno vuelo, porque el piloto estuviera buscando un buen lugar para posarse, no se puede estar de pie cerca de las puertas. A menudo, se ha dado el caso de que han empezado a saltar las tropas, lo que ha causado, más de una vez, problemas para el piloto, al no poder controlar el aparato y caer en barrena sobre el suelo, aparte de que el saltar aumenta las probabilidades que hay de lesionarse. Habrá siempre que esperar a que el Jefe del aparato o el tirador, en todo caso, dé la orden oportuna o cuando se les dé la señal de que el aparato está en una posición correcta para el lanzamiento.

Zonas de aterrizaje.

Lo mismo se podía decir de los helicópteros del tipo "LZ". Demasiado frecuentemente las tropas eligen su abrigo, al saltar debajo de las alas de un ligero "LZ". Esto constituye un peligro enorme tanto para las tropas como para la tripulación del helicóptero, así para el aparato en sí; y es que el helicóptero, al seguir funcionando sus palas, lanzan aire hacia abajo, aire que además se produce a velocidades enormes. Es decir, que esta corriente hace el papel de aspirador, pues los objetos, tanto metálicos, como las mismas piedras del terreno, son absorbidas por el motor principal o bien el motor de cola, lo que puede acarrear la destrucción del aparato. Y lo que es más grave, el helicóptero se desplomará sobre las tropas propias apostadas debajo de él, con lo cual

les causaría la muerte. Todo esto trae como consecuencia el que las unidades debieran señalar los puntos de aterrizaje para los helicópteros que cooperen con ellas, de una forma clara y segura. De esta forma, el piloto sabría en qué lugar exacto debe aterrizar, con lo que se evitarían multitud de accidentes. Otro punto a tener en cuenta con los "LZ" es que se habrá de limpiar de matojos todo el terreno circundante al punto elegido para aterrizar, pero con la precaución importantísima de no quemar la hierba, pues el humo y polvo ocasionados constituyen un grave problema. Habrá, asimismo, que cortar toda la hierba que vaya a corresponder con la parte inferior del helicóptero para evitar causarle daños.

Si el helicóptero estuviera sobre un terreno inclinado, habrá que tener precauciones al andar cerca de las palas del motor. No tensar ni extender cables en las proximidades de un "LZ", es otra cosa de las precauciones a tener en cuenta. Son casi imperceptibles para los pilotos y más de un aparato se ha estrellado después de chocar con algún cable. Una vez que las tropas hayan sido embarcadas en un "LZ", éste debe abandonar inmediatamente el lugar de recogida. Esto adquiere todavía una importancia mayor en el caso de que el terreno posea una vegetación abundante, pues los pilotos de los helicópteros de seguimiento no distinguen a las tropas, y se pueden ver obligados incluso a aterrizar en plena operación, con lo que el peligro es evidente.

El empleo de botes de humo blanco no está permitido si se trata de un "LZ", dicho humo persiste más que el rojo, por ejemplo, y constituiría un grave problema de visibilidad; tampoco se debe lanzar humo en el momento de aterrizar el aparato, a menos que lo requiera el piloto.

Las unidades deberían disponer de hombres-guía, que servirán de gran ayuda a la tripulación de estos aparatos en los momentos difíciles del combate, al aterrizar, al elegir puntos del terreno, etc. Estos hombres deberán tener una gran precaución para no acercarse demasiado a las hélices en el momento de posarse los aparatos.

Necesidad de una cooperación entre la tripulación y el Mando de la Unidad.

La tripulación de un helicóptero puede prestar una ayuda valiosísima si son bien informados de las necesidades de las tropas a las que apoyan. Por tanto, es imprescindible que cuando se agregue un aparato a una Unidad, el Jefe del mismo reciba la información necesaria so-



bre la situación de la unidad apoyada, tipo de frecuencias a emplear en el enlace radio, localización de las unidades enemigas, así como el plan de maniobra a seguir. De la misma forma, este Jefe informará, a su vez, al Jefe de la Unidad apoyada sobre las limitaciones y posibilidades de empleo de su aparato.

Un punto importante a tener en cuenta es que los Jefes de las Tropas a pie deberán respetar siempre las razones que los Jefes de vuelo den, sobre las condiciones de vuelo en adversas condiciones meteorológicas. Conviene recordar que los pilotos de vuelos de helicópteros, siempre que pueden, dan el mayor apoyo posible a las Unidades, pues ellos saben efectamente cuáles son sus posibilidades.

Nunca se intentará que los helicópteros realicen misiones "extras" o que no estén de acuerdo con la misión preconcebida. Esto no hace más que crear todavía más problemas, a la vez que dificulta sumamente la posterior localización de los aparatos, y a la postre trae como resultado un retraso y una confusión enorme para el resto de las operaciones a efectuar durante la batalla. No cabe duda que los cambios de situación táctica, obligarán a efectuar cambios en los planes de vuelo, pero no se deben hacer hasta que dichos cambios de situación se hagan realidad, y nunca con anterioridad al cumplimiento de la misión. Un planteamiento adecuado de la situación evita el tener que efectuar muchas misiones de última hora, donde todo hay que improvisarlo. También será importante el conceder cada cierto tiempo descanso a la Unidad aérea, pues el entretenimiento y conservación de estos apa-

ratos así lo exige, y nos ayudará enormemente a lograr cumplir todos los objetivos sin que nos falte nunca ese apoyo aéreo tan necesario.

Empleo del helicóptero en misiones de suministro.

Esta idea se refuerza pensando que un helicóptero del tipo "UH-1D/4" puede aprovisionar a todo un Batallón, si se emplea eficazmente. Otras unidades han empleado otro sistema: Embarcar a un hombre en un aparato dotado con un "PRC-2S" para enlazar por radio, y conocedor de todas las posiciones donde se encuentren soldados de su misma unidad. Además, dicho enlace, al obtener una gran visión del terreno, podrá decidir por sí mismo, aconsejar a sus propios Jefes o bien al Jefe del aparato. Muy a menudo, por falta de este enlace, entre el Puesto de Mando y las posiciones avanzadas se han efectuado numerosos vuelos infructuosos, al faltarles información. Otra solución para evitar confusionismos sería dar a las tripulaciones los mapas detallados de la región en cuestión, con la localización consiguiente de todas las unidades que necesiten suministro.

Por otra parte, si lo que necesitamos es cargar material en los aparatos, los paquetes habrán de colocarse en dos montones o pilas, separados entre sí por una distancia aproximada de 20 metros, para que el helicóptero pueda posarse entre ellos y facilitar así su carga, que a su vez deberán ser fuertemente sujetadas en el interior del mismo, para evitar accidentes.

Disposiciones finales.

Evitar a toda costa que los vehículos dotados de radio o simplemente los operadores de radio, que emplean grandes antenas, circulen u operen en las proximidades de los helicópteros, la razón no es otra que dichas antenas constituyen un peligro enorme para las hélices o palas de estos aparatos, y lo que es peor, un helicóptero con una hélice dañada es un aparato perdido durante un gran espacio de tiempo, ya que los equipos de este tipo son el "Talón de Aquiles" del avión.

Cuanto más y mejor se compenetren la unidad apoyada con la que apoya, mejor se realizará la misión, y habrá muchas más posibilidades de conseguir el triunfo. Esperamos que estas ideas aquí reflejadas sirvan para un mejor y mayor entendimiento entre las tropas de Infantería y las Unidades de helicópteros.

Problemas de organización: LOS GRUPOS LOGISTICOS

Capitán de Caballería del S.E.M., JOSE MARIA FUENTE SANCHEZ

I. CONSIDERACIONES PREVIAS

Una de las novedades fundamentales a que dio lugar la reorganización del Ejército del año 1965 fue la aparición de los Grupos Logísticos. Pasados ya más de cinco años de existencia de los mismos, ha llegado el momento de recoger experiencias de abajo arriba, cosa siempre necesaria para el organizador, sea cual sea la sabiduría del que las aporta, si quiere dar el acabado perfecto a lo que creó.

Definido el Grupo Logístico como un conjunto de Servicios encuadrados orgánica, táctica y administrativamente por un Mando y una Plana Mayor con misión de apoyo logístico a una Brigada (ver figura 1), puede decirse que la auténtica novedad de su creación consistió en esa Plana Mayor, que se adivinó serviría de eslabón coordinador de aquellas Unidades de los Servicios que, hasta el momento, habían actuado con carácter totalmente independiente unas de otras.

Es, pues, esa novedad de la recién creada Plana Mayor y su engranaje con las ya existentes de los Servicios, la que ha planteado los problemas inherentes a toda innovación. Estos pueden sintetizarse fundamentalmente en dos:

1. Las atribuciones del Jefe del Grupo Logístico.
2. La composición de su Plana Mayor.

2. ATRIBUCIONES DEL JEFE DEL GRUPO LOGISTICO

2.1. *Doctrina oficial*: Así, puede considerarse a la Instrucción de reorganización del año 1965, que le asignó las siguientes misiones:

- a) Mando y dirección en lo referente a:

- disciplina;
- servicio;
- defensa del Centro Logístico que establezca el Grupo en cada caso;
- enlace entre los órganos de los Servicios.

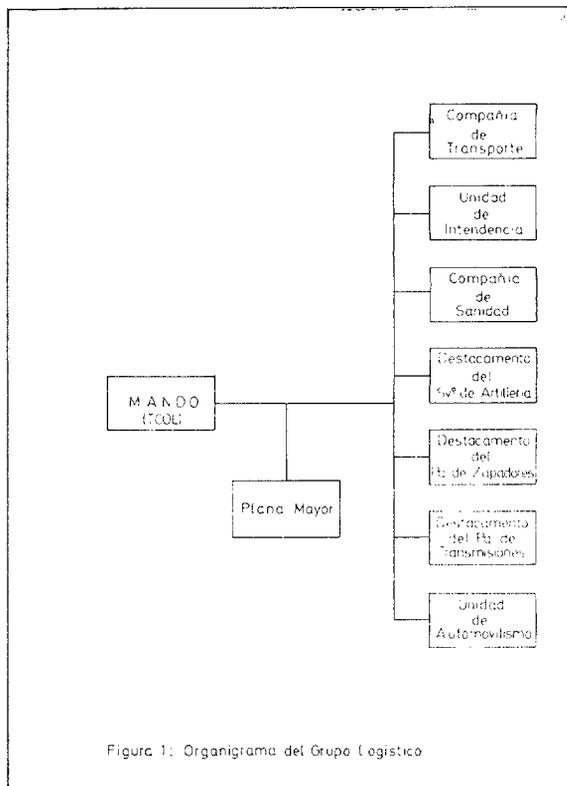
- b) Coordinación de:

- la instrucción;
- empleo, despliegue y transporte de los Servicios, según orden de prioridad establecido por el General Jefe de la Brigada;
- en general, de todo aquello que no tenga el carácter de funcionamiento técnico de cada Servicio.

- c) Control administrativo del Grupo y representante del mismo en las Juntas Económicas de la Brigada.

2.2. Problemas planteados en la práctica:

Dos son las líneas adoptadas hasta el momento en la interpretación de la Doctrina oficial:



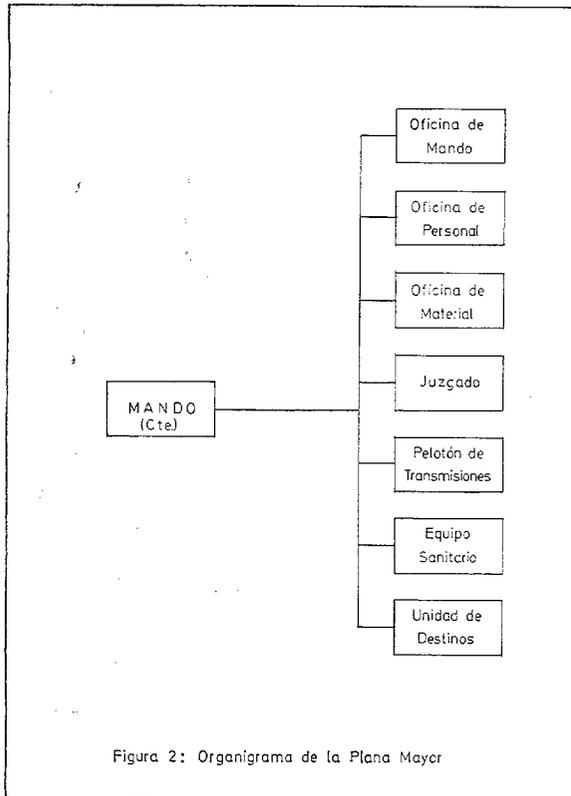


Figura 2: Organigrama de la Plana Mayor

1.^a Correspondencia directa de los asuntos técnicos entre Mando y Servicios, sin pasar por el Jefe.

2.^a Correspondencia entre Mando y Servicios, pasando por el Jefe para su conocimiento.

Las dos líneas se han presentado en la realidad con el mismo común denominador: en todo momento el Mando para enterarse de la situación de cualquier asunto, material, etc., de carácter puramente técnico, ha dirigido su pregunta telefónica al Jefe del Grupo Logístico, y no al del Servicio correspondiente.

Ante esta situación, cabe preguntarse: ¿cuál es la posición de este Jefe?; es un mero observador de las actividades de sus Unidades, pero a la hora de la verdad debe conocer perfectamente lo que hacen éstas.

2.3. Solución que se apunta.

¿Cómo puede un Jefe de Grupo Logístico coordinar el empleo, despliegue y transporte de los Servicios, controlar y autorizar los gastos de su Unidad y responder a preguntas informativas sobre diferentes asuntos técnicos sin que la Plana Mayor canalice toda la correspondencia dirigida a las distintas Unidades de los Servicios? No se trata de que el Jefe estudie y decida sobre los diferentes problemas

técnicos, se trata simplemente de que le “sueñen”; por tanto, no puede haber más demora que lo que tarde en leerse el escrito correspondiente y decretarlo automáticamente para su pase al Servicio interesado.

Por otra parte, ¿qué clase de Jefe es el que no sabe lo que hacen sus Unidades subordinadas, por muy técnicas que sean? Es preciso que sepa, por ejemplo, que su Unidad de Automóviles está reparando los vehículos de un Batallón determinado de la Brigada, pero ni sabe ni le interesa con qué herramientas, medios y procedimientos lo están haciendo. Creo, pues, que la única solución viable es la 2.^a de las indicadas en el apartado 2.2.

3. COMPOSICION DE LA PLANA MAYOR

3.1. *Su plantilla* (ver figura 2). De una primera visión de conjunto puede deducirse lo siguiente:

Se trata de un conglomerado de elementos de:

- a) tipo Plana Mayor de Regimiento (Juzgado, Unidad de Destinos);
- b) tipo Plana Mayor de Batallón (oficinas restantes);
- c) no tiene elementos combatientes;
- d) no tiene un Teniente o Capitán que ejerza el mando efectivo sobre sus 50 hombres de tropa con su armamento y vehículos, toda vez que el Comandante, se supone, mandará la Plana Mayor como tal organismo burocrático auxiliar del Mando, no preocupándose de los 50 hombres y su correspondiente material, que es una misión de nivel Teniente.

3.2. Elementos de tipo Plana Mayor de Batallón.

Observando el cuadro comparativo de la figura 3 se aprecia un paralelismo bastante aproximado entre los elementos de 1.^a y 4.^a Sección, pero en cambio se desconoce la existencia de la 3.^a Sección u Oficina de Instrucción, como debería llamarse por similitud con las restantes oficinas.

¿Existen motivos para que dicha oficina de Instrucción no exista? Intento explicarme su ausencia, por dos razones:

- 1) que no haya asuntos de 3.^a Sección;
- 2) que cada una de las Unidades de los Servicios los atienda independientemente.

	GRUPO LOGÍSTICO	BON DE INFANTERÍA	
Mando PL.M	1 Comandante	1 Comandante	Mando PL.M
Oficina de Personal	1 Teniente Auxiliar 2 Soldados	1 Capitán 1 Brigada 1 Soldado	1ª Sección
Oficina de Mando 1 Capitán Auxiliar 1 Soldado	?	1 Capitán 1 Sargento 1 Soldado	2ª Sección
		1 Comandante 1 Capitán 1 Sargento 2 Soldados	3ª Sección
Oficina de Material	1 Capitán Auxiliar 2 Soldados	1 Comandante 1 Subalterno de Complemento 1 Sargento 1 Soldado	4ª Sección

Figura 3: Cuadro comparativo de los órganos de Mando de las Planas Mayores de Grupo Logístico y Batallón de Infantería.

La primera razón es totalmente falsa, pues el Grupo Logístico abarca los mismos aspectos de Instrucción que cualquier Batallón de Infantería, agravados por la complejidad y diversidad de los Servicios a que debe atender, a saber:

- documentación periódica referente a Organización de Academias por llamamientos, Extensión Cultural, Formación profesional, Educación Física, cursos, etc.;
- informes anuales: memorias, historiales, 2.º períodos de instrucción, Academias, etcétera;
- planificación de la Instrucción común a las diversas Unidades de los Servicios;
- planeamiento de las operaciones en maniobras: orden de defensa, normas de circulación y organización de los Centros Logísticos, coordinación de los distintos órganos de los Servicios, enlace con la 4.ª Sección del EM, de la Brigada, etc.

En cuanto a la segunda razón, pensemos que gran parte de la documentación anterior tendría que ser llevada por Unidades como las de los Sv,s de Artillería, Zapadores, Transmisiones e Intendencia, por ejemplo, cuyos efectivos son de 19, 4, 8 y 28 hombres, respectivamente, a todas luces incapaces de atender ese volumen de papel. Por otra parte, aun suponiendo que pudieran hacerlo, se multiplicaría por 8 el volumen de papel a remitir al Cuartel General de la Brigada y, así todo, habría muchos asuntos comunes (Instrucción co-

mún, planeamiento de operaciones, etc.) que deberían ser atendidas por la Plana Mayor, para lo cual no cuenta con esa tan necesaria Oficina de Instrucción.

3.3. La Plana Mayor como Unidad completa.

Partiendo de la base de que, naturalmente, es necesario cargar el esfuerzo combatiente en las Unidades tácticas, también es lógico pensar que, si se ha creado una Plana Mayor que unifique de forma permanente en un Grupo Logístico a las Unidades de los Servicios, deberá disponer de un mínimo de elementos de protección para desarrollar su misión más importante: la defensa del Centro Logístico que en cada caso se organice.

Pensar que, en su momento, se le afectará una Sección de la reserva es pensar una utopía, pues el Jefe de la Gran Unidad intentará por todos los medios no disminuir uno de los dos grandes argumentos del Mando, la reserva, que, en el caso de la Brigada, no será nunca tan voluminosa como para permitirse el lujo de ceder Secciones. Pensar que la proximidad de las reservas es ya suficiente para ahuyentar a guerrilleros e infiltrados, es también pura teoría.

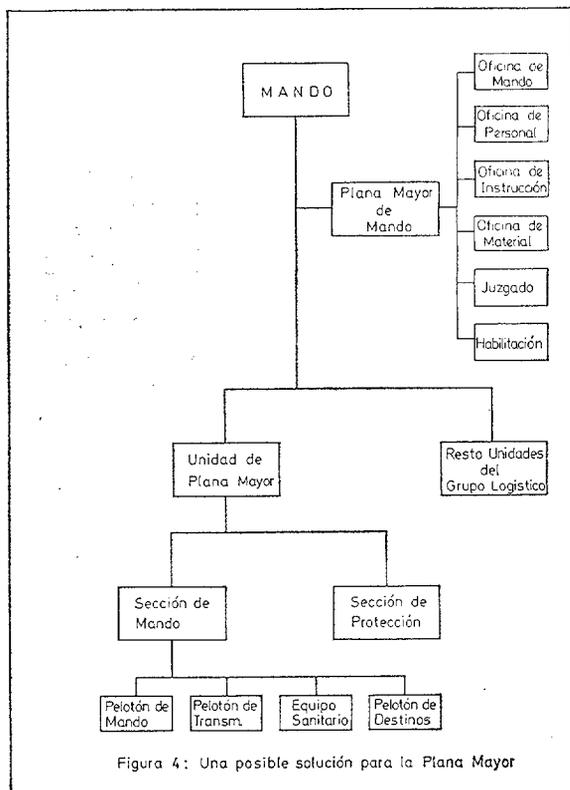


Figura 4: Una posible solución para la Plana Mayor

Por todas estas razones creo que la Plana Mayor del Grupo debería denominarse Unidad de Plana Mayor, estar al Mando de un Capitán y organizada de forma similar a la Cía. de Plana Mayor de un Batallón de fusiles, aunque con una plantilla mucho más reducida y apropiada al volumen del Grupo Logístico. De esta forma, los órganos de Mando de éste serían (ver figura 4):

1) *Plana Mayor de Mando*: con los Oficiales necesarios para organizar las siguientes oficinas:

- Oficina de Mando;
- Oficina de Personal;
- Oficina de Instrucción;
- Oficina de Material;
- Juzgado;
- Habilitación.

2) *Unidad de Plana Mayor*, integrada por:

— Sección de Mando, al mando de un Teniente (E. A.), compuesta por:

- Pelotón de Mando, al mando de un Brigada, con el personal de Suboficiales y Tropa necesario a la Plana Mayor de Mando.
- Pelotón de Transmisiones, al mando de un Sargento de Ingenieros.
- Equipo sanitario, en el que habría que incluir un Subalterno Médico, pues una cosa es la asistencia sanitaria al Grupo Logístico, y otra la Compañía de Sanidad como Escalón del Servicio para asistencia a la Brigada.

● Pelotón de destinos, al mando de un Brigada.

— Sección de Protección: integrada por una Sección de fusiles motorizada y al mando de un Teniente (E. A.).

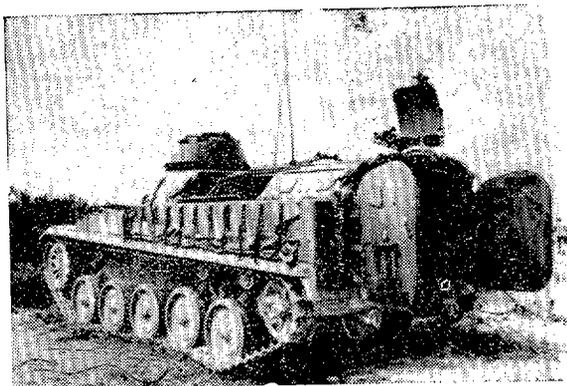
3.4. *Ventajas de esta solución.*

Fundamentalmente, serían las siguientes:

- Los Centros Logísticos dispondrían de una pequeña reserva de intervención inmediata, evitando la larga y aventurada demora de solicitar refuerzos.
- La Unidad de Plana Mayor tendría un mando efectivo y encuadraría de verdad a todo el personal de tropa de la actual Plana Mayor, siendo su Capitán responsable directo de sus vehículos y armamento, al igual que cualquier unidad del grupo. Actualmente es la Compañía de Transporte la que se preocupa del material de la Plana Mayor, sin que haya nada que así lo determine.
- La Oficina de Instrucción, legalizada su existencia, sería la 3.^a Sección del grupo, desarrollando los cometidos que actualmente desempeña "de facto", por imperativo del funcionamiento real y eficaz del Grupo.
- El Comandante vería definidas sus funciones al nivel que le corresponde, y sería el S-3 del Grupo Logístico, con misión similar al de cualquier Plana Mayor de Batallón, es decir:
 - 2.^o Jefe del Grupo;
 - Jefe de la Plana Mayor de *Mando*, o sea, del equipo auxiliar del Jefe, no de una Unidad tipo Sección, como actualmente;
 - Jefe de la Oficina de Instrucción, auxiliado por un Capitán.

EL RATA C

(Traducción de la Revista "L'Armée" del Teniente Coronel de Artillería Carlos Bitaubé Núñez.)



El RATA C (Radar de Tiro para la Artillería de Campaña) es a la vez un radar de vigilancia y un radar de tiro.

Permite :

- Detectar, reconocer y localizar los objetivos terrestres móviles; y,
- Detectar y localizar las explosiones de proyectiles, facilitando con ello la corrección del tiro.

Descripción

El RATA C está distribuido en varios cajones cuyo peso unitario no excede de 38 Kgs., teniendo acoplada una mesa trazadora. Normalmente está instalado sobre un vehículo todo terreno, pudiendo estar la antena separada unos 50 metros del puesto manipulador.

La energía eléctrica es proporcionada por una batería del mismo vehículo, asegurándose su carga por un grupo electrógeno de pequeña potencia.

Un elevador manual permite subir a la posición de explotación el cajón que contiene el emisor, sobre el que se monta inmediatamente la antena, que permite la nivelación automática.

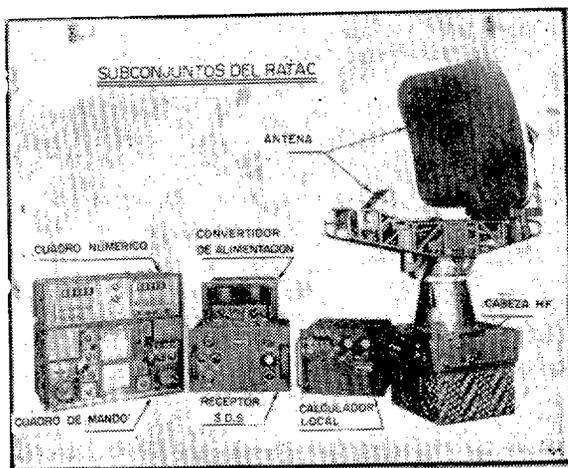
Entrada en posición

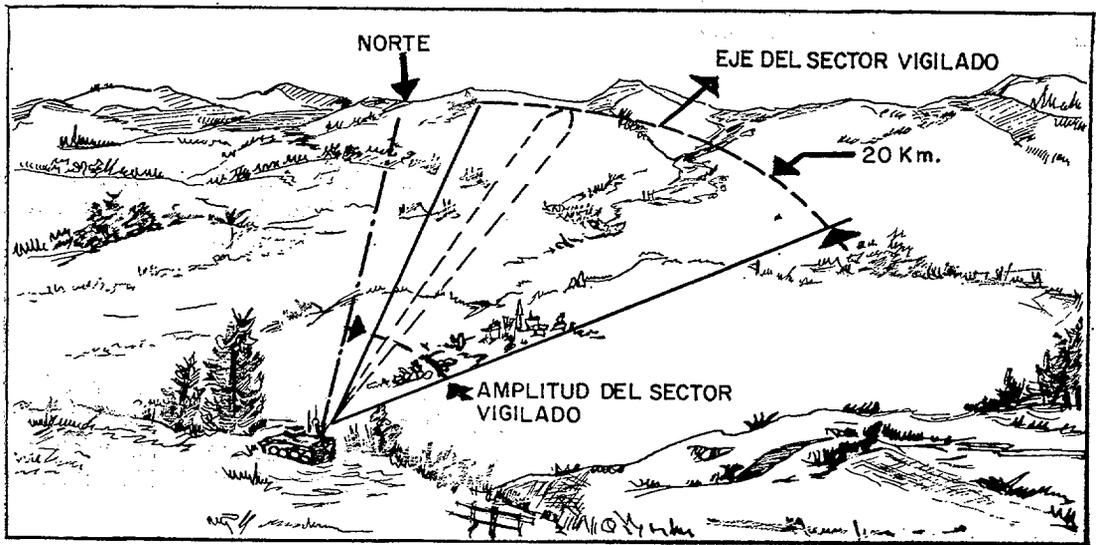
A la llegada a la posición, el radar se monta en tres minutos, tardándose el mismo tiempo en desmontarlo. La orientación se efectúa, bien por procedimiento óptico, con un anteojo que está fijado sobre la antena, o bien de forma electrónica por una baliza repetidora.

Funcionamiento

El RATA C es un radar Doppler con impulsos que iluminan los ecos fijos y es manipulado por un solo sirviente colocado ante el cuadro de mando.

Puede funcionar de cuatro modos diferentes :





1.ª *Modalidad: Vigilancia automática de un sector. Detección*

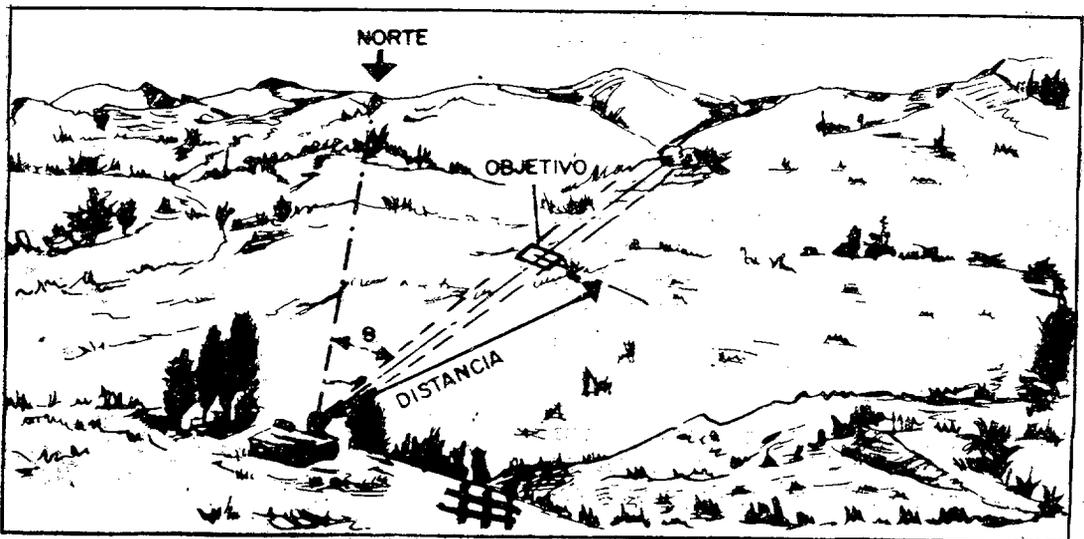
La antena realiza el barrido de un sector, cuyo eje y apertura son elegidos por el operador. Los objetivos móviles que se encuentran en el sector aparecen bajo la forma de puntos luminosos sobre el osciloscopio de vigilancia.

La posibilidad de trabajar momentáneamente en "radar normal" (aparición de ecos fijos), permite anotar las partes vistas y ocultas del terreno, así como precisar las probabilidades de detección desde el asentamiento ocupado.

El RATAc trabaja normalmente en polarización rectilínea, por lo que su explotación con tiempo lluvioso es difícil. Un dispositivo de polarización circular permite suprimir los ecos de la lluvia.

2.ª *Modalidad: Adquisición manual. Localización. Reconocimiento*

El paso en esta modalidad detiene el barrido automático. Al actuar manualmente un marcador sobre el objetivo, se emite por el altavoz (o el casco) una nota correspondiente al efecto

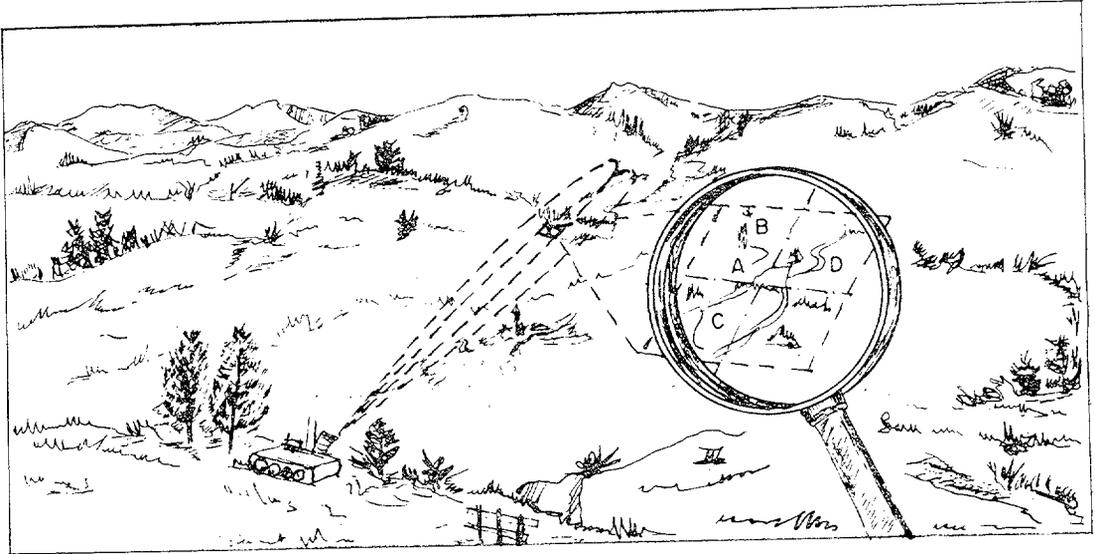


Doppler, que permite el reconocimiento del móvil (pelotón, vehículos de ruedas o de cadenas, helicóptero).

Las coordenadas polares del objetivo son leídas en los indicadores de cuadro numérico. Las coordenadas cartesianas decamétricas aparecen

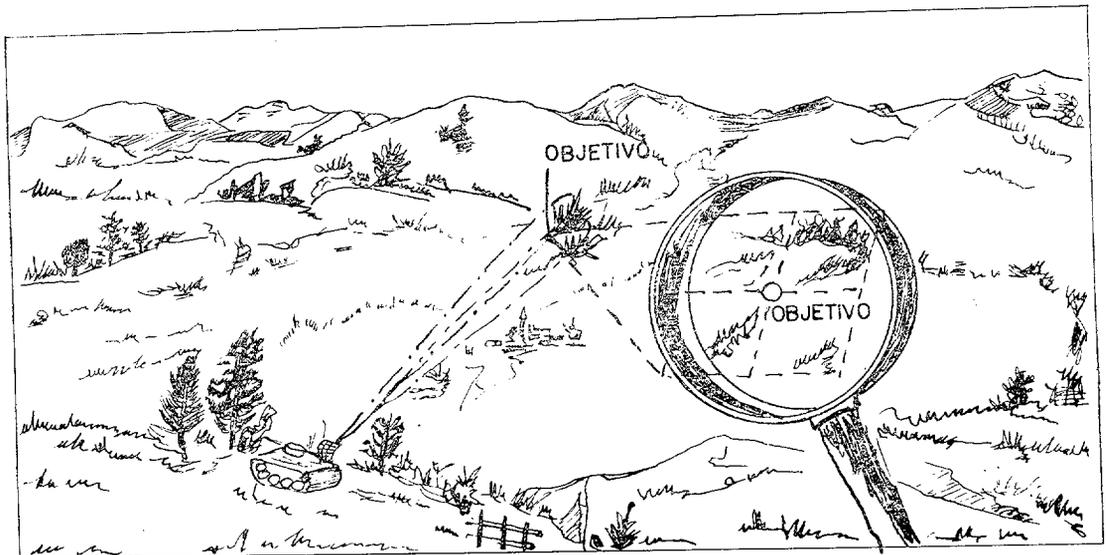
en los indicadores numéricos del cajón correspondiente y la posición del objetivo es señalada automáticamente sobre un plano de escala 1/50.000.

3.^a Modalidad: Medida de desvíos



En esta modalidad, el radar vigila una zona de 150 milésimas de frente y 600 metros de profundidad. El osciloscopio de medida de desvíos enfoca a esta zona y su centro corresponde a las coordenadas leídas. De esta forma se logra una observación detallada de los móvi-

les (posición y número de ellos), así como la observación y corrección del tiro determinando los desvíos de las explosiones en relación al objetivo, ya sea éste fijo (coordenadas leídas) o móvil (eco conservado manualmente en el centro de la pantalla).

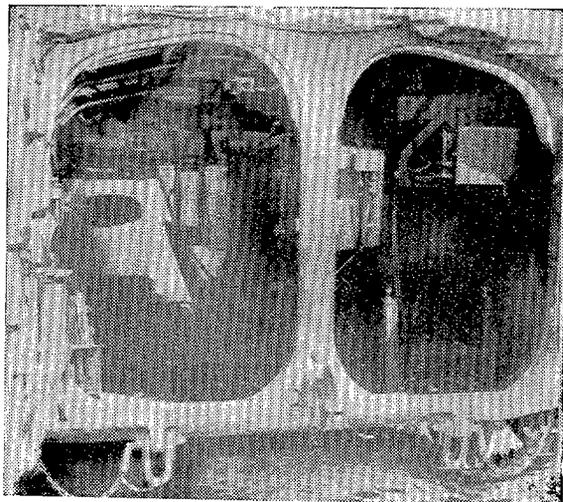


La explosión de un proyectil se traduce en un eco característico sobre el osciloscopio de desvíos. Aparece un punto luminoso que representa al impacto, seguido de una serie de puntos luminosos que se desvían del primero y corresponden al haz y a los puntos de caída. Simultáneamente, un ruido sordo es captado por el altavoz, traduciendo el "ruido Doppler" de la explosión cuya nota es escuchada de forma clara si la explosión se sitúa en el centro de la ventana, y en caso contrario, desvío apreciable, aparece sombreada.

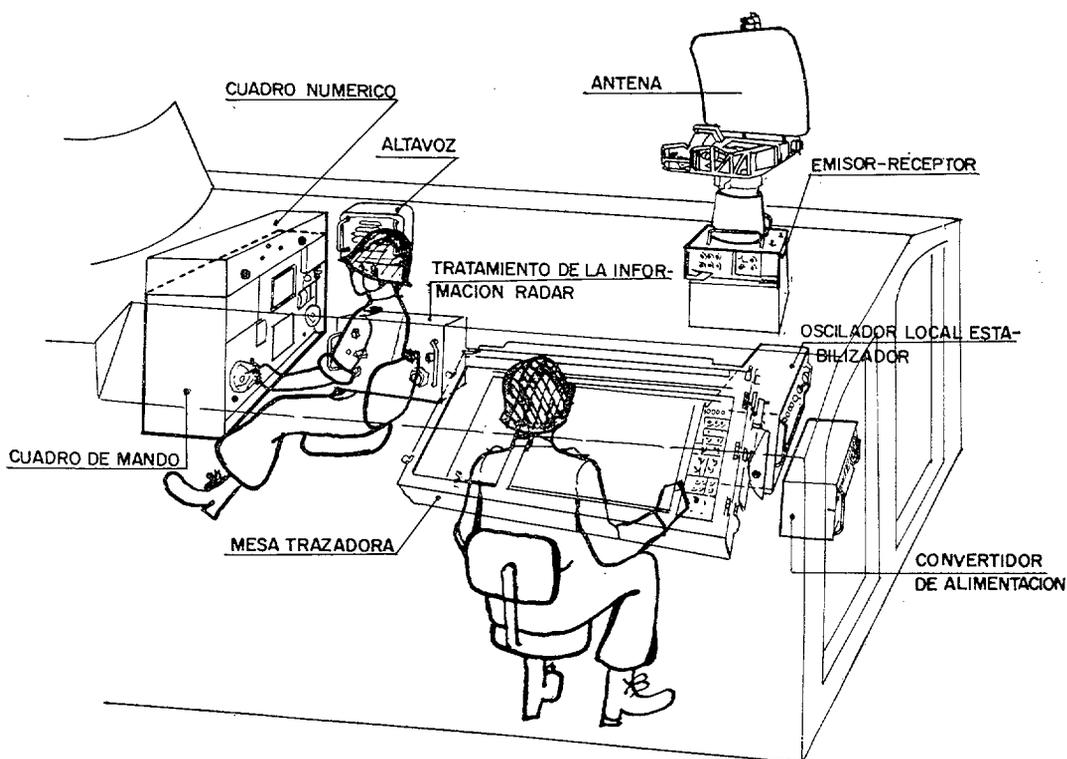
4.ª *Modalidad: Seguimiento automático y medida de desvíos*

Un objetivo móvil captado por el radar, es seguido automáticamente conservándolo en el centro del osciloscopio de desvíos. La ruta descrita por el objetivo es seguida por el osciloscopio y señalada automáticamente en la mesa trazadora.

Esto permite la ejecución del tiro sobre el objetivo propuesto observando los desvíos de los impactos con relación al mismo.



Como vemos, el RATAc puede considerarse, en todo momento, "el ojo del artillero". Detecta cuanto se mueve, reconoce y localiza objetivos situados dentro del alcance útil de la Artillería de campaña y posee cualidades que siempre ha exigido la Artillería: robustez, rapidez de intervención y precisión.



Un Regimiento de Caballería Ligera Blindada de Montaña

¡...Por qué!

Teniente Coronel GENILLON, de la Revista francesa "L'Armée". (Traducción de Capitán de Caballería Jesús Martín Sappia.)

Gran Unidad Autónoma, la 27 Brigada Alpina dispone orgánicamente desde 1964 de un Regimiento de Caballería Ligera Blindada. Uno se puede extrañar de esta particularidad cuando todas las Brigadas de las Fuerzas de Maniobra no poseen en plantilla más que un escuadrón de reconocimiento. ¿Por qué no está simplemente como su homólogo de las Fuerzas del Territorio, destinado a una Región Militar, este Regimiento? Y aún más, se puede preguntar ¿cuál será el empleo de un Regimiento de C. L. B. en el macizo Alpino? Todas estas cuestiones tienen su respuesta. En consecuencia el Regimiento tiene un estilo particular, tanto en el plan de instrucción como en el de empleo.

MISION Y MODO DE EMPLEO

La seguridad de desplazamientos, despliegues, estacionamientos, flanqueos, reposo y retaguardia de la Brigada, justifica el empleo clásico de lo que antes se ha llamado un Regimiento de Reconocimiento.

El Regimiento de C. L. B. de montaña está en condiciones de asegurar el reconocimiento, exploración y seguridad de la Gran Unidad a la que pertenece. Articulado y equipado como los otros regimientos de C. L. B., de las fuerzas del Territorio, trabaja igualmente en la Región Militar de estacionamiento en las mismas misiones eventuales: conseguir información, jalonamiento, combate sobre la retaguardia enemiga, protección de la zona, destrucción de los elementos enemigos infiltrados o paracaidistas..., misiones de la D. O. T., ya estudiados y sobre los que no hay que volver a ellos.

En contraposición a ello hay que subrayar la eventualidad de un recuento y orientación de los elementos de las fuerzas de maniobra, replegados y susceptibles de ser reorganizados rápidamente para un nuevo combate o de aportar una reserva de medios importantes para el

combate de desgaste: personal, armamento, municiones, medios de radio, etc.

Por otra parte, la hipótesis de una defensa extensible al corazón de los Alpes o del Macizo Central y todos los preliminares que ello supone, explican la presencia necesaria de este Regimiento de C. L. B. entrenado para combatir en un medio natural y particular en cooperación con las tropas especializadas.

¡He aquí por qué un Regimiento de C. L. B. está dotado y se emplea en provecho de todos!

Nos detendremos solamente sobre el combate blindado que puede ser llevado a montaña hasta el límite de cualquier misión bien conocida:

- Búsqueda de información y cobertura del dispositivo, lejos y el mayor tiempo posible, en particular en las primeras estribaciones montañosas y sobre las principales vías de penetración de los macizos (Pre-Alpes y grandes valles alpinos, por ejemplo).
- Intervenciones sobre la retaguardia enemiga, en forma de reconocimientos blindados llevados a cabo a partir de zonas de refugio.
- Vigilancia en los principales valles y defensa de ciertos puntos de paso obligado (desfiladeros, cruces, puentes).
- Intervención en apoyo y cobertura de la Infantería alpina.

VARIEDADES Y MANIOBRAS ESPECIFICAS

En montaña las variedades del relieve y del clima imponen demoras para ponerse en movimiento las tropas, dada la infraestructura necesaria para la vida y la supervivencia. Demoras necesarias, más aún, por la variación de las altitudes y dispositivos que hay que emplear en función del enemigo y de los objetivos buscados.

El combate en montaña no se improvisa; exige un conocimiento profundo del medio (relieve, clima, etc.) y de los procedimientos de combate de los otros ejércitos, así como un entrenamiento técnico peculiar. Hace falta espíritu de iniciativa y golpe de vista que permitan a la vez calcular exactamente los riesgos, aprovechar las ocasiones de obtener la sorpresa y dirigir un combate muy descentralizado.

El objetivo buscado es obligar al enemigo a montar la maniobra por las alturas, maniobra necesariamente lenta y delicada, y de esta forma exponerlo a la Infantería especializada.

La maniobra del regimiento se basa por consiguiente sobre una puesta al día permanente, de las posibilidades que ofrece la red de comunicaciones en constante evolución. Todo itinerario practicable a una autoametralladora ligera debe ser conocido y reconocido en toda estación del año.

Los procedimientos tácticos a emplear para penetrar por varios caminos en un largo valle glaciado más o menos discontinuos, o en un valle estrecho accesible por una sola ruta, son muy diferentes. El volumen de los movimientos susceptibles de hacerse, hace variar los medios del escuadrón a la patrulla; el despliegue es función de la profundidad, apoyado en los obstáculos naturales y valorizado con la ayuda de los blindados y del ingenio.

La conducción sobre los itinerarios de gran pendiente y estrechos, nevados o helados, exige un entrenamiento severo y a veces el estudio de técnicas de franqueamiento con o sin la ayuda del ingenio.

El material está sometido a un rudo esfuerzo, pero sin embargo hay que conocer y explotar todas sus posibilidades.

El empleo de las transmisiones, de hecho lo más importante, implica hacer todos los días una maniobra particular de parada sobre los puntos altos y que las condiciones de propagación sean bien conocidas por el personal especialista.

En fin, en una naturaleza tan dividida, la adaptación logística precisa una extrema flexibilidad así como una rigurosa preparación.

Nos guardaremos bien de olvidar decir que, si el combate blindado en montaña puede ser realizado en toda estación, debe serlo hasta el agotamiento de los medios o hasta el límite del empleo de los materiales. El soldado de Caballería debe después poderse transformar en soldado de Infantería y continuar el combate:

bien realizando a pie ciertas misiones, para las cuales naturalmente está preparado (reconocimiento, observación, enlaces), bien constituyendo una unidad nueva o incorporándose a las formaciones alpinas. A título de esto, el entrenamiento de los diferentes modos de desplazamiento y acceso a la montaña no podrá ser descuidado. El soldado de Caballería de la Brigada Alpina practica lo mismo el sky que la escalada bajo su forma más útil, así como el vivaqueo en todo tiempo (no osaré aún decir en todas las altitudes).

LA INSTRUCCION DEL PERSONAL

Conociendo el medio, el entrenamiento técnico del combate blindado, tanto en la montaña como en el llano, se practica lo mismo en invierno que en verano; de ahí que, para el regimiento de C. L. B. de montaña, la originalidad y el programa de instrucción hace que el tiempo medio de instrucción resulte bastante corto. La eficacia del regimiento descansa de este modo sobre una buena especialización de su personal, así como en su relativa estabilidad.

¿Se puede decir, por tanto, que hay que crear una nueva subdivisión en la A. B. C.? Pero no hay que olvidar el hecho de que la formación alpina de las unidades militares en particular, llevada paralelamente a su formación blindada, es cara. Hay que hacer que sea rentable. Por consiguiente parece necesario que oficiales y suboficiales titulados de "montaña" en sus primeros grados, puedan ejercer en este regimiento sus diferentes mandos. El conocimiento personal que ellos tienen de sus compañeros cazadores alpinos, artilleros, zapadores, que ejercen en sus respectivas Armas, mandos del mismo nivel, es un factor no despreciable, para una cooperación entre Armas, que en montaña más que en ninguna parte, no podrá ser improvisado.

Asumir la seguridad —en el sentido más extenso— de la 27.^a Brigada Alpina y proteger la retaguardia contra un enemigo que dispondrá de varias maniobras para lograr su fin, tales son las misiones principales al mismo tiempo que las razones de ser de un regimiento de C. L. B. de montaña. La eficacia de esta Unidad, a disposición del Jefe de la Gran Unidad, depende menos de una organización particular de sus estructuras que de la instrucción especializada de su personal y del acoplamiento de sus cuadros al medio alpino.

NOTICIAS BREVES

EMPLEO DE LOS MISILES "TOW" EN EUROPA

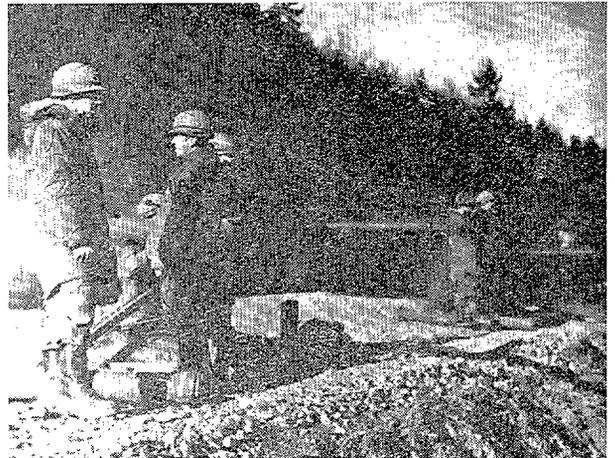
Los ejércitos de la NATO demuestran su interés por la distribución entre los batallones de infantería norteamericanos con base en Europa, del TOW.

FIG. 1.—En esta fotografía se ven claramente el alza y el sensor óptico, junto con el aparato de teleguiado (en el suelo, debajo del trípode). Ha bastado un adiestramiento de cuatro días para que seis grupos de soldados de infantería, novatos, del Ejército norteamericano obtengan un 100 por 100 de éxitos en disparos de largo alcance contra blancos fijos y móviles.



El entrenamiento se lleva a cabo en el Centro de Formación del Séptimo Ejército de Estados Unidos en Grafenwoehr, Alemania Occidental, en donde el primer pelotón que ha seguido el curso USAREUR TOW, efectuando disparos de largo alcance contra blancos fijos y en movimiento, ha registrado un 100 por 100 de éxitos después de cuatro días de pruebas.

FIG. 2.—Fuerzas norteamericanas en Alemania disparando el arma contracarro TOW, que actualmente se está distribuyendo a las unidades de infantería en Estados Unidos y en Europa. El misil, de 150 milímetros de diámetro, puede destruir cualquier vehículo blindado conocido a distancias de 65 a más de 3.000 metros.



Los TOW poseen un alcance algo superior a los 3.000 metros y un mínimo de 65 metros.

El Ejército alemán ha efectuado pruebas de valoración en un campo de tiro del Norte de Alemania, con misiles adquiridos con fondos de la República Federal y con equipo prestado por Estados Unidos. Otros ensayos se han llevado

FIG. 3.—Los transportes blindados de personal M-113 proporcionan una movilidad extraordinaria a los misiles contracarro. La colocación del arma en el vehículo para efectuar el lanzamiento la llevó a cabo en menos de un minuto un grupo entrenado en la Escuela de Armas Combinadas del Centro de Entrenamiento del Séptimo Ejército en Alemania.





a cabo con el proyectil montado en un helicóptero Bell UH-1B. Como consecuencia de estas pruebas, el Ejército alemán ha recomendado la adquisición de los TOW.

El Ejército italiano ha recomendado también la compra de los TOW, luego de las satisfactorias pruebas de funcionamiento efectuadas en el Campo de Tiro Nettuno, en las proximidades de Anzio.

El Mando de Misiles del Ejército norteamericano anunció el 30 de abril, que Hughes Aircraft Company había obtenido un contrato de 24 millones de dólares para la producción continua de TOW, y que Chrysler había obtenido un segundo contrato de fabricación por un valor de 12 millones de dólares.

El misil TOW está destinado a convertirse en el sistema contracarro esencial de la NATO.

FIG. 4.—Los servidores de un cañón se preparan para disparar un misil TOW desde una «mula» de 1/2 tonelada del Ejército alemán. Obsérvense los proyectiles amontonados junto a sus recipientes de transporte/lanzamiento, listos para ser disparados.



FIG. 5.—Asentamiento táctico de la nueva arma contracarro durante las pruebas efectuadas por el Ejército alemán. El tirador, una vez fijado el blanco, solamente necesita centrarlo en el retículo del alza antes de lanzar el misil TOW. Un sensor óptico rastrea las fuentes ópticas en la parte posterior del misil, midiendo el desplazamiento de éste desde la línea de mira del tirador. Este desplazamiento es trasladado automáticamente a un ordenador existente en el pequeño equipo de teleguiado portátil, el cual lo transforma en señales de mando y las transmite al proyectil a través de dos alambres finos.

ENSAYOS DE UN RADAR ANTI-MISIL

Ha terminado satisfactoriamente sus pruebas en las instalaciones de la Hughes Aircraft Company, de Fullerton, California, un sistema de radar experimental, que es el primero de su clase para el rastreo simultáneo de blancos múltiples que vuelen próximos.

Para comprobar el sistema, denominado ADAR (Radar múltiple de proyecto avanzado), que ha sido concebido para localizar e identificar blancos con rapidez y precisión, se han utilizado vuelos de aviones controlados. ADAR es el precursor del que puede ser el radar más poderoso del mundo para la defensa contra el ataque de misiles.

Los blancos múltiples que se mueven muy próximos se reproducen, generalmente, en una pantalla como una sola señal, mientras que el ADAR puede distinguir tales blancos independientemente. "Ningún otro radar de alineación en fase ha rastreado nunca con este grado de definición."

El sistema comprende unas antenas independientes de transmisión y recepción, un transmisor de gran potencia y un Centro de proceso de datos, que computa la información recibida de los blancos y automáticamente envía instrucciones al Centro de mando. Gran parte del equipo de la instalación se utilizará para ensayar técnicas y elementos de otros radares experimentales avanzados.

ADAR fue construido y ensayado bajo un programa de 20 millones de dólares, patrocinado por el Ejército norteamericano.

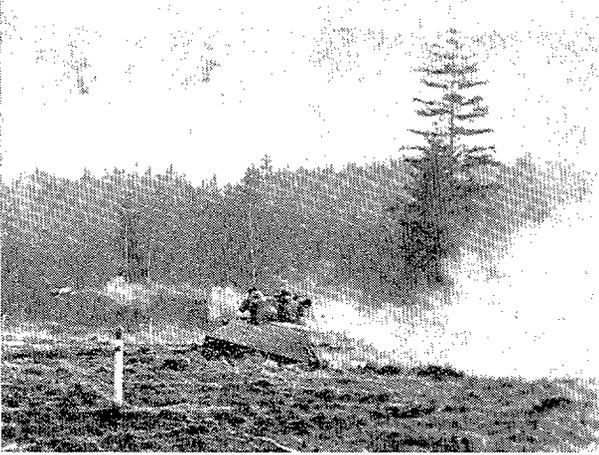
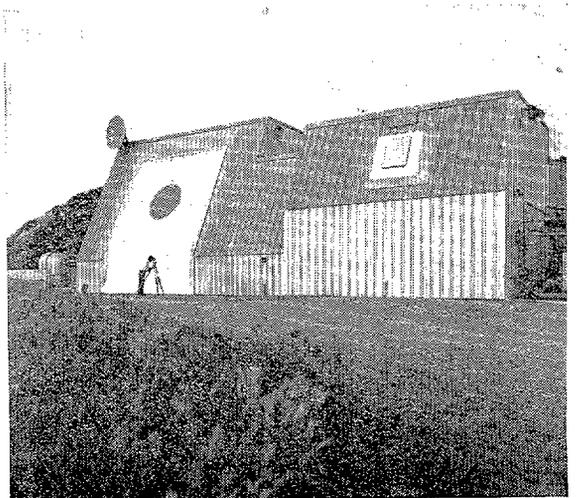


FIG. 6.—Un misil TOW contracarro, en vuelo hacia el blanco, después de haber sido disparado desde un vehículo blindado ligero en el Campo de Tiro de Munsterlager, al norte de Alemania.



FIG. 7.—El TOW del Ejército de los Estados Unidos es captado por una cámara fotográfica de alta velocidad en el instante de su lanzamiento en el tubo de disparo, desde un transporte de personal blindado M-113, en Camp Roberts, California. El misil puede destruir cualquier blanco blindado conocido, a distancias superiores a una milla, pudiéndose disparar desde unos tripodes en tierra o bien desde una diversidad de vehículos y helicópteros.

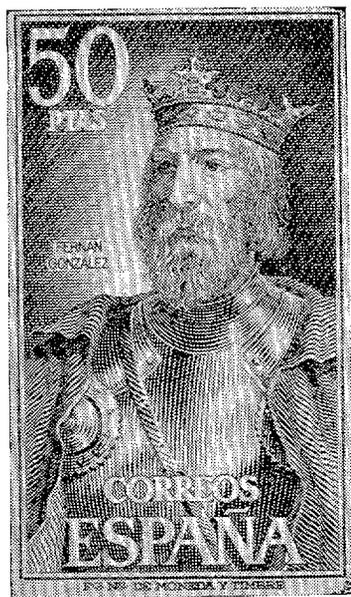


En la fotografía puede apreciarse en la parte superior las dos antenas del sistema. La antena menor de la derecha es una antena transmisora de alineamiento en fase, que emite un haz que puede dirigirse electrónicamente en alzado y azimut. La gran antena receptora de la izquierda es semi-esférica.

FILATELIA MILITAR

LUIS M. LORENTE, Coronel Auditor

Una de las figuras más recias y más significativas de la Historia de España, el Conde Fernán González, el fundador de lo que primero se llamó Condado de Burgos y luego Condado de Castilla y Alava, uno de los creadores de la unidad española, figura en sello de 50 pesetas, componente de la primera serie que se emite en el programa filatélico nacional del año 1972.



Este signo de correos, realizado en calco-grafía, está proyectado de la misma forma que otros numerosos sellos que se han hecho desde 1963 y bajo la denominación de Serie de personalidades. Por cierto, que en esta primera serie, figuró, asimismo, otra gran personalidad cuya gran mira política era la unidad española: Recaredo. Y ya que hablamos de esta constante de la unidad nacional, en el aspecto filatélico, se han emitido varios sellos

en este sentido: así en plena Cruzada de Liberación, la Reina Isabel la Católica figuraba en diez sellos de la emisión de 1937-40; en 1938, salieron seis piezas con la efigie de Don Fernando el Católico, y otras seis con la de la Reina, etc.

* * *

Por lo que afecta a emisiones extranjeras, los países de la Comunidad Británica siguen con su sistema de hacer series con uniformes militares y ahora le ha tocado a la isla de Grenada componer el siguiente grupo: medio centavo, Regimiento de Infantería número 67 (uniforme de 1787); un centavo, Regimiento de Infantería número 45 (uniforme de 1792); dos centavos, Regimiento de Infantería número 29 (uniforme de 1794); 10 centavos, Regimiento de Infantería número 9 (uniforme de 1801); 25 centavos, Regimiento de Infantería número 2 (uniforme de 1815), y un dólar de la zona del Caribe, Regimiento de Infantería número 70 (uniforme de 1794). Hay además una hoja bloque con este último sello. Como son en litografía multicolor, los uniformes se reproducen en sus propios colores.

* * *

Francia dispone de dos nuevos matasellos de tipo militar. Uno dedicado al General Charles Delestrain, el hombre que organizó en la



retaguardia enemiga durante la II Guerra Mundial un ejército clandestino. Su Patria no sólo

ha querido dedicarle un sello, sino también una obliteración especial.



El segundo se refiere a la Escuela de Enseñanza Técnica del Ejército y se emplea en la administración de correos de la ciudad en donde está domiciliada, Puy-de-Dôme, en el Departamento de Issoire.

* * *

En cuanto al Principado de Mónaco, cerró sus emisiones del año 1971 con un conjunto



en donde figura el Príncipe Antonio I (1701-1731), según el cuadro de Jacinto Rigaud, con

tasa de un franco, y con la misma hay otra pieza recordatoria del IV centenario de la Batalla de Lepanto, dado que en ella participaron dos galeras de la Casa de Grimaldi. También



Italia y con ocasión de una exposición monográfica sobre este combate, tiene un matasellos especial al respecto.

* * *

Por último, dos países de ideología comunista, Corea del Norte y Vietnam del Norte, han hecho, respectivamente, estas series: el primero, una de seis valores bajo la denominación de Reunificación de Corea, y otra, de tres piezas, como propaganda de la lucha revolucionaria que se lleva a cabo en Corea del Sur; el segundo, un sello de franquicia militar con la efigie de uno de los héroes nacionales, Nguyen Viêt Xuân.



Miscelánea y GLOSA

Curiosidades

Comandante de Artillería BALBINO JIMENEZ QUINTAS

VERSOS LEJANOS

Por tratarse de un Capitán, “graduado de Comandante”, don Seraffín Olabe, piden espacio en “Miscelánea y glosa” unos versos escritos en Hue y Saigón hace más de cien años, y otros del mismo autor, nostálgicos por la distancia asiática, dedicados a la segoviana doña Elvira de Villena. Sólo se expone aquí la muestra, porque de transcribir ambos poemas se vería y desearía toda la Revista para contener aquellas peroratas decimonónicas.

— De “Una boda en el Rif” son estos versos:

*En frente una de otro
se ven dos parejas:
tres veces se juntan,
tres veces se alejan,
seis veces volteando
la larga escopeta,
hasta que al unirse
por la vez tercera,
dando sendos brincos
y el cuerpo cien vueltas,
el arma disparan
derecho a la tierra,
y el que se descuida
paga su torpeza,
pues corre peligro
de hacerse un pie yesca.*

— Del poema segoviano eran estos versos:

Decía D.^a Elvira:

*“¿Qué me importa del Sol bello
el destello
y su disco abrasador,
si es mi luz el caballero
que yo espero
con inestinguible amor?”*

*¿Qué me importan los colores
de las flores,
rica gala del jardín,
si no puedo perfumarle
y adorarle
con un ramo de jazmín?”*

¿Cuántas veces han dicho las segovianas estas cositas a los cadetes, a la sombra de los arcos del Acueducto?; o las toledanas en El Miradero:

... y cuando el mancebo llega a la casa de Elvira...

*“Elvira corre al cancel,
y cuando los hierros dejan
de ternura a sus transportes,
a sabor los aprovechan;
¡cuánto estorba en lances tales
el estorbo de una rejal!*

Para estar escrito en Saigón, con tantos mosquitos, no se puede pedir más al Capitán, “graduado de Comandante”.

Pero oigamos al galán:

*“¿Quién va?, exclamó denodado
tirando del limpio estoque.
¡Ay del que mi ira provoque!
En su corazón menguado...”*

*Interrúmpenle los seis
del embozo hasta las cejas,
con sus seis lenguas de acero
que en los aires centellean,
y en resplandecientes círculos
al noble galán encierran.*

Y cuando, al fin, “se los cepilla”, se va a su alojamiento:

*“Se acuesta, sopla la luz,
y se duerme a pierna suelta,
porque en él era costumbre
aventuras como aquesta,
y no turbaban su sueño
las continuas peripecias.”*

¡Así! hacían campaña y versos nuestros capitanes.

C A T O N

(De la Selección de arengas y proclamas seleccionadas por Eduardo Robles.)

Cuando el cónsul Porcio Catón guerreaba contra los españoles, comprometió a sus fuerzas en arriesgado avance, animándolas con una arenga (Año 195 a. d. J. C.).

—Soldados: no podéis confiar más que en vuestro valor y yo mismo he cuidado de colocarnos en esta situación. Los enemigos se encuentran entre nosotros y nuestro campamento; a nuestra espalda se extiende el territorio enemigo. Solamente nos queda un partido muy noble y al mismo tiempo muy seguro: el no esperar más que de nuestro valor.

¡A... CABALLO!

Si hubiéramos de establecer un coloquio, como se dice ahora, para hablar de caballos, no estaría de más invitar a la reunión, que sería singular, a:

- Alejandro Magno, para saber dos cosas: si se mareó Bucéfalo al pasar el Helesponto en la escuadra de Nicanor, camino de Gránico, y de cómo se las arreglaba el macedón para montar, tan bajito como era.
- Atila, para que viera que la hierba ha vuelto a salir.
- Beloferonte, para que contara el resultado que le había dado “Pegaso”, el caballo que le regaló Minerva para que pudiera vencer a la Quimera.
- El Cid Campeador, para que recorriera con “Babieca” las autopistas de “peaje”, sin polvo, ni sudor, ni lágrimas, y con “bares”.
- Hernán Cortés, para que nos aclarara si es cierto que su caballo, “Bernabé”, está enterrado en el jardín del convento de las Madres Irlandesas, de Castilleja de la Cuesta (Sevilla).
- Don Quijote, para que explicase a la Sociedad Protectora de Animales la sinrazón de estar “Rocinante” tan flaco.

- Napoleón, para que diera fe de que en la retirada de Moscú sólo le quedaron seis caballos vivos de todo un Cuerpo de Ejército; a su mariscal, Sebastián, y estos seis caballos eran andaluces.
- Ricardo Corazón de León, para que refiriera lo ufano que entró en Chipre a lomos de un caballo andaluz, durante la Tercera Cruzada.
- El Príncipe de Lambesse, para que contara si perfumaba a los caballos andaluces y yeguas con que formó la “Yeguada Pompadour”, en Francia, en 1768.
- Ana Ivanowa, para saber si los caballos andaluces con que formó su yeguada pasaban mucho frío en la estepa.
- Carlos X de Suecia y Cristian IV de Dinamarca, para que contaran si a los caballos andaluces con que formaron sus yeguas les gustaba la mantequilla.
- Maximiliano II de Austria-Hungría, para que nos jurara que los caballos españoles con que formó su cuadra no bebían a morro en el Danubio.
- El Diablo, para que, como de costumbre, mintiera diciendo que su “caballito” era muy grande.
- Ulises, para que descubra el secreto del nombre del médico que hizo la “cesárea” en Troya al caballo que él inventó.
- El Tiovivo, para que determine, en favor de los niños, una época de rebajas, so pena de cambiarle el nombre por el de Tiopobre.
- Las Sirenas, para que nos digan qué llevan entre las piernas para no pincharse cuando montan los “caballitos de mar”.

¡J E S U S !

Cuando estornudamos, suele decirse: ¡Jesús!, aunque en algunas regiones españolas se dice “Dios te ayude”. Esta frase fue instituida por el Papa San Gregorio I el Grande (590-604), con motivo de los picores y estornudos que producía una “peste inguinal” que se declaró en Roma.

Fue Grande este Papa:

- Alentó al rey español Recaredo en la lucha antiarriana.
- Ordenó dar ceniza en Cuaresma, así como el canto de los Salmos.
- Instituyó las antífonas, kiries, ofertorios...
- Añadió el “Pater noster” al Canon de la Misa.
- Alentó el canto litúrgico (gregoriano).
- ...



Información Bibliográfica

JOSE LUIS ALCOFAR: *Las fuerzas navales en la guerra civil española*. Dopesa, Barcelona, 1971; 163 páginas, numerosas ilustraciones.

José Luis Alcofar, seudónimo de un médico barcelonés, lanza ahora su segundo libro sobre la guerra española. He aquí su "hobby", su manía, que entra perfectamente dentro del dicho de Goethe: "Los coleccionistas son hombres dichosos". Alcofar gustó de los barcos desde niño, y esa afición se concretó al tratar de los buques españoles, y más aún a los de la guerra del 36, que ya empieza a ser Historia, esto es, narración objetiva y, al menos en deseo, más allá de la pasión inevitable.

Tiene razón el autor al decir que "a pesar de la gran cantidad de literatura existente sobre nuestra guerra civil, es indudable que el estudio de su aspecto naval ha sido bastante descuidada". Por ello se desconoce por los más la importancia de la actuación de la Marina de uno y otro bando durante aquellos años de 1936 a 1939, en acciones de gran alcance muchas veces.

El libro de Alcofar es un inventario de barcos, pero de extraordinario valor, por la escrupulosidad en la búsqueda de los datos técnicos relativos a cada uno y su historial en la campaña naval. Quienes trabajen sobre esta guerra, sin ser marinos, encontrarán en la obra un enorme alivio.

Toda una gama de navíos aparece aquí: desde los clásicos acorazados, cruceros y submarinos, entre otros, a los llamados guardapescas, de escaso o nulo valor combativo, y los barcos auxiliares: transportes, remolcadores, barcasas de desembarco, algibes, etc. O los mercantes armados circunstancialmente—cruceros auxiliares—, los transportes, a veces artillados; los rastreadores, los patrulleros y los "bous", de increíble historia casi siempre. No falta aquí la Flota Auxiliar de la Armada del Gobierno de "Euzkadi" y hasta los barcos-prisión, en un magnífico alarde de agotar el tema.

La bibliografía es copiosa y de enorme interés, así como los apéndices: barcos de guerra hundidos o apresados, efectivos, artillería de costa y de marina, aviación naval, etc. Hay varios gráficos, muy interesantes, sobre la situación de las unidades en diferentes momen-

tos de la guerra, y 276 fotografías de buques, aviones, bases e instalaciones diversas.

ARTHUR SWINSON: *IncurSIONES: Fuerzas de choque del desierto*. San Martín (Historia de la II Guerra Mundial). Madrid, 1971; 160 páginas, ilustraciones.

Un nuevo libro sobre los "ejércitos privados" de la II Guerra Mundial; sobre estas fuerzas, en cierto modo irregulares, los "comandos" populares y espectacularmente famosos. Fuerzas cuya misión no era lograr la decisión de una batalla, y menos aún de una campaña, pero sí la de morder la moral adversaria, conseguir información y fijar efectivos.

Esta obra se centra, de modo particular, sobre la historia del L. R. D. G. o Grupo Estratégico del Desierto, llamado primero Patrullas de Acción Lejana. Nacieron inmediatamente de la entrada de Italia en la guerra (10 de julio de 1940), hecho éste que modificaba totalmente la estrategia general, al pasar al primer plano de la lucha Libia, frontera de Egipto. Era necesario facilitar inmediatamente información al general Wavel, que la necesitaba para preparar la campaña que adivinaba inmediata.

Los hombres del L. R. D. G. fueron todos voluntarios y de muy diversa procedencia. "Muchos aceptaron una reducción en sus empleos; en su afán de servir en la unidad, capitanes sirvieron como oficiales subalternos y sargentos como soldados rasos", dice Artur Swinson. En septiembre de 1940 la unidad entraba en acción. Su jefe el Mayor Ralph Bagnold, pertenecía al Real Cuerpo de Transmisiones.

El libro responde al carácter general de la serie: narración sencilla, amena y bastante precisa en datos. Buenas fotografías y croquis auxiliares indispensables.

Cádiz y España en la poesía de América. Aula Militar de Cultura. Cádiz; 1970; 139 páginas.

El Aula Militar de Cultura, del Gobierno Militar de Cádiz, ha editado las conferencias correspondientes al curso de 1970. El agregado

cultural de la Embajada de Chile, señor Arteché; el Vicealmirante, General Cuadrado; los Tenientes Coroneles Gárate, Córdoba y López Anglada, y el Capitán Alonso Baquer, disertaron sobre la poesía americana a través de este culto canal español gaditano.

Aquí está Alonso de Ercilla cantando la gesta araucana ("Los cargos de la guerra y preeminencias —no son por flacos medios proveídos..."). Aquí están los héroes, los poetas y también los pícaros, en la aventura de América, según los testimonios de Alonso de Contreras, Cervantes, Espinel, Quevedo, Mateo Alemán... Aquí está el Descubrimiento como

tema heroico ("Detrás de aquella Atlántida hundida—su virgen corazón he presentado— como a través de un puente, una bella ciudad..."). O las armas, como elemento heroico en la poesía hispano americana ("Saludamos las sombras épicas—de los hispanos capitanes..."). O, simplemente la ciudad de Cádiz, en su eterna preocupación por la suerte de Hispanoamérica ("Cuando cierro los ojos—veo el alto clamor del Aconcagua...").

La edición está muy cuidada, como es tradicional costumbre en el Aula de Cultura militar gaditana.