

MISIONES AÉREAS

Por ANTONIO DE RUEDA

Teniente Coronel de Aviación

Es innegable la existencia de misiones puras de Aviación Independiente. Es también innegable un nuevo concepto de cooperación en alta escala dentro de las necesidades de los Ejércitos de Mar y Tierra y de las modalidades del Arma Aérea.

Es al mismo tiempo innegable que estas nuevas modalidades de alta cooperación y de Aviación Independiente no excluyen que los Ejércitos de Tierra y Mar sigan necesitando una acción aérea auxiliar en el campo de batalla; con unas medidas y concepción en un todo limitadas a los conceptos clásicos.

Por todo ello, se ve que, aunque ha aparecido el concepto de Ejército del Aire, subsiste el antiguo concepto de cooperación inmediata. De aquí viene el confusio nismo y temores injustificados, que se traduce a veces en incomprensión.

No hay razón para ello. La Aviación de cooperación inmediata al antiguo estilo ha de existir, tanto para la Marina como para el Ejército de Tierra. Para la Marina existirán siempre aparatos aislados en barcos de guerra para ser catapultados y otros que operarán desde bases aéreas terrestres o desde bases de hidros en la costa.

Con el Ejército de Tierra actuará una parte de las Unidades del Ejército del Aire en cooperación local, que obrarán en beneficio de las Grandes Unidades (Ejército en adelante) en la proporción y por el tiempo que determine el Mando supremo.

Es lógico que así como la Aviación o Flota independiente exige características máximas para sus aparatos y los últimos tipos de aviones, en cambio la Aviación de cooperación con la Marina, especialmente la embarcada, exige características y tipos especiales, según sus particulares misiones, por tener que posarse en las cubiertas de los portaviones y caber por las escotillas-ascensores; así como en los acorazados, por tener que ser catapultados y recogidos del mar.

En cambio, el avión auxiliar del Ejército de Tierra sólo exige que la velocidad no sea exagerada y que sea manejable, mejor ejecución de observación, enlace y corrección de tiro artillero. Para todas estas misiones y para el vuelo bajo, un tamaño exagerado y una excesiva velocidad quitarían al avión manejabilidad y eficiencia en el desarrollo de la acción auxiliar. Por todo ello, si no se puede (por economía) disponer de tipos especiales, se utilizarán para la "cooperación con el Ejército de Tierra" los modelos que vayan quedando anticuados.

En resumen, un Ejército del Aire actual constará de lo siguiente:

- 1.º Flota aérea independiente.
- 2.º Aviación auxiliar del Ejército.
- 3.º Aviación auxiliar de la Marina... { Aviación embarcada.
Aviación en Bases de tierra y de hidros.

Circunstancialmente, la Aviación auxiliar de la Marina puede cooperar a su vez con el Ejército de Tierra, y en casos especiales hasta la Aviación embarcada, pues se puede dar el caso de que la Aviación de un portaviones sea la única a emplear donde no tengamos dentro de su radio de acción bases aéreas terrestres ni de hidros, ni puedan por algún motivo establecerse.

La Aviación de Cooperación con el Ejército es más raro que tuviera que cooperar con la Marina; pero si se presentase el caso y fuera necesario, qué duda cabe que lo haría dentro de sus radios de acción y capacidades.

La Flota Aérea Independiente, en su acción estratégica, es una Aviación que coopera al fin general, que es la victoria; y en ese alto concepto es Aviación de cooperación con los otros Ejércitos, del mismo modo que los de Tierra y Mar lo son con el del Aire hacia la victoria final.

Pero en determinados casos, la Flota Independiente reforzará la cooperación con Tierra y Mar. Especialmente en lo que al ataque de las líneas comerciales se refiere (bloqueo; misión primordial de la Escuadra de Mar y nueva misión de la del Aire, en la cual está demostrando su eficacia). Para destrucción de líneas fuertemente atrincheradas (Maginot, Stalin, etcétera), con un concepto de refuerzo de la Artillería pesada; mediante el bombardeo con bomba gruesa y especialmente bombardeo en picado. Y para rechazar ataques marítimos a la costa, en cuyo cometido parece que ha de sustituir con éxito a la Marina.

MISIONES TIPICAS DE COOPERACION

Respecto al bombardeo en picado, hay que concretar que por ahora parece debe limitarse a demolición de obras de fortificación permanente (poderosamente fortificadas) y al ataque y hundimiento de barcos mercantes y pequeñas unidades de la Marina de Guerra.

Contra tanques parece ser preferible el cañón antitanque y el ataque aéreo con cañón de tiro rápido y bala explosiva, perforante con retardo, pues para el bombardeo en picado el tanque es objetivo demasiado pequeño, aunque a veces se obtiene resultado, y en este caso es definitivo.

Y contra barcos acorazados, lo más eficiente por el momento es el torpedo, tanto submarino como aéreo. La máxima eficacia y rendimiento vienen de una cooperación y enlace perfecto de submarinos y aviones.

En el empleo de la Aviación contra grandes unidades marítimas acorazadas, mediante algún torpedo, puede hacérsele perder al barco enemigo velocidad y condiciones de lucha, dejándolo en condiciones de ser alcanzado y hundido por unidades de la Escuadra ma-

rítima con su Artillería gruesa o por sucesivos ataques aéreos una vez perdida la plena facilidad de maniobra.

El bombardeo en picado, por ahora, no hunde un acorazado ni tampoco una unidad naval de cierta importancia (aunque lo haya logrado en alguna ocasión); pero puede ocasionarle desperfectos que lo dejen fuera de lucha cierto tiempo o en condiciones de ser definitivamente eliminado por la Artillería de la Escuadra, o por torpedeo aéreo, sobre todo si se obra repetidamente por no existir caza propia de la Escuadra enemiga.

El ametrallamiento rasante, modalidad de origen italiano, sólo en determinadas condiciones ha de emplearse: como precursor de un asalto propio, y aun más eficazmente durante el asalto. Su efecto es más bien moral que efectivo, porque la rapidez de las pasadas le quita continuidad y fijeza; pero su efecto moral de apoyo a nuestras tropas, es tan grande como deprimente para un enemigo a quien sorprende. En este orden de ametrallamiento, lo único que a un efecto moral añade un efecto real con gran fijeza y continuidad es la cadena, creación netamente española.

Su parte débil consiste en que se percibe el enemigo de que sólo bate una faja; y cruzando fuego las tropas contiguas a la zona batida, pueden llegar a poner tan caro el empleo de la cadena, que las pérdidas en aviones y pilotos no compensen el resultado obtenido. Por ello es propio para mejorar la explotación del éxito.

Su empleo no debe ser, por tanto, continuo, muchos días sobre la misma tropa enemiga, sino variando de sector, o aprovechando relevos de las tropas enemigas.

Las bombas de grueso calibre deben reservarse para emplearlas contra obras de gran fortificación permanente, barcos mercantes y pequeñas unidades de la Escuadra de guerra (incluso submarinos), pero siempre con retardo.

Sobre poblados hay que hacer una diferencia. Sobre pueblos o aldeas con casas de un solo piso y frágiles techos, es preferible tirar sin retardo. Sobre población importante, estaciones, vías (especialmente agujas de ferrocarril), casas de varios pisos, etc., conviene el retardo. Contra población y aeródromos o lugares de tránsito, deben mezclarse bombas con espoletas a distintos tiempos, para que continúen las explosiones después del bombardeo y puedan llegar a hacer de relleno entre bombardeo y bombardeo. Contra blancos fijos de gran extensión, bombardeo horizontal de alta cota y grueso calibre, dentro de lograr un resultado eficaz en proporción al blanco.

Contra blancos de reducidas dimensiones o blancos móviles, el bombardeo en picado está especialmente indicado; con bomba gruesa y retardo, si se trata de fortificación o elementos acorazados, y con bomba menor y sin retardo si se tratase de columnas motorizadas sin acorazar.

Contra tropa en campo abierto o fortificación ligera, el bombardeo horizontal a baja cota y ametrallamiento, utilizándose bomba pequeña sin retardo, y aun mejor con varilla, que haciendo estallar a la bom-

ba separada del suelo evita la formación del embudo de tierra y aumentó la eficacia en la zona batida lateralmente a la explosión. Si se trata de tropa atrinchada, pueden mezclarse algunas bombas con diferentes largos retardos, pero con un objeto de guerra de nervios más que persiguiendo un efecto real.

Contra tanques, cañón antitanque en tierra es lo verdaderamente eficaz; pero puede emplearse la ametralladora aérea de grueso calibre desde avión con bala trazadora, perforante y espoleta de retardo, a fin de que estalle dentro del tanque y haga baías en los sirvientes, único modo de obtener resultado; y el bombardeo en picado con bomba gruesa y retardo, que si consigue acertar, no obstante lo pequeño del blanco, es de efecto decisivo.

Contra la Marina ya hemos dicho cuándo está indicado el bombardeo en picado y cuándo el avión torpedero o torpedo aéreo.

Las baterías de costa entran de lleno en los objetivos característicos del bombardeo en picado, tanto por ser obras de gran fortificación como por sus dimensiones. Igualmente, los centros fabriles y las factorías de combustibles, muelles, etc.

PARACAIDISMO Y DESEMBARCO AEREO

El empleo del paracaidismo parece que tiene dos modalidades concretas muy indicadas. Como procedimiento de lanzar pequeños destacamentos sobre la retaguardia enemiga, con un fin destructivo y desorganizador, de cuyos destacamentos, a base de personal especializado y técnico, hay que empezar por prescindir (en toda idea de recuperación) hasta el final de la guerra. Y para la constitución de cabezas de puentes, con un concepto recuperable de los elementos empleados como "vanguardias", ya que será inmediatamente seguido de un avance y refuerzo mediante "Unidades Acorazadas" y "elementos motorizados".

Acciones como la de Creta, en que el empleo de la Aviación, del paracaidismo y de fuerzas de desembarco en planeadores fué utilizado en una forma aérea pura, hay que considerarlo por ahora como una forma esporádica de empleo; como un ensayo y como una audacia, que tuvo su origen en una absoluta necesidad (por no haber otro medio), y en la probabilidad de éxito que da la sorpresa a todo lo que se usa por primera vez; así como a la seguridad que proporcionaba el dominio del aire, por la supremacía de la Aviación alemana e italiana en aquel sector, la ausencia o escasez de Aviación enemiga y el factor moral de la reciente derrota y desorganización en la campaña de Grecia.

Pero repetida la empresa, perdería el efecto sorpresa. Y sometidos los planeadores remolcados a una fuerte reacción antiaérea por Artillería y a los efectos de la caza contraria, parece que las consecuencias serían muy distintas de lo conseguido en Creta. No obstante, hay que esperar el final de esta guerra para sentar nuevas doctrinas estables y fundamentales.