

La Aviación táctica en el ataque y en la defensa

Por CAMILLE ROUGERON

(De Science et Vie.)

Las operaciones de Corea completan las enseñanzas que los especialistas de la Aviación Táctica habían sacado de la Segunda Guerra Mundial.

Desde la época en que la Aviación de Asalto italiana, seguida por los "Stukas" alemanes, inauguraban la intervención de formaciones aéreas especializadas en la batalla terrestre, la Aviación denominada Táctica ha adquirido indiscutible importancia con respecto a los "infantes". Pero las condiciones de su eficacia y las limitaciones de su acción no se han presentado en ninguna parte con tanta claridad como en Corea.

Desde el principio de la guerra en Corea la Aviación americana pudo intervenir en condiciones ideales para el apoyo a tierra. Disponía, en 25 de junio, de más de 500 aviones, número elevado con respecto a los efectivos de la otra parte contendiente. Bastante antes del desembarco de Inchón, la Fuerza Aérea y la Marina habían puesto en línea más de 1.000 aviones.

Por otra parte, en Corea, la infraestructura era relativamente favorable (para un teatro de operaciones asiático, se entiende). La Aviación Táctica podía intervenir a bastante distancia de sus bases japonesas, que al mismo tiempo quedaban inaccesibles a los ataques aéreos adversarios. Sin ser favorable en todo su territorio a la organización de nuevas bases avanzadas, Corea del Sur se prestaba a la rápida construcción de ellas en la zona escogida como reducto. Además, los portaviones encontraban, a lo largo de esta estrecha península, las condiciones precisas para poner de manifiesto sus cualidades de bases móviles.

La reacción aérea norcoreana fué aniquilada en los primeros días por la destrucción en tierra de la mitad de los aparatos en servicio. Con el dominio del cielo, la Aviación Táctica americana pudo desde entonces consagrarse totalmente al apoyo de unidades terrestres.

Objetivos de la Aviación Táctica.

Rápidamente pudo infligir severas pérdidas a los tanques nordistas, que habían desempeñado un papel indiscutible en el derribamiento inicial de las fuerzas del Sur. El "monstruo invulnerable de acero", que temía, efectivamente, muy poco a los "bazookas" de modelo antiguo y a los cañones antitanques de débil potencia que le fueron opuestos al principio, no resistió a los proyectiles-cohete de los aviones. El arma blindada tuvo que abandonar toda esperanza de explotación profunda.

Descartada la amenaza de los tanques T-34, la Aviación Táctica pudo consagrar su actividad a la Artillería de campaña. El papel principal pasó entonces a los morteros ligeros y pesados, mucho más cómodos de transportar y de disimular.

El ataque por la Aviación de las columnas de aprovisionamiento entorpeció mucho al adversario; le obligaba a la más estricta economía en municiones de todo género y en víveres. Al camión sucedieron la carreta de bueyes, después la carretilla y, por último,

el transporte nocturno a espaldas de hombres.

Desde septiembre, sin embargo, los caza-bombarderos aplastaban de forma continua la red de comunicaciones, incluyendo las pasarelas sobre el Han, al resplandor de los cohetes lanzados por "Superfortalezas". De esta forma la Aviación ejercía un control casi permanente en el conjunto del campo de batalla y en su retaguardia.

Sin embargo, no pudo impedir las desesperadas ofensivas de la primera quincena de septiembre. En el curso de estas acciones la Aviación Táctica no consiguió, como tampoco antes pudo, rechazar los ataques, ni aun evitar a sus tropas en línea el cerco y la destrucción. Solamente pudo detener las tentativas de explotación del éxito. El soldado de Infantería conseguía entrar bien en las posiciones y ahondar en las bolsas que se formaban, pero no podía ser seguido ni por la artillería ni por los tanques, ni tampoco por sus columnas de aprovisionamiento. Por ello, la Aviación Táctica proporcionaba a las fuerzas de reserva el tiempo para acudir.

Más tarde, en la ofensiva, el concurso que aportaba la Aviación Táctica a la Infantería no era mucho más potente que el de una artillería pesada, en tanto se tratara de romper las posiciones de primera línea.

Es en la explotación del éxito donde se revelaba su interés, en la lentitud general que imponía a la retirada del adversario en derrota, a quien obligó a abandonar todo su material pesado, transformando un Ejército clásico de 125.000 hombres en grupos de guerrilleros, muchos de los cuales fueron hechos prisioneros en las semanas siguientes.

En resumen, la Aviación Táctica, tanto en la ofensiva como en la defensiva, no aporta mucho más en las líneas mismas que la ayuda que se pide habitualmente a una Artillería sin que pueda suplir a la Infantería; pero no es exagerado atribuirle un papel esencial en la detención del avance nortista, así como en el éxito de la contraofensiva americana de 15 de septiembre. La Aviación Táctica es incomparable para incapacitar las retaguardias, cercanas o lejanas, donde el tiro de Artillería no ha dado nunca

resultados de consideración. El *apoyo aéreo* que no es indispensable, ni incluso muy útil, en la rotura o en la detención, recobra toda su potencia en la explotación del éxito, ya sea facilitándolo o parándolo.

El material: ¿reacción o hélice?

Las primeras misiones de la Aviación Táctica en Corea fueron encomendadas a los Lockheed F-80 "Shooting Star", que, en parte, componían las unidades estacionadas en el Japón. El programa de este caza de reacción no preveía la misión de asalto. La ocasión resultaba excelente para oponer los unos a los otros las doctrinas contradictorias del Ejército, de la Marina y de la Aviación y revisar las soluciones de compromiso aceptadas hasta entonces.

El caza de reacción, se afirmaba, no convenía para las *misiones de asalto*. Su excesiva velocidad era perjudicial; su radio de acción y su autonomía eran insuficientes; su resistencia no había sido probada; sus exigencias, en lo referente a aeródromos, se prestaban mal a una guerra de movimientos, con repliegues o avances rápidos: su rendimiento no alcanzaba, ni con mucho, el de los caza-bombarderos o el de los bombarderos ligeros equipados con motor de émbolo.

La velocidad.

El reproche de una velocidad excesiva que se hace a los aviones de reacción exige ser aclarado. La diferencia entre los aparatos equipados con un turboreactor y los accionados por un motor de émbolo se refiere más bien a la velocidad máxima que a la velocidad mínima. Esta última, sobre todo en las inmediaciones del suelo, no varía nada, cualquiera que sea el modo de propulsión.

Nada impediría a un piloto de "Shooting Star", si lo deseara, volar a unos 300 kilómetros-hora a algunos centenares de metros sobre su objetivo, salvo las balas de ametralladora que recogería a su paso.

¿Es necesario imponer esta forma de ataque al caza-bombardero y, para estar bien seguro que tendrá tiempo de sobra para virar correctamente, disponer su aparato de

forma que se le evite todo exceso de velocidad? La discusión entre los partidarios del avión lento, cuyos planos, abundantemente equipados de frenos, le permiten después del picado enderezarse a corta distancia del objetivo, y los defensores del avión rápido que lanza a gran distancia bombas con menos precisión, no data de la guerra de Corea. Hace quince años la Luftwaffe se pronunciaba en favor de los primeros. En cambio los "Shooting Star", e incluso los North American "Mustang" y los Republic "Thunderbolt", equipados con motores de émbolo, y que les precedieron como caza-bombarderos, se atienen a la segunda fórmula. Y el Ejército del Aire americano pudo anunciar que las primeras 5.000 salidas de "Shooting Star" no le costaron más de 15 aparatos, cuando los Junker JU-87 y los "Stuka" (aplicaciones de la fórmula "lenta"), resultaron ser la tumba de los aviadores alemanes.

Por lo demás, si sólo se trata de la precisión de lanzamiento, tal como puede esperarse de un "Shooting Star", que en picado de 60° largue sus proyectiles cohele a un millar de metros de un objetivo (tal como un tanque) y que lo alcance frecuentemente, es mucho mejor la del "Stuka".

Es ocioso reprochar al caza-bombardero el no poder discernir, bajo la perfección del camuflaje, un objetivo que a menudo el infante o el artillero no consiguen localizar, aun contando con tiempo suficiente y con potentes gemelos. Este problema no tiene nada que ver con el de la elección de un tipo de motor. Volvamos a los otros motivos de queja.

El radio de acción y la autonomía.

La insuficiencia del radio de acción de los "Shooting Star", que operaban al principio partiendo de sus bases japonesas, parece más real. Se insistía en su débil rendimiento, entre 500 y 650 kilómetros, cuando llevaban justo el suficiente combustible para volar cinco minutos en busca de su objetivo. Se añadía el peligro que implica, con tiempo cubierto y volando encima de una región montañosa, el descenso a través de las nubes, al cual se ven obligados por el hecho de tener que hacer el viaje de ida a

una altura impuesta por la necesidad de economizar el combustible.

El remedio se aportó en pocos días y allí mismo, y consistió en reunir en uno sólo dos de los depósitos situados en la punta del ala. El "Shooting Star" lleva actualmente en esos depósitos cerca de 2.500 litros en total, en lugar de 1.500 que llevaba antes. El estudio aerodinámico se hizo tan perfectamente que la velocidad máxima no se vió afectada. Los planos y los neumáticos resistieron.

La insuficiencia de autonomía, es decir, de la duración posible del vuelo, sin tener en cuenta la velocidad, puede que sea más grave. Durante mucho tiempo esta característica sólo interesaba a los aviones de escolta de la Marina, evolucionando sobre escuadras o convoyes de barcos. Pero en la actualidad el Ejército reclama la presencia, sobre el sector de un Regimiento, de aviones de servicio que, alertados por radio, puedan picar en menos de un minuto sobre cualquier objetivo que se señale. Los progresos técnicos aportarán, quizá, una solución a este problema, al menos en los teatros de operaciones donde no se ha de temer una reacción violenta terrestre y aérea.

La resistencia.

Una de las pocas sorpresas agradables para la Fuerza Aérea americana en Corea ha sido, sin duda, la demostración de resistencia de los cazas "Shooting Star". El turborreactor—un Allison J-33—ha demostrado una gran resistencia al intenso y excepcional servicio, e incluso a los proyectiles de la D. C. A. Igual ha ocurrido con los planos y células del avión.

El turborreactor se ha revelado como mucho más resistente que el motor de explosión. Atravesados por los proyectiles, los rotores de turbina que sus constructores no creían poder entregar más que después de un minucioso equilibraje estático y dinámico han devuelto, sanos y salvos, a su avión y a su piloto.

Pero queda por decir que el factor principal de esta casi inmunidad es la velocidad del avión en el curso de sus ataques. Los espectadores que en el último "meeting" de Orly pudieron comparar en vuelo a los aviones de reacción con los que llevaban motor de émbolo, comprenderán sin esforzarse el

motivo de que los primeros escapen ilesos a los ataques de una D. C. A., que convierte los planos de los otros en un colador.

El rendimiento.

Con mucha frecuencia se ha evocado la inferioridad del caza-bombardero de reacción sobre el equipado con motor de émbolo.

Es, afirman los detractores de la reacción, una inferioridad de principios: concebidos para grandes velocidades, estos aparatos tan afinados, están contruidos para llevar un mínimo de carga. ¿Valía la pena realizar esta maravilla de finura y de maniobrabilidad transónica que era el "Shooting Star" cuando se creó, para añadirle después un depósito en el extremo de cada ala, dos bombas pesadas y ocho proyectiles-cohete de calibre medio, cuya resistencia al avance es mucho mayor que la que ofrecen las alas suficientemente espesas y un fuselaje bastante voluminoso para albergar el combustible y el armamento?

Se podría responder con seguridad que los Chance Vought "Corsair" y los Douglas "Skyraider", y los North American "Mustang", todos aparatos de hélice, no transportan más que sus armas. Al menos no pretenden alcanzar 1.000 km-h. Además, el Ejército y la Marina han manifestado su intención de modificar esta situación en sus sucesores.

Por otra parte, el principio mismo de llevar el armamento exteriormente se defiende perfectamente, sobre todo para una Aviación Táctica. Cuando el *avión táctico* interviene cerca de las líneas, las cuales franquea en semipicado después de haber tomado altura, no se ve molesto por el suplemento de resistencia al avance, el peligro de tropezar con cazas de interceptación más rápidos no empieza más que en el camino de vuelta, y en ese momento el aparato se halla libre de toda su carga exterior y puede, por tanto, luchar a igual potencia, finura y maniobrabilidad.

¿Sería mejor que entonces tuviese que arrastrar el volumen inútil de un ala gruesa y de un depósito de bombas incorporado al fuselaje, vacíos el uno y el otro?

El *caza-bombardero*, que lleva su armamento en el exterior, con sobrecarga, pero

que se convierte en caza una vez realizada su misión, ha dejado atrás durante la última guerra al *avión de asalto* especializado y su desaparición no está próxima.

El turbohélice, solución de compromiso.

Puede ser que se halle pronto una solución que satisfaga tanto a las exigencias justificadas de las tropas terrestres, que reclaman una protección casi permanente y que desean aviones de gran autonomía de vuelo, con carga elevada de bombas o de bombas de "napalm", y las no menos legítimas de los aviadores, que desearían luchar en igualdad de fuerza en caso de interceptación por un caza enemigo.

Parece ser que los constantes progresos en ligereza y potencia del turbohélice, así como los del rendimiento de la hélice en el dominio transónico y supersónico, va a permitir a este tipo de motor abordar velocidades cuya exclusividad conservaba hasta ahora el turborreactor.

Ya actualmente las características que reclamaban el Ejército y la Aviación antes de la guerra para el caza-bombardero, es decir, 800 kilómetros-hora de velocidad, 14.000 metros de techo y 4.000 kilómetros de radio de acción han sido rebasadas ampliamente. Sólo la transformación del Douglas "Skyraider", con motor de émbolo Wright Cyclone 18, de 2.700 cv., en un "Skyhawk", con turbohélice Allison T-40, de 5.500 caballos, con hélices contrarrotativas, proporciona ya este primer resultado. Además, el rendimiento se eleva de forma excepcional, ya que el "Skyhawk", con sus 7.700 kilogramos cargado, puede llevar, para misiones a corta distancia, más de 3.000 kilogramos de bombas y de cohetes bajo el ala. Puede medirse el progreso desde los primeros bombardeos de ciudades alemanas, sabiendo que eran necesarios 1.000 cuatrimotores para lanzar 1.000 toneladas de bombas.

Pero esto no es más que un primer paso. La combinación del turbohélice con el turborreactor de que disponen algunos cazas en experimentación—el McDonnell XF-88, entre otros—podría, sin reducir mucho la velocidad máxima (cerca de los 1.200 kilómetros-hora), elevar más las características de vuelo que favorece la presencia de una hélice.

El límite de potencia de una Aviación Táctica.

Las operaciones de fin de octubre en Corea del Norte, cuando el Ejército nordista, reforzado de improviso, hizo retroceder primero a cuatro divisiones del Sur y dos norteamericanas, y más tarde a todo el conjunto del dispositivo, enturbiaron el entusiasmo de la Aviación Táctica.

Entonces o nunca era el momento de aportar los 1.200 aviones de los portaviones y de la quinta Fuerza Aérea. Se les lanzó a la lucha, pero en vano. Los norcoreanos, y sus refuerzos invisibles, continuaron trayendo de cabeza a su sorprendido adversario.

Pero la ofensiva de 24 de noviembre, seguida dos meses más tarde por la ofensiva norcoreana, que cambió por entero la situación a favor de los Ejércitos comunistas, no deja ya ninguna duda sobre las limitaciones de potencia de una Aviación Táctica.

Lanzada contra divisiones sin tanques ni artillería, la Aviación no consiguió impedir la brecha inicial ni apoyar eficazmente las unidades y las fuerzas de reserva en sus tentativas de taponar la brecha, ni tampoco evitar el repliegue a muchos centenares de kilómetros que la Infantería comunista lanzada impuso al octavo Ejército americano.

Al Este, el apoyo aportado por la Aviación embarcada a los "Marines" que ocupaban las cercanías del embalse de Chosin fué más eficaz y les permitió reembarcar en Hungnam.

Pero, en la serie de costosos avances que terminaron con este resultado, ¿cuál será la parte exacta del *apoyo aéreo*?

El avión, por tanto, no reemplaza en todas las circunstancias a una Infantería que no se ha conseguido constituir o que se desea conservar.

La *artillería volante*—así denominada la Aviación por la Marina en los comunicados consagrados a las operaciones de los "Marines"—como la Artillería pesada, es útil para atacar al adversario, acelerar su retirada o transformarla en derrota.

Las dos artillerías pueden, por otra parte, sustituirse la una a la otra, como ocurrió en España, donde los "Stukas" suplieron la artillería pesada nacionalista ausente. Pero el infante sigue siendo indispensable; no pue-

de detenerse con aviones la infiltración en los bosques o en las montañas. Esto se ha visto en Corea. Es necesario contar con efectivos de Infantería en cierta proporción con los del adversario.

Evolución del material terrestre bajo el efecto de la Aviación.

Cuando las circunstancias se prestan a su empleo, la potencia de la Aviación Táctica no ofrece ninguna duda. Los Ejércitos que no puedan beneficiarse con su apoyo deben adaptar a esta amenaza su organización, su armamento y su táctica. La guerra de Corea marca el comienzo de esta transformación, una de las más profundas que haya conocido la guerra terrestre.

Claramente apareció ya en 1944 el sentido de esta evolución, con las reacciones del Ejército alemán ante los ataques de la Aviación aliada en la retaguardia del frente de Normandía. Por primera vez el corte de las vías de comunicación ferroviaria o de carreteras había sido llevado hasta el punto de obstaculizar todo el transporte de material pesado hasta las líneas del frente. A la inversa, muchas divisiones tuvieron que abandonar en pleno campo, para poder retirarse, todo el que poseían.

Este estado de cosas es más marcado aún en Corea. La proporción de Fuerzas Aéreas en el conjunto de fuerzas en combate y la casi total ausencia de reacción antiaérea en uno de los beligerantes permitieron al otro las misiones más audaces. La penuria de medios de comunicación, sobre todo en el sector montañoso, complicaba más aún el desvío de los transportes cerca de los cortes de frente.

En tales condiciones, la transformación del armamento de las tropas comunistas fué radical: el papel del carro dejó de tener importancia; el obús pesado—menos de 300 kilogramos para un 120 mm., que puede ponerse en posición en un hoyo de tirador—representaba, en la mayoría de los sectores, el único material transportable, y se comprobó que esta adaptación del armamento no parecía haber reducido mucho las capacidades defensiva y ofensiva de los norcoreanos.

Así toda arma encuentra su parada. La Aviación Táctica ha hecho, una vez más, la experiencia.