

# Aeronáutica Militar

## El avión de asalto

Por **Antonio Llop Lamarca**

Coronel de la Escala del Aire

En el combate terrestre ambos adversarios buscan el apoyo del terreno. La defensa obtiene de él el máximo provecho mediante la ejecución de obras protectoras que, según las diversas condiciones que concurren en cada caso, poseen características especiales de solidez. El atacante, para cumplir sus fines, ha de posesionarse de estas obras, sin lo cual no podría batir al adversario, y por tanto, el combate tiene su punto culminante en el momento del asalto.

La naturaleza de las obras modernas exige por su solidez que su destrucción sea efectiva, mediante el empleo de fuertes cargas explosivas, y esta misión no puede cumplirla sino una poderosa artillería. El plan de fuego de éstas tenderá a lograr la completa destrucción, o cuando menos la suficiente neutralización de todo el sistema defensivo, en forma tal que la protección que el terreno ofrezca al defensor pueda ser superada por el asaltante.

Los efectos logrados por la artillería no pueden apreciarse en su justo valor, sino en el momento del asalto. Si estos efectos no han sido suficientes, el infante podrá verse detenido en su marcha, y será necesario completar la obra destructora de la artillería mediante la reanudación del fuego de ésta o por el empleo de otros medios.

Un elemento que no debe olvidarse en la guerra moderna es el enmascaramiento de las obras, y aun cuando los modernos medios de observación permiten su descubrimiento, no siempre podrá éste efectuarse por completo, y así podrá darse el caso de la existencia de obras que por ignoradas no han sido batidas previamente.

Otras obras estarán situadas en condiciones tales que la observación del tiro dirigido sobre ellas no pueda hacerse en debidas condiciones, por lo que su destrucción ofrecerá mayores dificultades y no podrá contarse con ella con seguridad.

Vemos, pues, que el infante asaltante puede verse detenido por un enemigo cuyas protecciones no han sido suficientemente destruidas y por el fuego que se le haga desde obras ocultas cuya actividad no se manifiesta hasta estos momentos decisivos del combate.

Para lograr la destrucción de estos puntos en los que el enemigo se apoya será preciso en numerosos casos poner nuevamente en funcionamiento a unidades artilleras con difícil comunicación, y cuya situación quizá se halla en vías de variación, y a veces la reanudación del fuego artillero traerá consigo un grave peligro para el propio asaltante.

El tamaño de las obras puede ser extremadamente reducido, necesitando el empleo de una artillería emplazada a corta distancia, lo que, por otra parte, impone una limitación en el calibre de las armas, que puede hacer que resulte insuficiente su potencia destructora. El empleo de una artillería más poderosa presentará mayores dificultades y requerirá un tiempo que en estos momentos será siempre precioso.

En gran número de casos estos centros de resistencia se presentarán cerrando el paso a núcleos de fuerzas que actúen explotando un éxito inicial y en circunstancias en que el éxito

de la maniobra dependa de que los retrasos sobre los horarios previstos no rebasen ciertos límites. En estas condiciones no se trata ya de vencer una resistencia, sino de vencerla en minutos, y la artillería que forme parte de tales unidades no siempre podrá lograrlo con la premura apetecida.

Los zapadores de asalto podrán en ocasiones completar la obra de la artillería y abrir camino a la Infantería propia; pero no es posible contar con su actuación, sino como complemento de la acción destructora de otras armas.

Los núcleos de resistencia enemigos insuficientemente destruidos, así como aquellos que puedan precisar ser batidos con rapidez en el curso de la maniobra, pueden ser atacados con éxito por el Arma aérea, que, en íntima colaboración con las tropas asaltantes, facilitará la acción de éstas, haciendo cese su momentánea paralización, permitiéndoles realizar el asalto y haciendo posible la prosecución de la maniobra.

El avión de asalto ha de ser el que se emplee en este momento; es decir, un avión con potencia suficiente para destruir obras que resistan la acción de una artillería de mediano calibre y con precisión de lanzamiento extraordinaria.

En nuestra pasada Guerra de Liberación la pobreza de medios artilleros dió origen al empleo normal de la Aviación nacional reforzando la acción artillera, y en ella tuvo lugar el nacimiento de la "cadena" como Aviación de asalto.

Naturalmente, nuestra guerra tuvo características especiales, y especial fué también el empleo que en ellas se hizo de la Aviación, por lo que tal empleo no puede tomarse como norma de actuación para otra campaña.

En la actual guerra el cemento se emplea con gran profusión, y cuando una fuerza se estabiliza se recurre a él, proporcionando una solidez a las organizaciones defensivas que las inmuniza contra los ataques que pudiera dirigirle una "cadena" como las empleadas por nuestra Aviación. Estas eran constituídas por un número de aviones que oscilaba entre seis y nueve, pertenecientes a un tipo de material que por haber perdido condiciones para su empleo como caza fueron dedicados a este fin, y por aparatos de reconocimiento y bombardeo ligero, al que el entusiasmo de las tripulaciones convertía en aviones de asalto. Su armamento consistía en ametralladoras ligeras y algunas bombas de pequeña potencia.

Con este armamento únicamente pueden ser batidos objetivos cuya protección sea punto menos que inexistente, o infantería en trincheras cuya construcción presente tramos rectos fácilmente enfilables, y aun en este caso, y debido a la existencia de armas automáticas especialmente dedicadas a batirlos, será tal la dificultad de empleo de estos aviones, que su actuación no sea económica, no correspondiendo en absoluto los efectos logrados a los sacrificios exigidos, por lo que el avión armado con ametralladoras de pequeño calibre y bombas de pequeña potencia no será un avión de asalto, sino más bien un avión de persecución o explotación, caso de que fuera posible la existencia de tal modalidad.

Dos condiciones ha de cumplir el avión de asalto, y son:

que las bombas arrojadas tengan una potencia suficiente para la destrucción deseada, y que la precisión de su tiro sea la máxima. Una tercera condición pudiéramos añadirle, y ésta es que su empleo sea tan inmediato como pueda lograrse, lo que trae consigo la necesidad de que los aerodromos estén situados a una mínima distancia de la zona de actuación. Claro está que esta necesidad de la instalación de campos en la proximidad de la zona de actuación trae consigo la de acomodarse a la realidad del terreno, que no siempre permitirá, ni por la naturaleza de éste ni por el tiempo que es preciso para el acondicionamiento de los campos de aterrizaje, disponer de éstos en número suficiente y dotados de cuantas condiciones técnicas son apetecibles.

El avión de asalto necesitará, en primer lugar, atender a las necesidades de su empleo en el aire; pero en cuanto sea posible y sus características no se opongan a esta primera necesidad, necesitará poseerlas tales que su empleo sea posible utilizando campos de fortuna.

Esta necesidad ha de sentirse fuertemente en nuestro país, en el cual, debido a la configuración del terreno, no es posible contar con gran número de campos de excelentes condiciones, y menos aún a una prudencial distancia de nuestras posibles líneas de contacto.

El armamento de estos aviones, dado el fin a que están dedicados, ha de ser eminentemente ofensivo, siendo la bomba su principal medio de acción. El peso de la bomba arrojada ha de poder alcanzar, por lo menos, los 500 kilos, debiendo poseer dispositivos que hagan fácilmente utilizables todos los tipos de bombas de menor peso.

La naturaleza de los más probables objetivos de estos aviones, la necesidad de batir cada blanco por separado, por constituir islas de resistencia, y el pequeño tamaño de los mismos, exigen la máxima precisión en el tiro, imponiendo la necesidad de utilizar el picado como sistema de lanzamiento.

En ocasiones el asalto podrá ser eficazmente apoyado mediante el empleo de fuego de ametralladoras, por lo que será necesario que vaya equipado con un cierto número de armas de esta clase, cuatro como mínimo, a fin de que el volumen de fuego obtenido posea suficiente poder ofensivo, y situadas en forma que la cadencia de fuego no sufra alteración por los cambios de régimen del motor.

El avión así armado será un avión de asalto y explotación apto para acompañar a la Infantería en el asalto y momentos subsiguientes, pudiendo dificultar la reorganización de las unidades enemigas mediante el fuego de las armas ligeras.

El fuego de estas armas será especialmente eficaz contra el personal descubierto, o sorprendido, en algunas instalaciones, pero no contra cualquier objetivo medianamente protegido. La existencia actual de unidades blindadas, especialmente peligrosas por su movilidad y poder ofensivo, que las hace capaces de cerrar una rotura y constituyen con sus carros grupos de obras móviles, que si no han de ser asaltadas por la Infantería, sí necesitan de su destrucción para la prosecución del avance, impone la necesidad de que puedan ser batidas por el avión de asalto, lo cual realizará éste mediante el empleo de la bomba. La movilidad y extrema pequeñez de estos elementos les hace un difícil blanco para el Arma aérea, que, no obstante, obtiene sobre ellos señalados triunfos; pero éstos pueden ser aumentados mediante el empleo en los aviones de cañones de 20 mm., dotados de proyectil perforante, o de calibre mayor si las condiciones técnicas de los aparatos de asalto lo permitieran.

El mayor enemigo del carro es, desde luego, el carro propio y el cañón antitanque, cuyas acciones pueden ser refor-

zadas desde el aire, ya que desde él pueden batirse no solamente los carros puestos en fuego en el momento, sino las reservas ocultas y dispuestas para entrar en acción.

Las grandes masas blindadas son objetivos apropiados para la actuación de las unidades de bombardeo; pero un despliegue de carros precisa que éstos sean batidos por separado.

Mediante el empleo del cañón de 20 mm. pueden batirse carros ligeros y aun medios.

Las características técnicas del avión de asalto han de ser las apropiadas a su modalidad de empleo. Desde luego, la absoluta precisión que se precisa en el lanzamiento de sus bombas exige que sea un avión propio para el lanzamiento en picado, que por su forma de actuar y lugares donde ha de tener lugar esta actuación necesitará estar dotado de un motor adecuado para su funcionamiento a baja altura, y ha de ser también tan maniobrero como sea posible lograrlo. Su armamento podrá estar constituido por lanzabombas adecuados para el empleo de bombas hasta de 500 kilogramos; como mínimo, un cañón de buje y cuatro ametralladoras ligeras en los planos, con trayectoria convergente a 400 metros.

El desgaste de las unidades de asalto ha de ser forzosamente muy grande, por lo que el material ha de ser de gran simplicidad y fácil reparación. Un avión tipo *Ju. 87*, que tan grandes resultados está obteniendo en la actual guerra, es, a nuestro juicio, el tipo ideal, teniendo en cuenta que por ser esta clase de avión especialmente útil para otros cometidos, habrá de entrar en gran proporción en toda Armada aérea.

El empleo como avión de asalto de un avión de características análogas al citado no traería consigo la necesidad de la existencia de un tipo más, y proporcionaría la ventaja de poder disponer en momentos necesarios de suficiente número de aviones dedicados en cada momento al fin que el Mando considere más interesante.

En cuanto a su modo de empleo y dependencia táctica, ha de responder siempre a obtener de su actuación el máximo resultado, lo que se logrará cuando ésta tenga lugar oportunamente. Una pérdida de minutos puede hacer bajar sensiblemente el nivel de este resultado; por ello las unidades de asalto habrán de depender directamente del Mando de las tropas que hayan de realizar la acción que ha de apoyarse; bien entendido que esto no quiere decir que esta dependencia se prolongue más allá de lo estrictamente indispensable; es decir, que así como al Mando de una unidad se le prestan los medios suplementarios que se juzgan convenientes para el cumplimiento de una misión que exija elementos superiores a los orgánicos, deberán ponerse a disposición del Mando terrestre las unidades de asalto precisas para asegurar su acción, bien durante un período de tiempo, o bien hasta la consecución de un determinado objetivo.

Los enlaces es preciso sean perfectos, a fin de que los aviones estén en la mano del Mando al que la misión ha sido encomendada, debiendo ahorrarse cuantos escalones intermedios sea posible eliminar, evitando el ascender a los Mandos superiores para enlazar beneficiarios y beneficiarios, tendiéndose a establecer una conexión directa entre los actuantes aéreos y los terrestres.

El personal que forme parte de estas unidades necesitará estar compenetrado al máximo con las tropas cuya acción han de facilitar. Su instrucción en cuanto al conocimiento de la técnica del combate terrestre ha de ser perfecta, debiendo constituir una especialidad dentro del Ejército del Aire, como el torpedismo la constituye en nuestra Marina, pudiendo estar dispuesta dentro de la especialidad propia del bombardeo en picado, poseyéndola todo el personal de estas unidades.