

# Defensa contra aeropuertos

Por JOSE FERNANDEZ AMIGO  
Teniente Coronel Ingeniero Aeronáutico.

*Justificación.*—El autor de este trabajo comienza por disculparse de lo que pudiera parecer intromisión—para el técnico—en el ajeno campo de las lucubraciones estratégicas. No obstante, manifiesta en su descargo que el tema hoy abordado no le es totalmente extraño, por su especialización actual—Aeropuertos—, ni por su Arma de procedencia—Ingenieros del Ejército.

Sólo pretende despertar el interés sobre este tema no demasiado tratado.

*Punto de partida.*—La tercera dimensión de la guerra moderna trajo consigo la necesidad de una protección horizontal sobre el territorio que antes sólo era violable por su periferia. Desgraciadamente, dicha defensa no es posible hacerla más que en forma discontinua, tanto en el tiempo como en el espacio; bien activa (caza, antiaérea), o bien pasiva (refugios). Por ello, las posibilidades de una invasión o ataque se extienden a la totalidad del suelo. No obstante, hemos de distinguir dos clases de ellos: los limitados en sus efectivos y misiones (paracaidistas o planeadores) con carácter de golpes de mano, o cabezas de puente aéreo a retaguardia de las líneas terrestres, que puede ocurrir en cualquier punto; y otros en forma más amplia y decisiva, que consistirán en el transporte de varias grandes unidades para constituir un nuevo frente de combate. En este último caso claro está que la vía de acceso será algún aeródromo o aeropuerto previamente ocupado por unas fuerzas ligeras y acondicionado por zapadores paracaidistas lanzados en planeadores.

Partiendo, pues, de un dominio del aire, que puede ser sólo transitorio (y ello puede lograrlo cualquiera de los beligerantes en algún periodo, pues la supremacía aérea se diferencia de la naval en sus continuas y circunstanciales variaciones de signo), de la limitación de las destrucciones que pueden ser hechas en un aeropuerto (las voladuras de trozos de pista representan sólo entorpecimientos locales que pueden ser repa-

rados en plazo de horas), y de la gran capacidad de transporte de los modernos aparatos, no resulta muy aventurado afirmar que es posible un lanzamiento de paracaidistas durante la noche para apoderarse del aeródromo, una intensa llegada de zapadores, refuerzos y medios auxiliares de reparación durante las primeras horas de la madrugada, iniciando durante el día un transporte de personal a tal ritmo y con tal capacidad, que llegada la noche—en un aeródromo con pistas paralelas sobre todo—hayan llegado a reunirse no menos de tres divisiones al completo de su material y efectivos.

Cierto es que ello exige una cuidadosa organización, una gran abundancia de medios y una capacidad suficiente para soportar las pérdidas mayores o menores que la natural desesperada resistencia puedan presentarles; pero como todo ello es posible, y lógico pensar que puede ocurrir, hemos de concluir admitiendo como cierta la eventualidad de que (como ya reconocieron los Jefes de Aduanas) el perímetro de nuestros aeropuertos sea una nueva frontera y haya de preverse, sobre la ya pensada probabilidad de tenerlos que defender, esta nueva e intranquilizadora de defenderse de ellos con mayor urgencia y tesón que pudiéramos hacerlo en las fronteras naturales y políticas, por cuanto en aquéllas la distancia y los obstáculos hasta los centros vitales son apreciables, en tanto que los aeropuertos están situados junto a las grandes urbes y sobre todo, a la capital de la nación, con el doble significado moral y material (nudo de comunicaciones férreas y por carretera), ligados además a ella por unas autopistas y enlaces que sin cesar nos preocuparemos de mejorar.

*Consecuencias.*—Admitido lo anteriormente expuesto e insistiendo en la idea de considerar a los aeropuertos como posibles futuras cabezas de puente que amenazan nuestros más importantes centros vitales, surge la necesidad de su defensa, que se ha

de organizar en un sentido totalmente nuevo en la estrategia: de dentro a fuera, no para impedir la conquista de la plaza fortificada, sino tratando de estrangular, "encapsular", al ejército adversario que lo tome como base de partida.

No hay tampoco que dejarse llevar por un criterio simplista y considerar que el problema se reduce a volver del revés (como se hace con un guante) el dispositivo de una fortaleza terrestre, escalonando las diferentes líneas de resistencia, pues nuestro problema tiene singularísimas características, a las cuales vamos a pasar ordenada revista:

1.º Los ataques que la línea fortificada que rodease a los aeropuertos habrá de soportar serán en el siguiente orden:

a) Bombardeo aéreo. b) Acciones de tropas ligeras (paracaidistas y planeadores) que llevarán los paquetes de explosivo a las propias troneras, como en la clásica operación de Eben-Emael. c) Ataques frontales de masas más o menos pesadas de tropas transportadas (con su artillería, camiones, etc.).

2.º Su actividad habría de disponerse contra:

a) Aviones en vuelo. b) Aviones que aterricen o despeguen. c) Aviones estacionados y sus servicios. d) Tropas ya organizadas o en trance de serlo. e) Sus atacantes directos.

3.º Sus misiones habrían de ser:

a) Defensa del aeropuerto y de la ciudad próxima contra acciones y raids aéreos. b) Defensa del aeropuerto contra desembarcos aéreos, golpes de mano, etc. c) Abortar cualquier acción del enemigo que intente convertir el aeropuerto en cabeza de puente o base para futuras operaciones. d) Impedir su progresión y desarrollo, caso de que el adversario hubiese logrado apoderarse del aeropuerto, con todas las consecuencias que ello supone.

4.º Su resistencia habrá de ser definitiva y a ultranza, pues entre ella y el núcleo urbano, que será el primer e inmediato objetivo del ataque, no existirían otros obstáculos ni posiciones para frenar o tratar de impedir sus progresos.

De acuerdo con todo ello, cabe aventurar que una racional y completa fortificación contra aeropuertos que pudieran ser tomados por el enemigo es de todo punto imprescindible, y debiera consistir en varias líneas escalonadas en profundidad y constituidas

por fortificaciones y baterías orientadas hacia el propio aeropuerto y situadas en la prolongación de sus pistas, a fin de batirlas con fuego rasante; constituyendo cada uno de ellos un elemento autónomo con capacidad de resistencia indefinida aun cuando se encuentre totalmente solo, aislado de los demás y rodeado por el enemigo. Su armamento podría consistir en:

1.º Armas antiaéreas de reducido calibre y gran velocidad de tiro, para disparar contra los aviones en vuelo bajo, ya que la artillería antiaérea de largo alcance puede y debe quedar fuera de la zona fortificada en posiciones móviles y enmascaradas, confiando a la diseminación y ocultación su propia defensa.

2.º Cañones de tiro rápido y proyectiles incendiarios, sobre todo, que balirían con fuego rasante el campo. El emplazamiento de estas armas para luchar contra los aviones que aterricen será especialmente cuidado en casamatas perfectamente protegidas y a ello exclusivamente dedicadas. Funcionan como las ametralladoras "traditori" de la estrategia clásica, esto es: no interviniendo hasta última hora para no delatarse.

3.º Ametralladoras para su defensa próxima.

4.º Morteros u obuses, instalados a retaguardia de la primera cadena de montañas que rodee el aeropuerto, con objeto de que, sin ser vistos desde él, puedan batirlo en todas sus partes mediante unos observatorios que los dominen y unos datos de tiros previa, detallada y meticulosamente estudiados.

Hasta aquí han quedado sólo apuntadas las ideas básicas sobre las que creemos debe apoyarse un proyecto de fortificación contra aeropuertos. Está claro que en cada caso particular el problema tendrá sus especiales características, que habría que discutir y completar llegado el momento. Por ahora nos ha de bastar con sólo lo expuesto e incluso con la primera parte de nuestro trabajo: con sentir y comprender el grave problema que representan unas vías de invasión tan peligrosamente amenazadoras como son los propios aeropuertos. De ello a la inquietud por organizar de forma adecuada la oportuna defensa media sólo un paso: precisamente el que quisiéramos que se diera.