

Aviación de Asalto

Por GERARDO FERNÁNDEZ PÉREZ

Teniente coronel de la Escala del Aire

Una de las especialidades de la Aviación de Cooperación con el Ejército es la Aviación de Asalto, que tantos laureles cosechó en nuestra Gloriosa Cruzada, donde era conocida por el nombre de "cadena" por su modalidad de actuación. Su nacimiento data de más antiguo, pues ya en las campañas de Marruecos se actuaba en "cadena" para aprovisionar posiciones, basados en que mientras un avión lanzaba una o más bombas a poca altura, el siguiente de la fila india (como entonces se llamaba), compuesta de seis o siete aparatos, era menos batido por el enemigo.

En los avances de nuestras fuerzas de tierra, ya el año 1926 se empleó la "cadena" con gran utilidad, facilitando grandemente las operaciones, llegando a conseguir en algún caso, como el de la toma del Zoco del Telata de Aslef, que, merced al esfuerzo aéreo ametrallando y bombardeando en "cadena", nuestra Infantería tuviese menos de treinta bajas, mientras de los 14 Bristol, que formaban en dos cadenas, fueron derribados dos en campo enemigo y siete más seriamente tocados, figurando entre estos últimos el entonces teniente García Morato, que tomó tierra en las líneas con 27 impactos en su avión. Lo que prueba que si las armas automáticas existían en pequeña proporción, también la velocidad de aquellos aviones era muy distinta a la actual, y se necesitaba el mismo valor y arrojo que hoy para lanzarse a 120 kilómetros sobre el enemigo, que esperaba bien parapetado en fortificaciones irregulares difíciles de descubrir.

Aquella antigua Aviación es la madre de la actual. Corresponde, pues, a España, el glorioso papel de iniciadora en la Aviación de Asalto, como le correspondía también el de ser la primera en emplear la Aviación como arma ofensiva, el año 1913, que envió a África una escuadrilla, mandada por el entonces Capitán Kindelán, que pagó su tributo de sangre con la de los Capitanes Barreiro y Ríos, primera derramada en el aire, y que formaron las primeras gotas del torrente caudaloso de la legión de héroes del aire que dió la suya en la guerra 1914-18, en nuestra campaña de liberación y en la actual guerra europea y japonesa.

De nuestra pasada campaña dedujeron consecuencias valiosas Alemania e Italia sobre empleo general del Arma Aérea, que la primera tuvo ocasión de emplear ya con éxito rotundo en Polonia, Noruega y frente occidental, y que ambas practican en la actualidad.

EMPLEO

El empleo principal de la Aviación de Asalto en nuestra Cruzada ha sido, en la mayoría de los casos, el de facilitar el avance de las fuerzas de Tierra, bom-

bardeando y ametrallando las posiciones enemigas, con lo que se disminuía notablemente su fuego y se llegaba a veces hasta anularlo por el efecto moral y material de las "cadenas"; es decir, de la actuación de seis a nueve aviones que, uno detrás de otro, se lanzan sobre el enemigo, atacando en picado y protegiéndose mutuamente sin romper los "eslabones", o sea entrando el primero por segunda vez cuando el último sale del picado. Claro está que esta protección es solamente relativa, pues de posiciones paralelas al objetivo se recibe intenso fuego, que solamente con varias cadenas combinadas se podría atenuar, pero que, por no disponer de ellas, no había otra solución que afrontar con decisión y arrojo y reducir el Mando el empleo de las cadenas, limitándolo al momento inminente del asalto de la Infantería y al de la persecución del enemigo para explotación del éxito.

Esto requiere, como es natural, un enlace perfecto con las fuerzas asaltantes, e iniciativa por parte del Jefe de la Unidad aérea, cuando en algún caso éste no existe, sabiendo apreciar desde el aire la situación del Ejército de Tierra e intensidad del fuego antiaéreo enemigo, y, en virtud de uno y otro, tomar la decisión que más convenga.

La navegación hasta el objetivo se hará con plano 1 : 1.000.000 ó 1 : 400.000; pero una vez próximo a él se empleará el 1 : 25.000, y en algún caso, como ocurrió en el Ebro, por ejemplo, que los objetivos eran numerosos y difíciles de localizar, convendrá emplear el 1 : 5.000; pero esto es ya excepcional.

La fotografía es el más valioso auxiliar para la localización.

En ruta hacia el enemigo se puede ir en cuña; pero antes de llegar a la línea se forma ya en ala, y se entra en el objetivo con altura de 500 a 1.000 metros, reconociéndolo previamente y localizando las fuerzas propias antes de iniciar el ataque. Vista la situación, el Jefe de la formación lo iniciará descendiendo hasta los 100 metros, arrojando una bomba, que será clara referencia para los demás, que iniciarán sucesivamente el picado cuando el anterior se halla próximo al suelo.

Si las condiciones meteorológicas y el terreno lo permitan, se procurará iniciar el ataque con el sol de espaldas, al objeto de facilitar la visión propia y dificultar la del enemigo.

La salida de picado se hará siempre hacia las líneas propias.

El empleo contra tropas al descubierto y acciones de persecución son de verdadero éxito para la Aviación de Asalto y constituyen su más fácil objetivo. Tropas en marcha, camiones parados o en movimiento o trincheras de segunda o tercera línea, cayendo sobre ellas

desde altura, rapidísimamente y por sorpresa, han sido batidos casi sin riesgo para las tripulaciones.

El avance de los carros de combate fué facilitado en varios casos cuando, visto por el Jefe de la Unidad aérea que éstos eran detenidos y concentraban su tiro en un punto dado, intuía que la ofensiva enemiga partía de aquel punto, que, una vez atacado por la "cadena", se veía avanzar a los carros; prueba clara de que el objetivo había sido alcanzado.

En varios casos (Extremadura, Ebro y Cataluña, por ejemplo) fueron detenidos los carros de combate enemigos por las "cadenas"; pero el efecto sobre éstos era casi moral solamente, pues ni la ametralladora de 7,92 ni la bomba pequeña, salvo tiro afortunadísimo, le hacían nada prácticamente; de donde se deduce que el dotar a este material de vuelo de ametralladora antitanque sería acertadísimo.

Vemos, pues, que en el campo táctico ha tenido la Aviación de Asalto fácil empleo. En el estratégico ha sido empleada rarísimas veces, y con el nacimiento de unidades de los destructores y el bombardeo en picado no tiene razón de ser su actuación, a menos que en algún caso excepcional convenga reforzar la de aquéllas.

Para que el rendimiento de esta clase de unidades sea grande, el ataque a tierra ha de ser ordenado, seguro, preciso y sin vacilaciones, poniendo en la empresa toda la inteligencia y voluntad, a la vez que haciendo derroche de valor.

PERSONAL

Visto el empleo de esta clase de Aviación, fácil es deducir las condiciones técnicas y morales del personal que ha de constituirlo. Han de reunir las condiciones que forman el combatiente excepcional: tener decisión y arrojo en grado máximo, poseer clara inteligencia y una firme voluntad de alcanzar el fin perseguido, a la vez que una serenidad grande para efectuar las maniobras sin precipitaciones y con la destreza y suavidad que requiere esta clase de vuelos. Por tanto, ha de ser, primero, voluntario, y después, escogido. La primera de estas dos condiciones no hay si quiera que citarla en nuestra Aviación; así que habrá que tener en cuenta la segunda. Son estas condiciones las garantías necesarias para que el rendimiento de esta especialidad responda en el campo de batalla al riesgo y a la importancia de los medios empleados.

Elegidos los mandos más aptos para la formación de cuadros y seleccionados los pilotos, se instruirán individualmente primero y colectivamente después.

En la instrucción individual se practicará intensamente la localización de objetivos difíciles y el tiro contra blancos en tierra. En la colectiva, la formación y el ataque sin continuidad; es decir, formando cadena y observando el por ciento de impactos sobre blancos fijos.

La enseñanza preliminar debe ser realizada en las Escuelas de Caza; después, en las Unidades de empleo.

Los Comandantes de los Grupos y los Capitanes de las Escuadrillas han de ser los verdaderos "conducto-

res", y, por tanto, poseer las cualidades citadas en grado máximo.

El Jefe será el fiel retrato de la formación: si él duda, vacilará toda ella; si ataca con decisión, nadie dejará de seguirle, estimulado por su ejemplo.

Es necesario dotar de alma a estas Unidades; es decir, crearles un espíritu de Cuerpo elevadísimo para llegar a conseguir que en todos los que componen la formación exista una sola voluntad y una sola fe; voluntad y fe que serán siempre las del Jefe, así que la responsabilidad moral y material de éste no puede ser mayor.

MATERIAL

En nuestra Campaña se emplearon varias clases de aparatos en Aviación de Asalto (He-51, He-45, Ro-37 y Caproni-310), siendo el más aceptable el "He-51", con dos ametralladoras sincrónicas M. G. 17, de 7,92; seis bombas de 10 kg. k. n.; velocidad, 300 km., y autonomía, 370, sin depósito suplementario, y 570 con él. (Con bombas no puede llevar depósito suplementario.)

Este material no está plenamente dotado para este fin, y las exigencias de empleo piden otras características, que vamos a examinar.

Los aviones de esta clase han de ser:

Veloces. Para atacar rápidamente y alejarse en breve tiempo de la reacción enemiga, que a poca altura es muy peligrosa. La velocidad en picado deberá alcanzar los 550 por hora y mantenerse sobre los 350 al encabritar, hasta alcanzar los 1.000 metros, altura que ya da una seguridad relativa ante las armas automáticas e individuales de tierra. Velocidad horizontal, 400 kilómetros, lo que permite rápidos desplazamientos y le da el carácter de movilidad y rapidez necesarios para su actuación.

Tamaño del avión, pequeño.

Autonomía, de tres a tres horas y media, aproximadamente, lo que permite profundizar la acción y darle permanencia si es cercana.

Fácil manejo. Debe ser tan maniobrero como el Caza de Combate, picando y encabritando violentamente, con suma facilidad, pensando siempre que la maniobra es su gran salvaguardia.

Gran campo visual. Para localizar los objetivos rápidamente, con los inconvenientes que a veces presenta el terreno cuando se vuela a poca altura, y para no perderlos después durante el curso de la acción.

El material anticuado en Caza debe ser dedicado a Escuelas, pero nunca a esta especialidad.

El monoplano de ala media, con gran visibilidad frontal y lateral, acaso constituyese el tipo más apropiado.

MOTOR

Debe ser de alta potencia (600 a 800 HP., aproximadamente), permitir bruscos cambios de régimen sin perjuicio de la regularidad y funcionamiento, dar su

máxima potencia en las cotas bajas y tener refrigeración por aire. Su colocación sobre el aparato ha de ser a base de no obstaculizar la visibilidad, y de no poder conseguir esto con el de refrigeración por aire, es preferible el de glicol, con los inconvenientes de la mayor vulnerabilidad.

La hélice debe ser metálica, de paso variable y con mando eléctrico.

ARMAMENTO

Dos ametralladoras sincrónicas, dos fijas en el borde de ataque y un cañón de 20 mm. en el buje.

Un portabombas capaz para 300 kilos de explosivos y posibilidad de instalar, si es preciso, aparatos fumígenos.

Las ametralladoras han de tener mandos eléctricos, tanto de disparo como de desencasquillamiento.

El colimador para el tiro de las ametralladoras ha de ser sencillo y bien colocado. El visor no es necesario, dada la poca altura de bombardeo y la forma del ataque.

PROTECCION

La protección, dada la modalidad de empleo de estos aviones, se impone, no sólo como medio de seguridad, sino como elemento moral de primer orden; pero limitándose solamente al puesto del piloto y depósito de esencia por razones de peso mínimo. El puesto del piloto podría estar protegido por una cabina de forma ovalada, de acero u otro material apropiado, conteniendo en el interior los instrumentos de a bordo, colocada lo más delante posible del fuselaje y sin entorpecer el campo visual.

ENLACE

Hasta la fecha se realizó éste por paneles que colocaban las fuerzas de Tierra, jalonando la primera línea y poniendo flechas en dirección conveniente de

ataque al enemigo y una cruz en el momento de prepararse para el asalto.

Desde el aire a tierra se hacía alguna vez por medio de partes lastrados.

Otro medio para señalar los objetivos fué el empleo de humo de colores, de proyectiles especiales de Artillería.

Hoy se impone ya el uso de la radio, en telefonía, para más facilidad, mediante aparatos de onda ultracorta, que comunicaría con Puestos de Mando de la primera línea.

El secreto en el momento de actuación desaparece, y el tiempo es tan breve, que no importa que el enemigo se entere.

La antena se recogería en el momento de iniciar el ataque y se largaría después, volando a más de 300 metros, cuantas veces fuese preciso.

No hace falta indicar que es insuficiente que la lleve el Jefe.

RESUMEN

El empleo de la Aviación de Asalto en el campo táctico, auxiliando a las fuerzas de Tierra, es ya casi imprescindible, sobre todo en el asalto de la Infantería, donde puede conducir a resultados decisivos.

Ver. Decidir. Maniobrar ¡rápidamente! ha de constituir el lema de esta especialidad, y a él han de atenerse los Comandantes afectos del C. G. de Tierra, de la G. U. de que dependa, pensando siempre que el factor "tiempo" adquiere en esto un valor inusitado.

Las Unidades de Asalto formarán parte de la Cooperación del Ejército de Tierra, de cuyo Mando dependerán tácticamente, recibiendo las órdenes por medio del Comandante de Aviación del C. G. de Tierra y por hilo directo, de ser posible.

Contra fortificaciones permanentes o semipermanentes no es eficaz, y hay que proscribir su empleo. El valor del personal de estas Unidades aumenta el coeficiente de las mismas a límites insospechados.

El avión, armamento y protección, con tener importancia grande, pasa a segundo plano al lado del personal.

