

El bombardeo en picado, especialidad del Arma Aérea

Por el COMANDANTE

José Muñoz Jiménez

De la Escuela Superior del Aire

Mucho se ha discutido en revistas extranjeras, y, sobre todo, no se ha concretado nada sobre esta modalidad de actuación, desarrollada con éxito indiscutible en la actual contienda, especialmente en la campaña de Polonia (me refiero al bombardeo en picado próximo (monomotor), donde el tipo de avión Ju-87, representativo de este sistema de actuar, fué una verdadera revelación.

En la revista aeronáutica italiana de junio de 1940, y en su artículo "Especialidad de ataque al suelo", habla de las distintas tendencias surgidas alrededor de este problema, resumiéndolas así:

1.^a La Aviación de ataque al suelo (bombardeo en picado próximo) no tiene razón de existir ni como especialidad ni como modalidad de empleo.

2.^a El bombardeo en picado próximo puede ser concebido como una modalidad de empleo; y

3.^a El bombardeo en picado próximo debe crear una especialidad del Arma Aérea, con su doctrina particular, su tipo apropiado de avión y especial instrucción de su personal.

La necesidad del bombardeo en picado, con su especial sistema de puntería y reducción de la distancia avión-blanco para el lanzamiento de las bombas, es indiscutible.

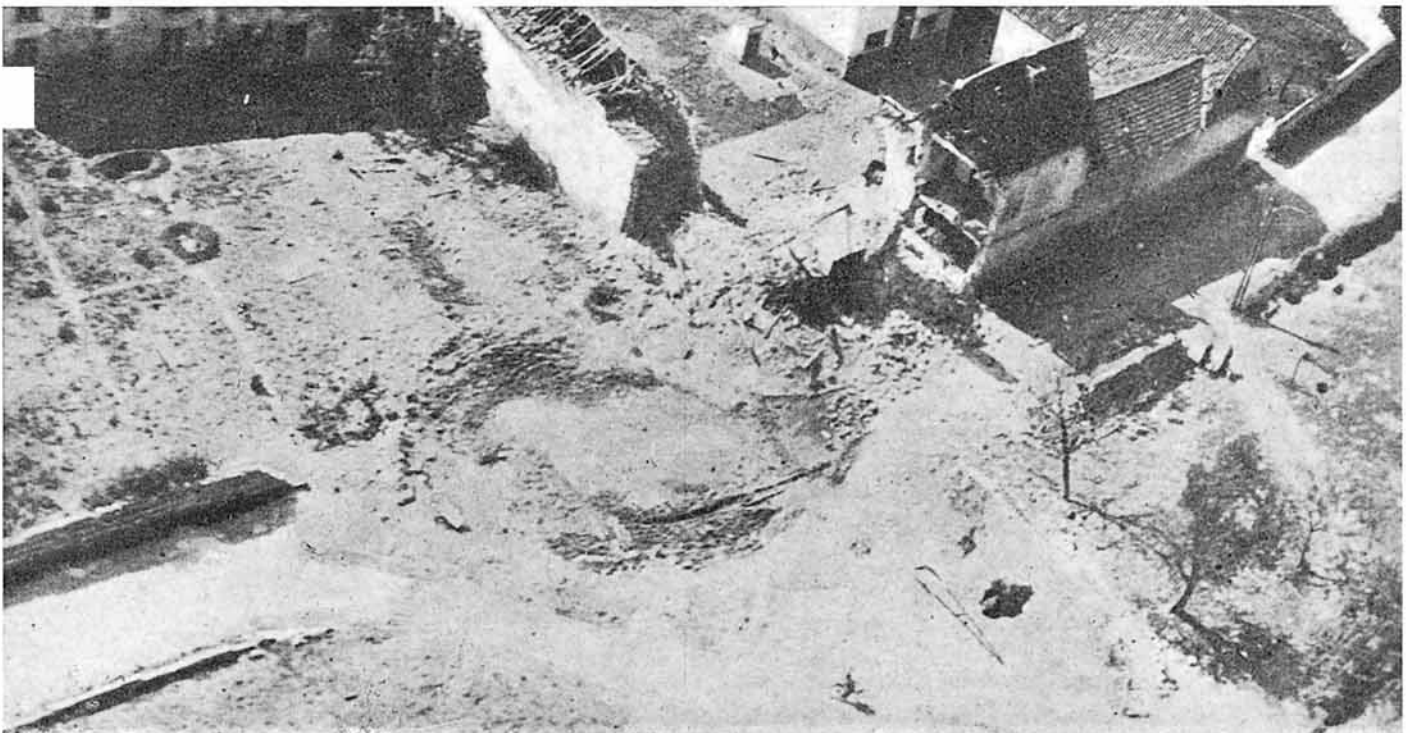
En todas las guerras, desde que existe la Aviación, ha llegado siempre el momento en que los adversarios han sentido la necesidad o han visto la oportunidad de disminuir la altura de sus vuelos de bombardeo para aumentar la precisión y, por tanto, la eficacia.

Igualmente que en la lucha terrestre se llega al cuerpo a cuerpo para decidir determinadas situaciones, y que en la guerra marítima unidades especiales llevan su acción ofensiva a las proximidades del adversario, en la guerra aérea surgirán ocasiones en que tanto el bombardero como el caza disminuirán su altura de vuelo para batir la superficie.

Se desprende, pues, la necesidad de un avión de características apropiadas para el ataque al suelo en picado, es decir, aproximación al objetivo en el momento de ofender.

Es natural, por tanto, que la Aviación que disponga de especiales medios para esta modalidad (personal y material) tendrá sobre las demás unas ventajas de máxima importancia para el desarrollo de la contienda.

Es indudable que en ocasiones (supremacía aérea total o en determinadas zonas de guerra o escasa defensa anti-aérea) todas las Aviaciones podrán realizar sus ataques a baja cota, aumentando la precisión, pero también lo es que hace tiempo se ha demostrado la equivocación del tipo de





avión universal capaz de varias misiones, y, lógicamente, inferior en cada una de ellas a los creados especialmente para las mismas; esto mismo es aplicable en parte al personal.

El avión debe tender a características apropiadas a su misión particular, y el personal, a su especial instrucción para las mismas, tendiendo con la especialización al máximo rendimiento.

Creo inútil insistir en la necesidad de este tipo de material, que siempre tendrá, tanto en el campo táctico como en el estratégico, objetivos a batir, pues para alguno de ellos, por sus limitadas proporciones (y, sin embargo, de extraordinaria importancia guerrera), no sería económico el empleo del bombardeo horizontal, como, por ejemplo, puentes, carreteras, nudos ferroviarios, diques, pequeñas centrales eléctricas, emplazamientos artilleros, etc.; existen igualmente objetivos eventuales móviles susceptibles de cambiar en poco tiempo su posición topográfica, y, por tanto, de difícil ataque por parte del bombardeo horizontal, como tropas en marcha, fuerzas motorizadas, tanques, trenes, etc. En nuestra guerra, y sobre todo en la batalla del Ebro, hubiera sido de verdadera eficacia el disponer de esta clase de Aviación para su empleo contra puentes y pasarelas del enemigo; como todos sabemos, algunas fueron destruidas por el bombardeo horizontal en vuelo bajo y con mayor exposición a la reacción antiaérea; pero aun así no pudo lograrse la incomunicación de las dos orillas para aprovisionamientos formales.

Resumiendo, las principales ventajas de bombardeo en picado son:

Posibilitar el ataque aéreo a cualquier objetivo, sin limitación por tamaño o movilidad.

Gran precisión de tiro.

Economía de medios (personal y explosivo).

Disminución de riesgo.

Posibilidad de sorpresa.

Oportunidad.

Notable efecto moral.

Todas estas consideraciones nos afirman en la idea de la necesidad del bombardeo en picado próximo como una espe-

cialidad del Arma Aérea, con su doctrina de empleo, material apropiado y personal especializado. Admitido que el Arma Aérea es de característica esencialmente ofensiva, el bombardeo en picado reúne en sí y realiza en grado superlativo esta tendencia característica del Arma.

No hay que confundir esta Aviación de bombardeo en picado con la denominada Aviación de asalto, ya que se establece esta diferenciación en nuestro programa de fuerzas aéreas, y, que, por tanto, consideramos que todo asalto lleva en sí una posible ulterior ocupación de las posiciones enemigas; por consiguiente, únicamente pueden ser asaltantes las unidades terrestres y hacer extensivo este título a la Aviación que coopere íntimamente con ellas en esta misión.

Digo Aviación que coopere íntimamente con ellas, precisamente para concretar más, ya que existen tipos de aviones (bombardeo en picado próximo) que en ocasiones cooperan al asalto de determinadas posiciones (por ejemplo, el Ju-87, en sus bombardeos de los Bunker de las líneas fortificadas en la actual contienda), pues ha de tenerse en cuenta que la elección del Ju-87 o tipo similar para este cometido es por su precisión en el bombardeo al realizarlo en picado y como una de sus aplicaciones.

Hablando de este tipo de avión, en su utilización con las unidades acorazadas, parece entrar de lleno en la expresión de íntima cooperación, pero no al extremo a que yo quiero referirme, ya que sigue siendo su precisión en el bombardeo la razón de su empleo para destrucción de pequeños (hablo de tamaño) núcleos de resistencia o unidades acorazadas enemigas, objetivos móviles, que necesitan de esa precisión para ser destruidos o neutralizados; pero este mismo tipo de avión, como todos sabemos, se ha empleado contra estaciones de ferrocarril, centrales de energía, campos de aterrizaje, fábricas de todas clases, ataques a barcos, etc., y para ser incluidos en lo que yo llamo Aviación de asalto, ha de ser tal que no tenga razón de utilización si el asalto por unidades de tierra no está previsto.

Es decir, Aviación de asalto es de cooperación, y todas las demás acciones de parte del Arma Aérea, aunque eventualmente sea en beneficio directo de las unidades terrestres, será una coordinación de esfuerzo.