

AVIACIÓN DE BOMBARDEO

Puesto del Jefe y formación de ataque

Por

Emilio Jiménez de Ugarte
Comandante de Aviación

Una vez recibida por el Jefe de una agrupación de bombardeo la orden de ataque a un objetivo determinado, estudiará las características de éste, situación, distancia a la primera línea, defensa antiaérea, etc., y, con arreglo a ello, la dirección más conveniente de ataque, ruta o rutas a seguir hasta alcanzar el objetivo, altura, municionamiento, formaciones e intervalos en el despegue, en la navegación de ida y regreso y en el aterrizaje, enlaces en vuelo, objetivos secundarios, etc., etc.

El Jefe de la Unidad que ejecute el servicio es el que determinará detalladamente todas las maniobras a ejecutar y modalidades operativas después de haberle comunicado las directrices oportunas. Estas modalidades y órdenes serán, generalmente (caso de servicio inmediato), comunicadas de palabra a los Jefes subalternos de la formación.

En la Escuadrilla deberá oír directamente al Jefe de la misma todo el personal ejecutante.

En todos los vuelos, y desde el primer momento, se manifiesta la necesidad de que el Jefe se encuentre en el avión que encabeza la formación, sin dejar a la radio, que se debe limitar lo más posible, el cometido de dar órdenes al avión de cabeza, que evitará yendo en él. Una vez en el aire, será al avión de cabeza con sus maniobras, velocidad, etc., al que corresponde la tarea de concentrar la formación y ponerla en ruta hacia el objetivo en el momento que considere oportuno, según la altura de bombardeo y la distancia al mismo; si ocupa su puesto en un avión distinto del de cabeza, el Jefe falta en la función de regulador de todos estos elementos de vuelo, se convierte en un número más y no está en su mano poner remedio a los defectos que se manifiesten. Además, por medio de la maniobra del primer avión se pueden corregir muchos errores cometidos por los demás, influyendo en la conexión

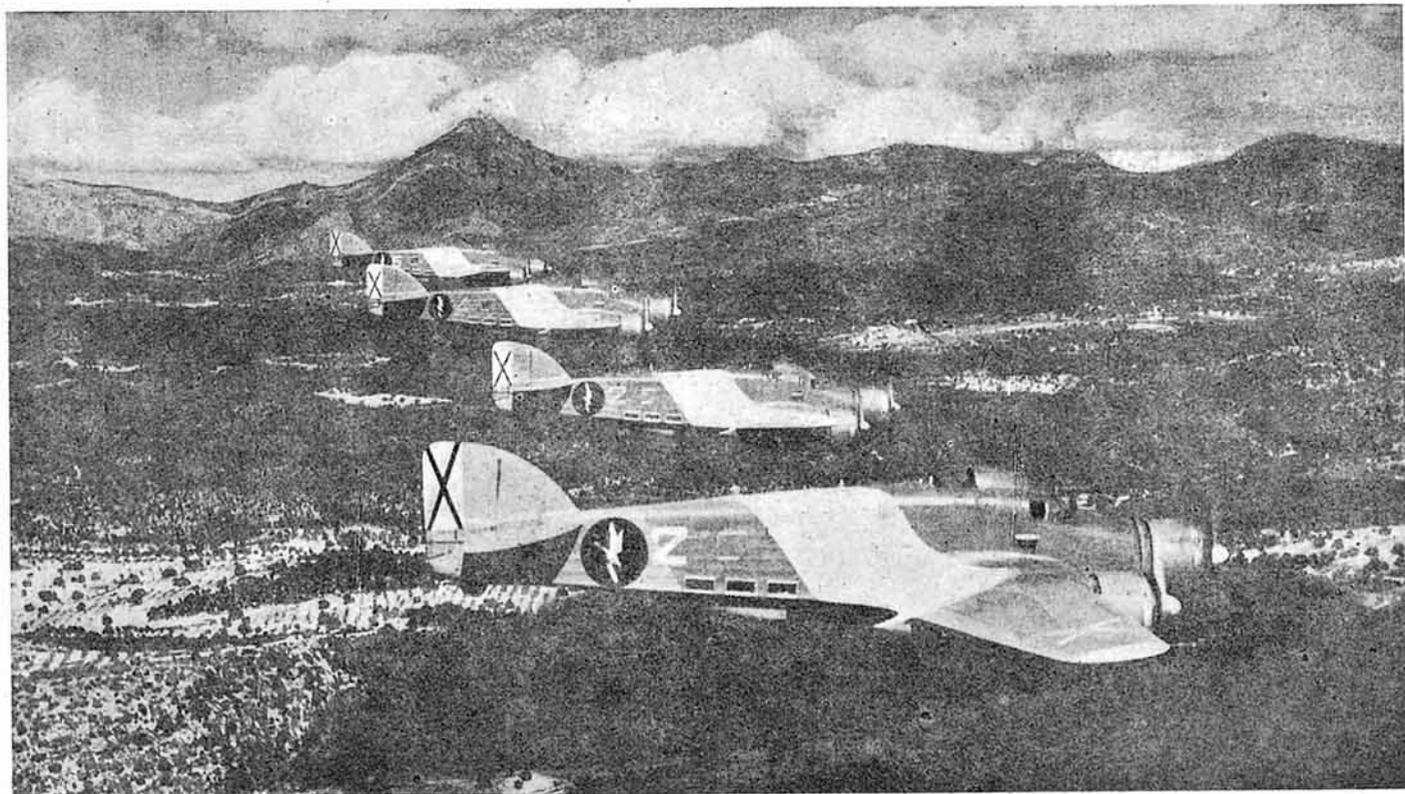
de la formación con sus correcciones sobre el itinerario, sobre la velocidad y sobre la salida, correcciones que solamente quien tiene una función de mando puede cumplir a la perfección, especialmente en el caso de que las maniobras necesarias para tal fin puedan influir en la precisión y exactitud del servicio que se está ejecutando. El Jefe deberá vigilar cuidadosamente la formación, con objeto de encontrarse siempre en situación de poder salvar las dificultades que se presenten. Resumiendo: el Jefe de una formación de bombardeo que opera unida contra un solo objetivo, o cuyas patrullas o unidades superiores se dispersen por breves momentos, con objeto de alcanzar objetivos muy próximos, y se reúnen de nuevo para volver al aeródromo, debe ir siempre en el primer avión de la primera patrulla o escuadrilla.

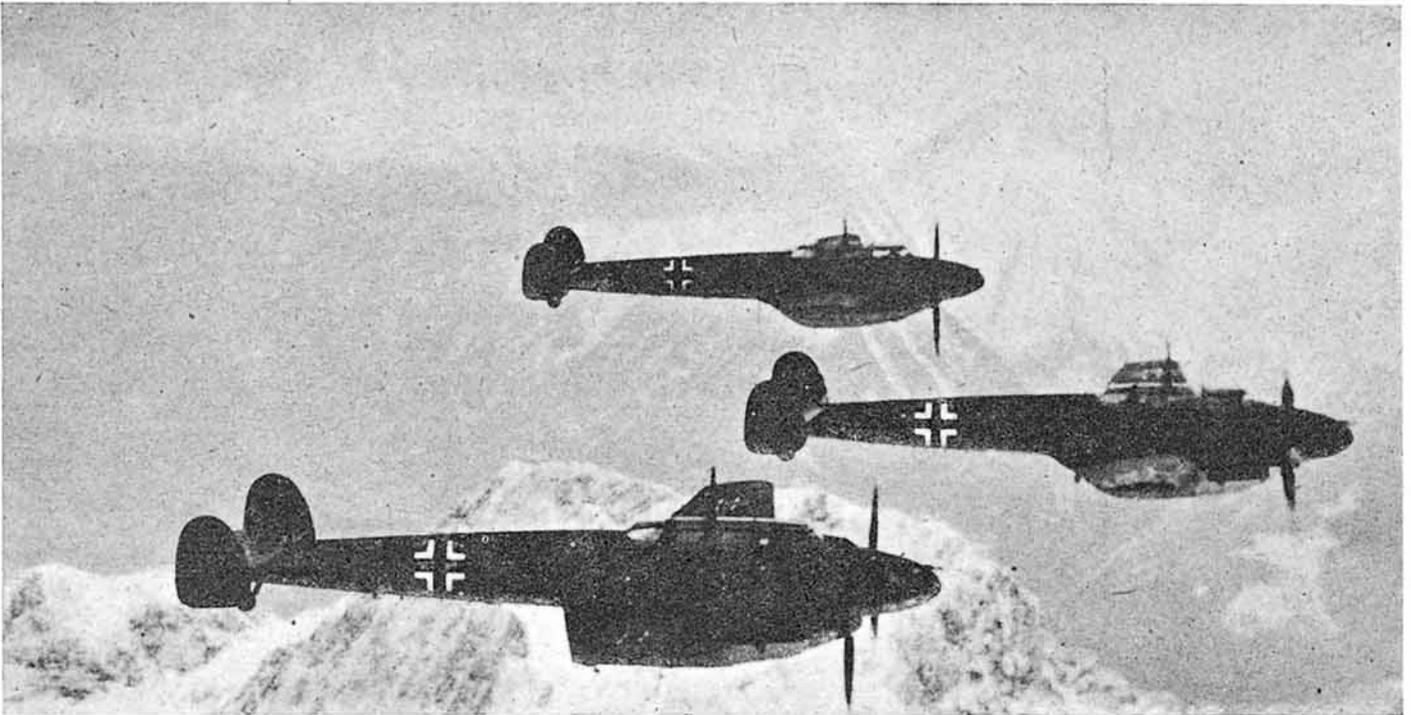
En nuestra guerra de liberación se impuso este criterio. La guerra actual parece no ha encontrado ningún nuevo motivo para cambiar el puesto de mando, aunque hoy día la seguridad de la radio y el empleo de laringófonos pudiera dar una mayor amplitud a dicho puesto.

Formación de ataque.—En todas las circunstancias se ha demostrado que una formación de poco frente es la que mejor se presta a todas las necesidades del vuelo de guerra.

Las unidades de bombardeo serán tanto más eficaces cuanto más puestos estén los pilotos en formaciones pegadas.

Cada vez que se ha querido introducir en el vuelo el sistema de abrir la formación en caso de fuego antiaéreo y cerrarla cuando ataca la caza o cuando se está sobre el objetivo, nos hemos encontrado frente a una formación que, después de la maniobra, se ha dispersado y ha podido agruparse de nuevo con grandes dificultades. Si se aplica el criterio de abrir la formación cuando empieza la reacción antiaérea, tendremos que después del primer disparo la formación





se abre y alarga; a partir del hecho reconocido de que la intensidad del fuego es distinta en los diversos sectores de la formación, la tendencia de cada avión será la de alejarse más o menos, tomando como base su apreciación de la situación. Si la reacción es violenta o tiene lugar en las proximidades del blanco, los elementos que componen la formación tienen que decidir entre alejarse o permanecer en sus puestos, entre subordinar o no la exactitud del servicio a la seguridad.

Si la formación es atacada por la caza, no todos advierten simultáneamente el ataque; una parte se estrechará inmediatamente, y la otra, no advertida del ataque, mantendrá la formación inicial.

En todo esto, como consecuencia de este criterio erróneo para la eficacia del servicio, el Jefe ya no podrá influir en modo alguno. La manera de evitarlo será llevar la formación con determinado intervalo de avión, de modo que se tenga la casi seguridad de que un mismo disparo de antiaérea no derribe dos aviones y que dicho intervalo permita un apoyo recíproco para mejor sostener el ataque de la caza. En el momento del bombardeo, y si las dimensiones del blanco lo requieren, a una señal del Jefe la formación se cerrará a la distancia convenida de antemano. De esta manera los diversos aviones están siempre en sus puestos, con la vista puesta en su Jefe, el cual es el único que en medio de la maniobra interviene eventualmente para desorientar el tiro antiaéreo o para mejor resistir el ataque de caza. En resumen: la misión del bombardero la cumplirá aguantando.

Se ha comprobado una mayor eficacia en el bombardeo cuando se ha llevado en el itinerario de ida la misma formación que con la que se va a atacar el objetivo.

Si los objetivos son múltiples y próximos, la posición de las distintas unidades que atacan independientes debe ser tal que, mediante pequeñas desviaciones del puesto mantenido durante el itinerario de ida, puedan encontrarse sobre el blanco respectivo, manteniendo la posición relativa. Después del bombardeo, mediante una maniobra sencilla, cada unidad debe regresar a su puesto. Se hará lo mismo para atacar un mismo objetivo por patrullas o unidades en distintas direcciones. Estas distintas direcciones dificultarán el fácil centrado de la defensa antiaérea del objetivo.

Concentrada la formación en un conjunto ordenado de patrullas o escuadrillas, que irán estrechándose gradualmente a partir del despegue, que de no ser posible hacerlo simultáneo convendrá hacerlo en unidades en orden inverso a su puesto en la formación total, el primer avión, seguido de los

otros, se pone en camino hacia el cielo enemigo. En un vuelo en formación, el primer avión es el que lleva prácticamente la navegación. El resto le sigue, controlando de tiempo en tiempo su posición. Los Jefes de patrulla y todos los demás efectúan este control con tanta más frecuencia cuanto más se aproximan al blanco. La navegación será tanto más fácil cuanto menor es la formación.

Es misión del Jefe de una formación navegar recorriendo con la mayor exactitud posible el itinerario fijado de antemano, y especialmente entrar al objetivo de la manera estudiada. Hay que pensar también que las unidades que siguen al Jefe de la formación no pueden ser partícipes de las consideraciones que podrían inducirle a cambiar las rutas y la dirección de ataque al objetivo; por ello, si las razones que aconsejan estas variaciones no son muy apremiantes, es mejor continuar de la manera dispuesta en un principio y conocida por todos, pues de otro modo se llevaría al ánimo del personal de la formación una sensación de incertidumbre que aumenta a medida que se aproxima el momento del bombardeo, lo que puede dar lugar a realizar el servicio de una forma deficiente. La preocupación continua del Jefe debe ser conducir a su personal de tal modo que en todas las maniobras que se efectúen vean la interpretación exacta de las órdenes recibidas antes del despegue. Cuando el Jefe lleva a buen término sus propias decisiones, el personal a sus órdenes ejecuta instintivamente todos los esfuerzos para seguirle en cualquier situación.

Después del lanzamiento de las bombas por la primera patrulla, ésta no debe virar hacia la ruta de regreso hasta que la segunda haya realizado el suyo, y así sucesivamente. Si la primera patrulla o unidad superior se desvía apenas lanzadas sus bombas, todos los demás tienden instintivamente a desviarse hacia el mismo lado. Esta tendencia es apenas perceptible para la segunda patrulla, pero será mayor para las siguientes. Después de observar esto prácticamente, se vio una muy importante mayor eficacia de bombardeo, no volviendo sobre la ruta de regreso la primera patrulla hasta que la última hubiera realizado el suyo.

El conseguir en los subordinados una unidad de pensamiento tal que todos consideren de igual manera los acontecimientos y la situación, servirá para mandar una unidad como un solo avión. Aun distanciados en sus aviones, obrarán todos de igual manera, como guiados por una sola mano, la del que guía el avión a quien siguen, y sobre el que fijan su vista, en la seguridad de conocer en cada momento, a través de sus maniobras, el pensamiento de quien los efectúa.