

Ataque al movimiento

Por **ANTONIO LLOP LAMARCA**
Coronel de la Escala del Aire

El avión de asalto a que nos referimos en el número pasado ha de actuar como tal avión de asalto precisamente en las inmediaciones de la zona ocupada por las fuerzas propias de superficie. Esto no quiere decir, naturalmente, que este avión no pueda ser empleado sino contra objetivos de la citada naturaleza, ni que su acción haya de desarrollarse necesariamente en la línea de contacto, pudiendo tener lugar fuera de ella.

Cuando tal ocurra tendrán lugar servicios del Arma aérea que producirán o no un beneficio inmediato a las fuerzas terrestres, entrando dentro del marco de la acción cooperativa si el fin propuesto es facilitar al Ejército de Tierra la consecución de un determinado objetivo.

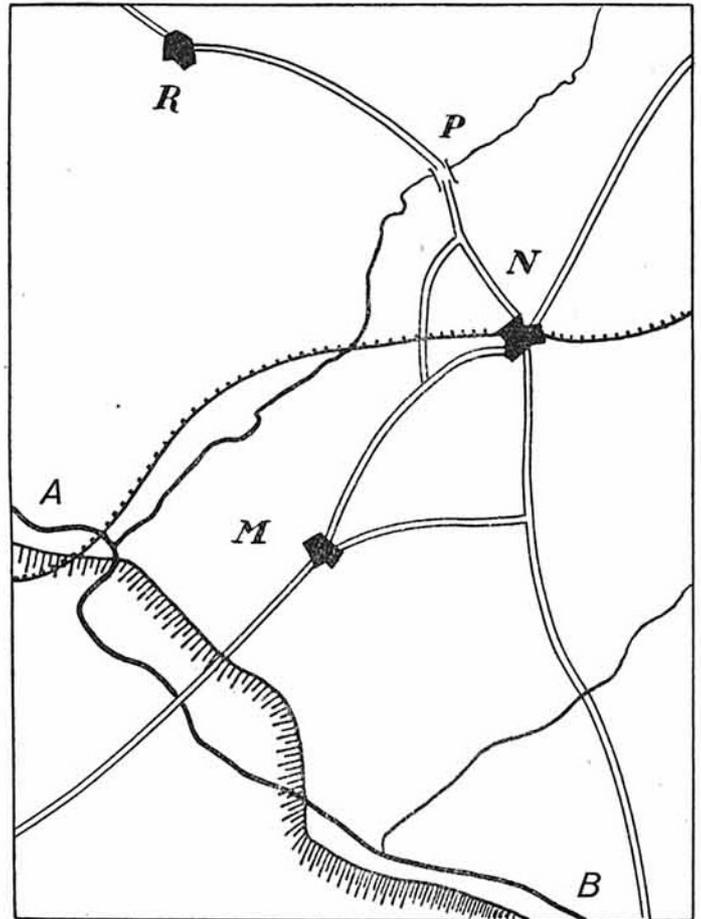
Esta condición es indispensable, pues sin ella, aun atacándose los mismos objetivos por la misma unidad, se realizará una acción propia del Arma aérea independiente.

Trataré de aclarar esto con un ejemplo. Supongámonos un frente estabilizado —AB—, en el cual el enemigo ocupa la parte NE. de la línea —AB—. Un grupo de 60 camiones con tropas ha sido observado sobre la carretera de R a N, y es atacado por un grupo de aviones (no importa el tipo) entre el pueblo R y el puente P. Esta acción, que obtiene un gran éxito, beneficia directamente al Ejército establecido en el frente —AB—, pero no puede decirse de ella que sea una acción de cooperación. Los camiones con tropas son únicamente un objetivo, como lo es una fábrica de municiones, cuya destrucción beneficiaría indirectamente al mismo Ejército.

Pero el Ejército propio emprende una acción ofensiva, cuya primera etapa comprende, entre otros objetivos, la ocupación de N antes de una hora determinada y la formación de una cabeza de puente en P, tratando de conservar el puente intacto. Los resultados obtenidos en la acción ofensiva corresponden a lo previsto, y el avance de las vanguardias se aproxima a P. Un avión de reconocimiento descubre 60 camiones con tropas que marchan de R en dirección a N. El mismo grupo de aviones los ataca con igual éxito, produciendo al enemigo un quebranto que es suficiente para que los elementos de vanguardia puedan alcanzar P, evitando su destrucción. La acción llevada a cabo por este grupo es puramente una acción de cooperación, ya que la misión encomendada a la unidad era, no la destrucción del enemigo (aunque, conseguida ésta, se ha logrado todo), sino evitar que las unidades transportadas pudieran impedir la ocupación de P antes de su destrucción; es decir, facilitar al Ejército terrestre la consecución de un objetivo.

Del mismo modo, es preciso para poder llamar "de asalto" a un avión, que éste tome parte activa en este momento culminante de la lucha. Cuando no concurra en la acción tal característica, el avión que por la mañana, al actuar en ínti-

ma cooperación con la infantería saltante, fué un avión de asalto, será por la tarde un avión de ametrallamiento, de ataque rasante o del nombre que sea más apropiado al caso, pero no un avión de asalto. Es decir, el nombre corresponderá a la acción emprendida, no al tipo de avión.



Cada una de las modalidades de empleo de un avión posee exigencias que imponen la necesidad de dotarle de características técnicas encaminadas a obtener un máximo rendimiento del mismo en el momento de su empleo táctico. La técnica ha de servir fidelísimamente a la táctica, dirigiendo sus esfuerzos a conseguir que en el momento del combate el piloto no encuentre en la máquina resistencias que el estado de desarrollo de la técnica aeronáutica pueda ser capaz de eliminar.

Las condiciones técnicas deseables en los aviones han de ser, en gran número de ocasiones, de tal naturaleza, que no

podrá conseguirse el mejoramiento de algunas de ellas sin detrimento de alguna otra. Sería preciso en cada caso dotar de coeficientes de utilidad y de necesidad a las diferentes características de un avión, a fin de determinar las modificaciones necesarias o convenientes para llegar a la obtención del avión ideal para cada modalidad de empleo.

El sistema de disponer de un tipo de avión para cada modalidad de empleo del Arma aérea portaria, indudablemente, la ventaja de aumentar sus posibilidades para el cumplimiento de sus fines; pero la multiplicidad de tipos proporcionaría aún más inconvenientes que ventajas pueden obtenerse de una especialización total. Así, pues, es preferible una unificación de tipos, siempre dentro de ciertos límites, buscando con ello atender a la necesaria economía de medios. Economía y especialización son antagónicas, y el lograr su "convivencia" constituye uno de los problemas del Mando.

La imposibilidad de llegar a una total especialización impone la necesidad de explotar las posibilidades de aquellos tipos de avión que, como ocurre en el monomotor de bombardero en picado, son susceptibles de un empleo vario.

El avión de salto interviene en la batalla terrestre, y lo hace en el momento en que su ayuda tiene el máximo valor para el infante asaltante. La intervención de este avión es también adecuada contra formaciones blindadas enemigas, bien como componente del conjunto carro-avión, o bien como protector de fuerzas atacadas por tales tipos de unidades.

Desde este último punto de vista será preciso, como medida de seguridad, tener en cuenta en todo despliegue aéreo las posibilidades defensivas de este tipo de avión, aprovechando al mismo tiempo su particular aptitud para otros cometidos. En efecto, existen gran número de objetivos apropiados para su empleo, y ello permite alcanzar la posibilidad de no mantener ociosas estas unidades protectoras, sino emplearlas en normal actividad contra otros objetivos, que siempre existirán, y para cuyo ataque es tan apto.

Sobre el campo de la lucha existen ciertos objetivos que pueden ser batidos con ventaja mediante el empleo del Arma aérea, y otros que por estar fuera del alcance de la acción artillera han de serlo precisamente por el ataque aéreo. Hay también objetivos de especiales características que no pudiendo ser batidos sino por el Arma aérea, han de ser objeto de ataques de características también especiales.

Un objetivo adecuado y siempre oportuno para ser atacado eficazmente por el Arma aérea es el movimiento. Es imposible la existencia de un Ejército perpetuamente a cubierto. La protección de las tropas podrá conseguirse en los frentes más o menos estabilizados y cuando las unidades en reposo hayan dispuesto de algún tiempo para atenderla. Pero aun en el supuesto de un frente estabilizado, la guerra es siempre actividad y movimiento, bien que éste sea menos ostensible (o al menos ha de procurarse que lo sea) al aproximarse a la zona de contacto, y no por ser menor su intensidad, sino por ser mayor la atención que ha de prestarse a su enmascaramiento.

La mejor protección para el movimiento de las unidades propias y para el normal desarrollo de las actividades inherentes a la existencia de un Ejército y del funcionamiento de éste en una campaña, es el dominio del aire, que aunque no proporciona una seguridad absoluta, limita el empleo de la

Aviación contraria a su uso en acciones esporádicas, o cuando menos a que su acción no sea metódicamente persistente. Cuando el dominio del aire no se consigue en suficiente medida, gran parte de estas actividades tendrán lugar en el transcurso de la noche, quedando a cargo de la aviación de bombardeo el quebranto del enemigo en los puntos neurálgicos de su organización de tráfico.

Pero todas las actividades de un Ejército no pueden tener lugar en las horas nocturnas (en las que también podrán ser hostigadas). Esto sólo podrá practicarse en cierta medida y en frentes y circunstancias especiales.

La guerra es movimiento, y el movimiento, ya sea producido por el desplazamiento de unidades, ya lo sea por las necesarias corrientes de abastecimiento y evacuación, puede y debe ser atacado por el Arma aérea mediante el empleo de unidades de bombardeo y de otras especialmente aptas para acciones rápidas, si es que puede emplearse este calificativo para distinguir ciertas acciones aéreas.

La eficacia del ataque aéreo será tanto mayor cuanto mayor y más duradera sea la interrupción causada en el tráfico enemigo, y serán tantos más perfectos los resultados obtenidos cuanto más extenso sea el campo de las actividades enemigas sobre el que se actúe.

No sólo ha de procurarse la destrucción de las fuerzas materiales del enemigo, sino que ha de tenderse al quebrantamiento de su moral, lo que en cierto modo depende de los resultados materiales obtenidos.

Todo quebranto necesita su reposición, para la que son necesarios medios y tiempo. La destrucción de los medios puede lograrse en cualquier lugar, pero el valor de lo destruido varía según su situación y según el tiempo preciso para su reposición. El factor tiempo puede tener importancia capital, ya que el no disponer a tiempo en la batalla de un elemento preciso es tanto como carecer de él.

La moral necesita también tiempo para reponerse, y los efectos logrados sobre tropas próximas a entrar en acción serán de una eficacia indiscutiblemente mayor que los obtenidos sobre las que no se encuentren en estas circunstancias.

Es preciso, pues, causar al enemigo el mayor daño posible, desarticulando su vida material y quebrantando su moral en las proximidades de la zona de contacto. Esto no quiere decir que el Arma aérea haya de buscar precisamente en ella sus objetivos, pues las unidades aéreas, especialmente las de bombardeo, tienen los suyos propios, y el resultado de sus acciones se hará sentir en la marcha general de la guerra.

Por otra parte, los objetivos que formando parte del movimiento pudiéramos llamar fijos (estaciones, talleres, etc.) en la zona de los Ejércitos, son atacados preferentemente por la acción del bombardeo, con lo que sólo quedan por considerar como objetivo de las unidades "rápidas" los blancos móviles, y aun en éstos hay que considerar la existencia de aquellos que por la regularidad de sus movimientos pudieran incluirse entre los fijos.

El movimiento enemigo, y principalmente el de sus tropas, ha de ser, pues, atacado por el Arma aérea con cuantos elementos puedan ser eficaces en tal cometido. Para tratar de deducir qué medios son más apropiados comencemos por ha-

cer un ligero examen del enemigo y de las circunstancias que en él concurren.

El enemigo es el "movimiento", siendo el más interesante el de las tropas. El movimiento no es caprichoso ni goza de libertad para desenvolverse. Está sujeto a leyes y le oprime la tiranía de las vías de comunicación. La observación aérea permite la vigilancia del tráfico, y mediante la construcción de gráficos de actividad pueden conocerse las leyes que regulan una intensidad "normal", pudiendo estudiarse con relativas garantías de éxito la preparación de un plan de ataque al mismo, en el que se emplearán los medios más adecuados.



Es precisamente ante lo anormal, ante lo imprevisto, cuando hay que reaccionar con rapidez, aprovechando cuantos factores pueden ser favorables.

Una tropa descubierta en marcha debe ser atacada siempre que ello sea posible, teniendo en cuenta que no ha de suponerse ociosa el Arma aérea, por lo que sus unidades tendrán un empleo "normal", que, salvo excepcionales circunstancias, no debe interrumpirse. Esto obedece a la necesidad de realizar el máximo esfuerzo en beneficio directo de la idea estratégica fundamental, a la cual amolda en todo momento su actuación el Arma aérea. Por esta razón el ataque no será a veces posible o conveniente, y debiendo ser realizado mediante el empleo de reservas, de unidades dedicadas a "eventualidades" (al fin y al cabo, reservas), o mediante la sustrac-

ción de unidades a otros cometidos, será preciso que la decisión que en cada caso se adopte no constituya un entorpecimiento de la máquina militar aérea.

La necesidad de evitar todo posible entorpecimiento, el hecho de ser el movimiento en la zona de operaciones una pieza que encaja en el conjunto del tráfico enemigo y la necesidad de que no falte la "acción de conjunto", circunstancias de importancia capital, son razones que, entre otras, imponen como solución al problema de la dependencia de las unidades que hagan esta guerra al tráfico, la de que el Mando, aun para las que actúen dentro de la zona de acción de los Ejércitos, sea solamente la Autoridad aérea quien lo ejerza en tanto que para la consecución de un determinado objetivo no sea puesta con sus unidades a la disposición del Mando al que haya sido confiada la empresa.

El movimiento sorprendido tendrá lugar (salvo caso de estar incluido en la zona de contacto) sobre carretera o ferrocarril, y el enemigo se encontrará sobre ellas o estacionado en las inmediaciones, y naturalmente, al descuberto, o en este último caso, débilmente protegido y quizá ligeramente enmascarado. Su defensa antiaérea no puede ser fuerte, por la imposibilidad de mantenerla con eficacia a lo largo de todas las rutas. Habrá de defenderse por sí solo, y buscará en primer lugar deshacer el hacinamiento que las características propias de las vías de comunicación le imponen.

El factor sorpresa debe ser aprovechado en cuanto sea posible, con lo cual, tanto los resultados materiales como los morales que se consigan, alcanzarán su máximo valor, y en el ataque se emplearán todos los medios ofensivos de que dispongan los aviones. El empleo de las armas de a bordo encuentra aquí la máxima conveniencia; es decir, que junto al lanzamiento de bombas ha de realizarse el fuego de las máquinas, el cual será en ocasiones el medio principal de ataque.

El ataque resante obtendrá en estos casos resultados difícilmente superados por otra forma de ataque. Se necesitará, pues, un avión capaz de realizar esta clase de ataques, y naturalmente, necesitará reunir condiciones que lo hagan especialmente apto para realizarlos.

Siempre será preciso contar en toda Flota aérea con la existencia de aparatos de gran maniobrabilidad que estén dotados de suficiente capacidad ofensiva para tomar parte en el combate aéreo como aviones de caza de gran radio de acción. Estos aviones han de ser capaces de desarrollar una gran velocidad y han de poseer una autonomía suficiente para permitirles penetrar profundamente en las líneas enemigas. Por otra parte, estos aviones han de defenderse por sí mismos, utilizándose también para la protección en ciertos casos a aviones de bombardeo. Este tipo de avión, cuya existencia es imprescindible, pertenece al llamado en Alemania "destructor", y que en nuestra nomenclatura oficial corresponde al "ametrallamiento estratégico".

El poder ofensivo de tales aviones no se limita a su empleo como cazas, toda vez que la carga de explosivos que son capaces de transportar les da simultáneamente el carácter de bombarderos. Su armamento para el combate aéreo es igualmente a propósito para el fuego contra tierra, y todo ello les hace perfectamente utilizables para el ataque de las tropas en movimiento, y en general para el ataque al tráfico en la retaguardia enemiga, en cuyo cometido (a cierta profundidad) son hoy insustituibles.

En la proximidad de las líneas propias también pueden emplearse perfectamente los aviones descritos como convenientes para el asalto, ya que reúnen todas las condiciones apetecibles. Para su actuación cuentan con la precisión extraordinaria que proporciona el bombardeo en picado y con una potencia de fuego suficientemente grande para lograr efectos materiales capaces de mermar considerablemente los efectivos de las tropas atacadas y quebrantar su moral, haciendo bajar considerablemente el valor militar de las unidades atacadas. Así, pues, esta clase de ataques pueden ser perfectamente realizados por aviones que forzosamente han de tomar parte en la constitución de toda Flota aérea, pudiendo con ello ahorrarse la existencia de un tipo especial.

Cuando en el movimiento de tropas que ha de ser atacado se descubra la suficiente profundidad en la retaguardia enemiga, podrá ser estudiado su ataque sin el apremio de tiempo con que habrá de procederse cuando este movimiento sea observado relativamente próximo a los previsibles puntos de destino, lugares donde las unidades transportadas habrán de contar, naturalmente, con una mayor protección contra los ataques aéreos. Cuando pueda preverse, como sucede en la retaguardia próxima, que el enemigo no ha de permanecer largo tiempo en una situación que tan desfavorable le es, será preciso que el ataque se efectúe con la mayor rapidez posible, y muchas veces será cuestión de minutos el conseguir que obtenga éxito o que resulte ya inadecuado el empleo de esta modalidad de ataque aéreo.

Los aerodromos base de las unidades que han de atacar estos objetivos fugaces deben por ello estar situados a corta distancia del frente, circunstancia que concurre igualmente en los que en el momento dado serán ocupados por las unidades de asalto; es decir, que desde el punto de vista de posibles ataques al tráfico, y como elemento de seguridad contra acciones de sorpresa que pudieran emprenderse por unidades blindadas enemigas, así como para el apoyo de las propias fuerzas en acciones de cooperación, es aconsejable el establecimiento de una red de aerodromos en los que con las unidades de caza encargadas de la protección de los frentes pueda haber cierto número de unidades de aparatos del tipo adoptado como monomotor de bombardeo en picado, que en los momentos oportunos será de asalto, ametrallamiento cercano y ataque rasante.

Ya se ha dicho que el empleo de estos aviones ha de ser oportuno, por lo que no han de existir entorpecimientos que puedan dar lugar a los menores retrasos. Su empleo no puede preverse con la exactitud con que pueda preverse una acción de asalto, y por ello no pueden apartarse del núcleo de una fuerza aérea unidades destinadas a atender una eventualidad que quizá no se presente, y corresponde al Mando de las fuerzas aéreas el decidir su ataque y la dosificación de los medios. No obstante, cuando la abundancia de objetivos lo haga aconsejable, y teniendo en cuenta que el fin propuesto es el de beneficiar al Ejército terrestre, podrá el Mando aéreo asesorarse del terrestre respecto a la importancia de objetivos y preferencia que a los mismos ha de darse, estableciendo, en cierto modo, un orden de urgencia para los mismos.

Naturalmente, cuando para una operación terrestre se haya puesto a disposición de un Mando cierto número de unidades aéreas para el mejor cumplimiento de una misión asignada, corresponde a este Mando la designación de estos objetivos.

Respecto a la instalación de las armas de fuego en aviones dedicados al ataque rasante, no precisa ser alterada, pues aun cuando en algún país se ha procedido a una instalación especial, procurando una cierta incidencia a las líneas de mira con respecto al eje del avión (vertical), no parece aconsejable tal procedimiento, ya que aun cuando el número de armas instaladas fuese muy considerable y la velocidad de fuego de las máquinas muy elevada, las proyectiles habrían de repartirse uniformemente sobre la zona recorrida por el avión durante la ejecución del fuego, obteniéndose una mínima densidad de impactos, que haría el ataque punto menos que inofensivo.



Si suponemos un avión armado con ocho máquinas a 1.200 disparos por minuto, tendríamos un volumen de fuego de 160 disparos por segundo. Si las máquinas se encuentran colocadas en forma que su fuego se dirige, no contra el eje del avión, sino contra un punto situado en su vertical con un ángulo línea de mira eje del avión de unos 45°, y el avión está dotado de la modesta velocidad de 360 kms/h., tendremos que los 160 disparos efectuados en un segundo habrán de repartirse entre los 100 metros lineales recorridos en el mismo espacio de tiempo. Como además sería preciso tener en cuenta la dispersión lateral, resultaría una densidad de impactos a todas luces insuficiente para obtener el menor resultado práctico.

Si sobre el mismo avión se montan solamente cuatro máquinas de las mismas características, con trayectorias convergentes a 400 metros sobre el eje del avión, tendremos que rompiendo el fuego sobre un objetivo a 450 metros y manteniéndolo durante un segundo, se habrán hecho 80 disparos, cuyos impactos se repartirán sobre el objetivo con una densidad aproximada de unos dos proyectiles por metro cuadrado, lo que supone un resultado muy superior al obtenido primeramente, a pesar de haberse dispuesto de la mitad de armas.

Parece, pues, preferible no introducir modificaciones en la instalación de las armas y utilizar los aviones tal como están armados para su empleo habitual, con lo que sólo ventajas se consiguen.