

Aviación con las grandes unidades mecanizadas

Por el Comandante CUADRA

El movimiento de una gran unidad mecanizada presenta dos aspectos: uno, el traslado de la gran unidad desde el interior a un teatro de operaciones, y otro, su empleo, ya en él desarrollando todas sus posibilidades.

En el primer caso, el movimiento se realizaría con toda seguridad, a no ser por la posible intervención de la Aviación enemiga, para la que constituyen objetivos del mayor rendimiento las columnas de vehículos blindados o sin protección, que se extienden por decenas de kilómetros a lo largo de las carreteras. La Aviación de asalto, en continuados ataques con sus armas automáticas y lanzando sus bombas—con la notable precisión que asegura el lanzamiento a baja altura—, es capaz de originar graves pérdidas, que dan como resultado la reducción de gran parte de la potencia ofensiva de los ingenios blindados o fuerzas transportadas; a esto se une el considerable retraso que en la progresión de las unidades supone la necesidad de que las fuerzas transportadas salten rápidamente de sus vehículos y se diseminen para sustraerse en lo posible al efecto destructor del ataque aéreo, que, por otra parte, dada la forma en que las cadenas realizan la aproximación a sus objetivos, se realizará casi siempre bajo los efectos de la sorpresa y tan rápidamente que apenas tendrán tiempo las fuerzas atacadas para reaccionar, sustrayéndose al ataque y repeliendo con el fuego de sus armas a los aviones atacantes. Los bombardeos en altura son también de gran eficacia, especialmente en los puntos de embarque de las fuerzas motorizadas y en los de desembarco en las proximidades del frente, pudiendo causar la destrucción de unidades completas si son realizados en el momento oportuno.

Vemos, pues, que el arma aérea puede originar graves pérdidas a estas unidades, tanto materiales como en la moral de sus dotaciones, que se ven así atacadas lejos de su ambiente natural de lucha: la zona de combate.

La única defensa eficaz contra estas acciones es la que proporciona el dominio del aire, si no total, por lo menos en el cielo, bajo el cual han de desarrollar su acción las grandes unidades.

Este dominio no puede ser alcanzado de una manera absoluta, ya que es casi imposible evitar que aviones aislados y dotados de gran velocidad (500 km/h.) logren eludir el encuentro con la caza propia y que realicen acciones sobre nuestras fuerzas, principalmente las de información, que suministrarán interesantes noticias al enemigo; lo que sí podrá impedirse, si se es dueño del aire, es la intervención de unidades en misiones de ataque a las columnas de marcha o a las unidades en sus estacionamientos.

La obtención del dominio del aire, para que tal dominio sea efectivo, exige la intervención de toda la

Aviación disponible en una acción previa desarrollada principalmente contra la caza enemiga; en este ataque general, que precederá en el menor tiempo posible al desarrollado en superficie, la caza propia atacará a la adversaria, tanto en el aire como en sus aerodromos; las Aviaciones de asalto y de bombardeo en picado atacarán a los aviones en sus estacionamientos y los depósitos e instalaciones de todas clases de los aerodromos; por último, los bombarderos en altura, en ataques de saturación, tratarán de conseguir la inutilización de las pistas de despegue con los embudos producidos por sus bombas. Si no se cuenta con medios suficientes para que la acción pueda ser desarrollada de esta manera fulminante, el dominio del aire no se alcanzará sino después de una serie de luchas en el aire y de ataques por sorpresa a los aerodromos, lo que exige un cierto período de tiempo.

Resulta de todo lo expuesto, especialmente en el último supuesto, la necesidad de que la caza propia sobrevuele la zona de marcha de las grandes unidades, estableciendo cruceros de interdicción para anular en lo posible las incursiones de la Aviación enemiga, que tratará de destruir nuestras columnas, o por lo menos causar graves retrasos en la progresión.

Hasta ahora hemos supuesto que esta marcha se realizaba tras la protección de un frente continuo; pero si tiene lugar solamente cubierta por un frente discontinuo—o bien sin otra seguridad que la proporcionada por las descubiertas que lancen las grandes unidades en marcha—, éstas se encontrarán expuestas a ataques de flanco de unidades rápidas blindadas. La presencia de estas fuerzas enemigas puede ser notificada al Mando con tiempo suficiente para adoptar dispositivos que anulen los propósitos del enemigo, y mejor aún, para dar lugar a la llegada y al ataque de escuadrillas de asalto y de bombardeo en picado, que pueden conseguir la destrucción o la retirada de las fuerzas rápidas enemigas; lo que permitirá que la progresión de las propias unidades no sufra retrasos.

El equilibrio entre las fuerzas aéreas beligerantes o la superioridad de la Aviación enemiga obligará a que las marchas sean ejecutadas forzosamente de noche, y aun con estas precauciones los reconocimientos nocturnos proporcionarán información al enemigo de nuestros movimientos, e incluso darán lugar a bombardeos de las columnas en marcha.

La libertad de acción que proporciona la protección de la caza en esta fase ha de asegurarse en las restantes.

El encuentro con una zona de resistencia enemiga obligará a montar el ataque para conseguir la rotura y lanzar después por la brecha abierta en la organización enemiga las unidades rápidas que han de explotar el éxito.

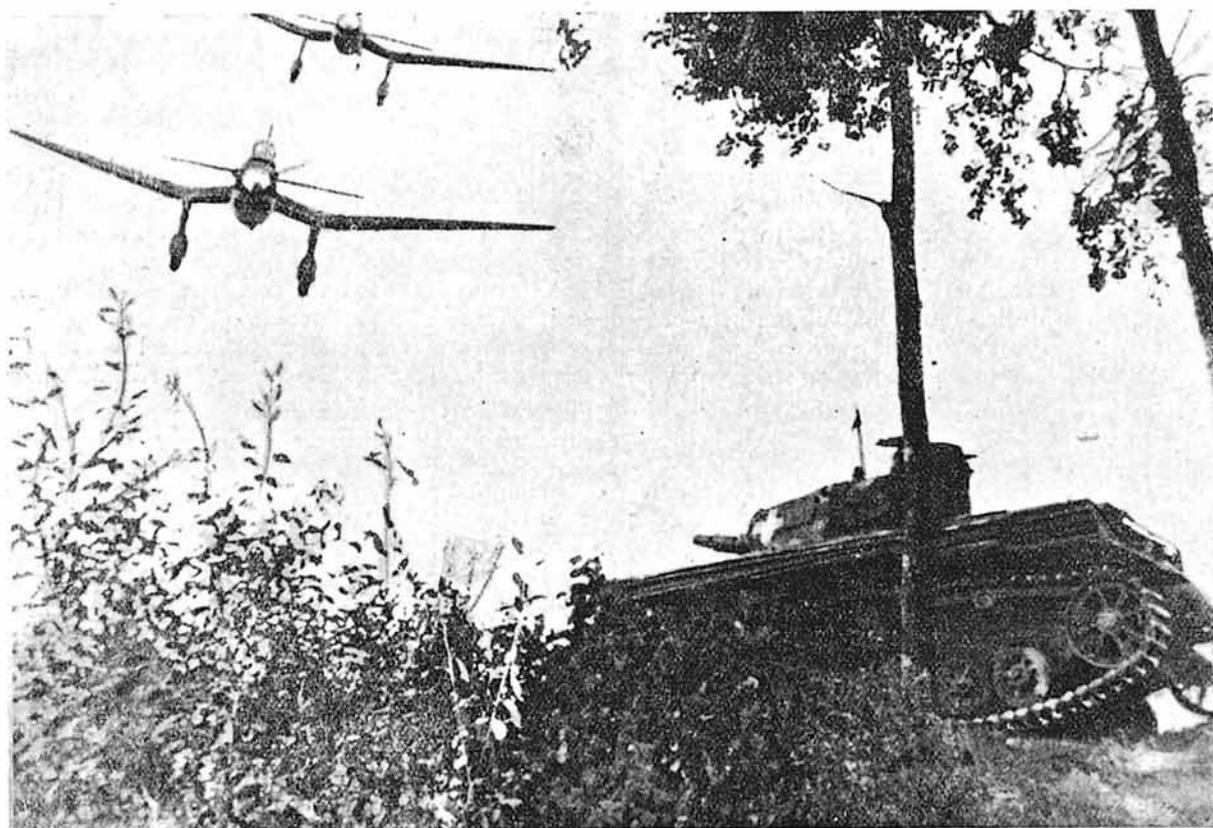
En esta acción de rotura es preciso conseguir la

destrucción o neutralización de las armas fijas y móviles que se opongan a la progresión de las unidades de carros, de maniobra de conjunto y de acompañamiento de la Infantería.

Los tiros de protección de la propia Artillería son eficazmente reforzados por el bombardeo en picado, que atacará los asentamientos de la Artillería enemiga y a los carros adversarios, cuya aparición es de esperar; la Aviación de asalto atacará preferentemente las armas anticarro y demás órganos de fuego de la defensa, especialmente cuando, por incidencias del combate o por dificultades de enlace, se alargue la distancia entre los dos escalones de carros, puesto que para la Artillería presentará alguna dificultad el establecer

actividad enemiga que por su volumen, razón de su importancia, puedan ser observadas desde el aire.

Si el Mando no posee elementos para determinar de manera concreta los reconocimientos a realizar, ordenará misiones de exploración en las que dentro de las normas de carácter general los observadores actúan con amplia iniciativa. Cuando esta exploración se realiza en la zona de acción de las grandes unidades y con los elementos orgánicos de las mismas, reciben el nombre particular de vigilancia general, cuya acción se extiende hasta unos 60 kilómetros de las fuerzas propias; siendo las misiones principales las de acompañamiento de las descubiertas terrestres en las marchas y las de cooperación con la Artillería y



una protección entre ellos, sobre todo si no cuenta con buenos observatorios.

Con anterioridad al ataque de la P. R. enemiga y durante la apertura de la brecha en ésta, el Mando recibirá constante información sobre el enemigo, obtenida por la descubierta aérea.

El elevado radio de acción y la gran velocidad de los aviones modernos les permiten recorrer enormes distancias en tiempo limitado, y su información, complementada en la mayoría de los casos con la obtención de vistas fotográficas, constituye uno de los más valiosos elementos que sirven al Mando para sus decisiones. Esta información acusa los grandes movimientos de fuerzas, la circulación en las principales vías de comunicación, los movimientos de tierras, las obras de fortificación, y en general, cuantas manifestaciones de la

vigilancia de las reservas enemigas durante el combate.

Lanzadas las unidades por la brecha, se intensificará la acción de la Aviación de información en misiones de reconocimiento de los itinerarios y de vigilancia al frente y a los flancos. En el reconocimiento de los itinerarios que han de seguir las unidades de explotación se verificará su estado de conservación, especialmente de las obras de arte, para que, notificadas con tiempo las destrucciones realizadas por el enemigo, adopte el Mando las medidas necesarias para su rápida reparación.

Como hemos dicho anteriormente, es muy difícil ocultar al enemigo las propias concentraciones de carros, aun en la fase de aproximación, por lo que es de prever el encuentro de las partidas y gruesos de la gran unidad con elementos de la misma naturaleza,

que tratará de atacar por sorpresa a las columnas de marcha. La vigilancia que realizan los aviones de C. E. permitirá informar, desde luego por radio, de la presencia de estas unidades rápidas enemigas, dando tiempo a que se adopte el despliegue conveniente y a la intervención de la Aviación de asalto, que en alerta en sus aerodromos podrá acudir para reforzar los fuegos propios, e incluso malograr el ataque enemigo antes de que éste se encuentre a la distancia de tiro.

La posibilidad de que el Mando enemigo ordene la destrucción de puentes importantes o la ocupación y organización defensiva de puntos de paso obligado en la zona de explotación, será, desde luego, tenida en cuenta; y previsto el empleo de tropas paracaidistas o transportadas en planeadores para adelantarse al adversario en la ocupación de esos objetivos. Las fuerzas desembarcadas en ellos, aunque de reducidos efectivos, están dotadas de potente armamento, especialmente de armas automáticas y anticarro, por lo que podrán ocupar sus objetivos y mantenerse en ellos hasta la llegada de las fuerzas blindadas.

Como en esta fase de explotación no se persigue el aniquilamiento de los efectivos batidos en la zona de resistencia, sino que la misión fundamental es cortar las comunicaciones del enemigo para impedir la alimentación de sus Ejércitos, la seguridad de las comunicaciones a retaguardia será muy precaria, y sin embargo, las unidades de explotación han de atender al municionamiento y al aprovisionamiento de combustibles y grasas.

Las escuadrillas de transporte, con su gran capacidad de carga y posibilidades de aterrizaje en campos de reducidas dimensiones, solucionan este problema, y al mismo tiempo, al regresar cumplida su misión de abastecimiento, pueden evacuar los heridos cuyo estado exija un traslado inmediato y de escasa duración.

El perfeccionamiento de planeadores remolcables ha aumentado las posibilidades del aprovisionamiento por vía aérea; existiendo en la actualidad, además de los destinados al transporte de tropas y armas, otros especiales, como son los planeadores taller y los planeadores cisterna.

La coordinación perfecta de la Aviación con las grandes unidades rápidas hace necesaria la posesión de aerodromos que permitan el aterrizaje de los transportes, y también el traslado sucesivo de las unidades de información y apoyo, cuyo radio de acción es limitado.

Por ello, las zonas de acción de los Ejércitos de su-

perficie se determinarán tratando de satisfacer esta necesidad, e incluso hasta la llegada de guarniciones propias o el relevo de otras grandes unidades, se atenderá por las fuerzas de explotación a la conservación de los aerodromos conquistados.

El enlace es uno de los extremos más interesantes a fijar en las misiones de información y de apoyo encomendadas a Aviación.

La dificultad para establecer un tendido de líneas que pueda ser utilizado por las grandes unidades en su rápida marcha por territorio enemigo determina como casi único medio de transmisión el radioeléctrico, cuyo empleo, con lenguaje claro, no presenta ningún inconveniente cuando se hayan de transmitir informes de explotación inmediata; pero sí exige la adopción de un Código especial para la transmisión de órdenes a los aerodromos o a las unidades en vuelo, o bien hayan de comunicarse desde el aire noticias que interesten no sean conocidas por el enemigo.

Esto no quiere decir que se llegue al cifrado de los radiogramas, sino que bastará la utilización de preguntas e informes más usuales, en número reducido y cada uno con un indicativo particular (numérico). Este sistema y la compartimentación del terreno en sectores cuya abscisa y ordenada se designen por letras y números facilitará el enlace, sin que el enemigo pueda hacer uso de los radiogramas captados, ya que el Código puede ser variado con tanta frecuencia como sea preciso.

Como resumen de todo lo expuesto, podemos establecer la cuestión de la cooperación con las grandes unidades rápidas en los siguientes términos:

- 1.º El empleo de la Aviación con las unidades blindadas ha ampliado el campo de batalla en tales dimensiones, que actualmente es difícil establecer cuáles son los límites que separan a la Estrategia de la Táctica.
- 2.º Aviación coopera con los Ejércitos de tierra en todas las fases de la batalla, siendo el efecto moral que produce sobre el adversario de resultados aún superiores a los destrozos materiales que produce con sus armas.
- 3.º En el empleo de elementos blindados ha de procurarse siempre contar con suficiente protección anti-aérea.
- 4.º Bajo la acción coordinada de las grandes unidades blindadas y de la Aviación, la acción retardatriz del adversario está condenada al fracaso si no la ejerce con medios análogos y de suficiente potencia.

