

EL ARMA AEREA en las

OPERACIONES

Coronel MATA

de MONTAÑA

La ofensiva aliada en la península italiana presta actualidad al tema que encabeza estas líneas; su escenario, las agrestes regiones de los Abruzzos y de Molisa, cubiertas en gran parte por el macizo Apenino, culmina en las alturas del Gran Sasso (2.914 metros), Maiella (2.795) y de la Meta (2.241).

La información sobre el desarrollo de las operaciones, permite suponer fundadamente que en su concepción pesaron decisivamente las enseñanzas deducidas en campañas similares. El forzamiento de las estribaciones orientales del Stara Planina y de las cadenas del Pindo y del Olimpo, realizado en forma rápida e insospechada, liquidó fulminantemente la campaña balcánica, y la sorprendente facilidad con que fueron superadas todas las dificultades que suponen los ingentes montes de Kioelen, del macizo escandinavo, son hechos que no pueden olvidarse fácilmente.

La intervención del Arma aérea en las campañas citadas fué decisiva, y si su actuación genérica confirmó el rendimiento que de ella se esperaba, es particularmente interesante analizar algunas observaciones en relación con su actuación en íntima cooperación con las fuerzas terrestres. Nacidas de las limitaciones que afectan a éstas y a las fuerzas aéreas, su análisis ha sido la revalorización, que no el origen, del tan en boga "team-work", o espíritu de equipo, que realiza su "task-work", trabajo a destajo, conceptos muy reiterados en nuestra doctrina oficial de 1938. (Comentarios al Reglamento de Grandes Unidades, Su Excelencia el Generalísimo.)

Las zonas de alta montaña, por su especial configuración y particularidades climatológicas, influyen en el aspecto táctico, logístico y técnico, en las operaciones de las tropas que en ellas actúan, y su organización peculiar responde a estas limitaciones con vistas a mejorar su rendimiento. La aviación, en el sentido lato, es independiente del terreno sobre el que vuela, pero no ocurre así cuando ha de cooperar a las acciones que en él se desarrollan.

No es necesario encarecer la importancia que tiene para los cooperadores su conocimiento completo y recíproco, y sólo cumplida esta condición, cabe esperar que los servicios aéreos alcancen el debido rendimiento en beneficio de las tropas; su evaluación no debe hacerse con un sentido estrictamente cuantitativo, ya que la restringida capacidad operativa en la montaña da alcance insospechado a pequeños éxitos, que en otros teatros de guerra solamente trascenderían en forma limitada en el campo táctico.

El terreno.—Almirante clasifica la montaña por su cota: en baja montaña, que incluye altitudes hasta de 2.300 metros; montaña mediana, desde este límite hasta los 2.700, y alta montaña, que comprende los terrenos de elevación superior. El relieve variado, las grandes pendientes y la acusada compartimentación, comunes a todas ellas, definen zonas de mayor o menor practicabilidad en las que las vías

de comunicación

son escasas y las aglomeraciones urbanas, generalmente de poca entidad, se reparten desigualmente. Estas influencias, unidas a las temperaturas rigurosas y su amplia oscilación diurna, y la frecuencia y violencia de las perturbaciones atmosféricas, se hacen más perceptibles en las cotas elevadas, culminando en las regiones de nieves perpetuas o persistentes.

Las actividades de las tropas sufren por estas causas gran colapso en la estación invernal, y han de ubicar sus estacionamientos fundamentales en el fondo de los valles, y los trabajos de castramentación, sea utilizando material especial o los recursos del país, son imprescindibles. Por otra parte, la coordinación de sus acciones se ve dificultada por la compartimentación del terreno, que obliga a descentralizar el Mando y condiciona la rapidez y libertad de sus movimientos al número y naturaleza de los caminos, que por su escasa viabilidad y fuertes pendientes, imponen como formación normal para toda clase de tropas la de a uno, y la evaluación de sus jornadas no puede hacerse por el cálculo de la distancia topográfica, sino por las diferencias de nivel que aquéllas han de salvar.

El terreno influye directamente sobre la aviación por las limitaciones que presenta para el despliegue aéreo; los espacios amplios y sensiblemente horizontales serán excepcionales, y caso de encontrarse en el fondo de los valles, sus líneas básicas de arribada estarán influenciadas por las alturas colindantes y las condiciones meteorológicas adversas, que aún entorpecerán más su utilización.

Normalmente solo podrán habilitarse pistas estrechas orientadas en la dirección de los vientos reinantes, aptas únicamente con tiempo favorable para aviones aislados de tipos especiales, que en las zonas de nieves abundantes tendrán que ser provistos de esquí.

A pesar de estas dificultades, la campaña de Noruega ha puesto de manifiesto la necesidad de disponer de aerodromos en las inmediaciones de los Puestos de Mando y de las tropas, porque la necesidad genérica de su existencia resulta realizada por las misiones especiales que la aviación lleva a cabo en la montaña. En esta campaña toda posibilidad de intento de instalación de aerodromos fué apurada; trabajando día y noche y empleando todos los recursos disponibles, llegó a construirse un aerodromo even-

tual en un ventisquero, se utilizó como campo de aterrizaje el lago de Hartwig, no lejos de Narvik, helado a la sazón, y los aviones que habían de aterrizar en tan precarias condiciones, fueron dotados de disposiciones especiales conducentes a facilitar el desprendimiento del tren de aterrizaje, una vez establecido el primer contacto con el terreno. Por este medio se reducía la carrera de aterrizaje al sustituir el movimiento de rodar por el de resbalar, y disminuían los riesgos de la inversión del avión, que de producirse ocasionarían daños mayores al personal y material que los originados en la brusca detención de su carrera.

El perfeccionamiento de los modernos veleros ha mejorado el problema considerablemente; pero en muchos casos subsiste la necesidad de aterrizar y emprender nuevamente el vuelo; soluciones tan ingeniosas como los Marston Strip y otras análogas, no tienen aplicación por exigir una explanación previa y grandes transportes. El problema se resuelve multiplicando los aerodromos auxiliares en términos que su alejamiento quede comprendido en los límites de autonomía de los aviones lentos empleados para el enlace; situado en las inmediaciones de los cuarteles generales de las tropas de Tierra o en fácil comunicación con ellos, permitirán establecer el enlace directo y personal o la ejecución de evacuaciones de interés.

El ambiente.—Las condiciones atmosféricas en la montaña son poco favorables para el vuelo; intrínsecamente no resultan prohibitivas, ya que el material moderno tiene posibilidades completas para el vuelo ciego y está bien protegido contra el engelamiento; pero en ocasiones la ejecución de las misiones de cooperación no será posible porque la nubosidad oculta los objetivos, y con frecuencia diversas causas perturbadoras disminuirán el rendimiento de los servicios.

Los valles profundos, las diferencias de vegetación, la abundante nubosidad y otras circunstancias, ocasionan cambios bruscos en la temperatura y presión atmosférica, que originan anomalías en la marcha del avión y fenómenos muy localizados en el tiempo y en el espacio, difícilmente previsibles. Contrariamente, en los escasos días tranquilos, la transparencia del ambiente es muy superior a la de las regiones llanas y permite hacer observaciones a la vista netísimas, aun a largas distancias, y obtener vistas fotográficas con gran riqueza de detalles.

Las particularidades apuntadas modifican la actuación general de las unidades aéreas de información y de apoyo en las distintas misiones que han de realizar.

La exploración estratégica.—Su amplitud es mucho más restringida que en otros teatros de operaciones; pero tanto esta misión como la exploración táctica, con frecuencia resultarán insustituibles, ya que los restantes órganos de exploración y seguridad de las Grandes Unidades, caballería, ciclistas, autoametralladoras-cañón y destacamentos ligeros, no podrán actuar o lo harán precariamente, por impedirlo la viabilidad de los caminos, y la especial organización de la defensa y aviación tendrá que asumir sus cometidos.

La maniobra y la sorpresa son factores decisivos en la guerra de montaña y motivan que en ella se marche más que se combate, lo que acrece el interés de descubrir todo indicio de movimiento de las tropas. Por ello resulta imprescindible que los equipos, conocedores de las características y posibilidades de las tropas enemigas, antes de iniciar

sus vuelos sean informados perfectamente de cuantas noticias se conozcan sobre sus actividades y de los propósitos concretos que persigue la investigación que han de realizar.

La exploración táctica se efectúa normalmente a la vista y está más influida por las singularidades de la montaña; en el espacio, porque la compartimentación del terreno y las grandes sombras proyectadas por su relieve y nubosidad imponen con frecuencia llegar hasta la vertical del objetivo para avistarlo, y en el tiempo, porque las causas apuntadas determinan que las condiciones propicias de luz para realizar una buena observación, solamente se presentan un reducido número de horas al día. En otras zonas, la abundante vegetación de hoja perenne facilita la ocultación y el enmascaramiento, que aún resultan más favorecidos por la débil densidad de ocupación del terreno por las tropas y las sutiles formaciones que éstas adoptan para sus movimientos. La mayor amplitud de las zonas de acción de las Grandes Unidades, justificada por la fortaleza natural del terreno, resulta compensada porque los objetivos son menos numerosos que en el llano, y su localización e identificación, en términos generales, no es difícil, por el determinismo que impone la montaña.

La vida y actividades de las tropas que operan en ella quedan canalizadas y reducen considerablemente las zonas que han de ser objeto de la investigación; los grandes desniveles y obstáculos que hay que salvar o rodear y la escasa practicabilidad del terreno fuera de los caminos, así como las condiciones mínimas para la vida de las tropas, circunscriben las zonas accesibles al fondo de los valles y a las escasas vías de comunicación, y tanto su individualidad como la vigilancia del tráfico que por ellas discurre no presentan dificultades.

Distintamente, la observación de las tropas desplegadas y su actuación en el combate es muy difícil; la línea de contacto, frecuentemente discontinua y de trazado sinuoso, no presta a que el observador la materialice de un solo golpe de vista, y el terreno es propicio a la infiltración de las pequeñas unidades. Agrava estos males el gran fraccionamiento de las tropas, que para la artillería con frecuencia llega hasta la batería, y tanto éstas como las unidades de armas de tiro curvo se enmascaran con facilidad; circunstancia que beneficia igualmente a los carros en las escasas zonas propicias para el empleo de estos ingenios, ya que las abundantes manchas de bosques ofrecen inmejorables posiciones de concentración, espera y partida, para su actuación por sorpresa.

Pero pese a estas dificultades, la perfecta instrucción de los equipos y meticulosa preparación de las misiones permitirá realizar una eficaz investigación; una información aérea veraz y oportuna puede tener importancia decisiva por la facilidad que ofrece la montaña para la ejecución de maniobras de envolvimiento de pequeños sectores o interceptación de vías de comunicación; acciones cuyas consecuencias es difícil prever.

Reconocimientos.—Por la esencia de su finalidad y dado que los objetivos más interesantes están situados en parajes sobre los que el vuelo a baja cota ofrece dificultades, se emplea preferentemente la modalidad fotográfica. Las especiales condiciones de iluminación de las zonas montañosas obligan a la obtención de las vistas panorámicas en las primeras y últimas horas de luz natural, según se trate de cubrir zonas de terreno que correspondan a las laderas

de levante o poniente, respectivamente; la comparación de estas vistas con las planimétricas y estereoscópicas de la misma zona resulta utilísima.

Las panorámicas aéreas completan las vistas de la misma naturaleza obtenidas desde observatorios terrestres y proporcionan información a las tropas sobre las zonas de terreno que quedan ocultas para los mismos; según confirman todos los prisioneros de los distintos países beligerantes, la difusión de estos documentos fotográficos se hace profusamente, llegando hasta las pequeñas unidades; nuestra guerra de Liberación fué un antecedente de esta utilización.

La fotografía estereoscópica también se presta a gran explotación, ya que, por consentir gran degradación del relieve relativamente a las distintas dimensiones, permite formar juicio adecuado sobre la importancia de los obstáculos naturales o artificiales que se oponen a la progresión de las tropas. Si la zona fotografiada está cubierta de nieve, la comparación de vistas obtenidas con cierta periodicidad acusa claramente los menores detalles, como caminos de servicio, alambradas y aun las mismas líneas teleféricas.

La rapidez en la transmisión de la información, en muchos casos es esencial, y para evitar la lentitud que supone el envío de la información gráfica por medios terrestres, se destacarán equipos fotográficos a la intermediación de ciertos Puestos de Mando, sobre los que los aviones arrojarán los negativos u obtendrán las primeras pruebas a bordo manipulando con las conocidas "unidades de revelado", que seguidamente serán lanzadas directamente a los destinatarios.

Servicio de artillería.—Las dificultades de actuación de este arma en la montaña impusieron su especialización para este fin, y su recia personalidad se conagra en las campañas actuales. La profundidad y duración de desfile de sus unidades, ya que el transporte ha de hacerse a lomo y en ocasiones directamente a brazo o con zorras especiales, impone su fraccionamiento hasta la menor unidad técnica, la batería; razón por la que frecuentemente actuará como unidad táctica.

La aviación facilita su actuación informándola por sus reconocimientos para la elección de sus asentamientos e itinerarios de acceso a los mismos, contribuyendo a la preparación y comprobación de sus tiros, supliendo las deficiencias de su red de transmisiones y realizando su municionamiento.

Con tiempo despejado, la situación de los observatorios terrestres acusadamente dominantes, proporciona más posibilidades para el ajuste del tiro que en el llano, y en consecuencia, el número de unidades artilleras que precisen observación aérea será menor; pero esta ventaja queda anulada tan pronto surgen inseguridades atmosféricas, tan frecuentes en la montaña, por la necesidad de reiterar los servicios. La mutabilidad de las condiciones meteorológicas no se supera con adaptar el tiro a las condiciones balísticas del momento, que pueden presentar diferencias sensibles entre el lugar de asentamiento de las piezas y el del objetivo que ha de batirse; en estas circunstancias, los datos obtenidos por las estaciones aerológicas de las baterías resultan incompletos, y la observación aérea ha de llenar esta necesidad tantas veces como la unidad realice tiros en estas condiciones adversas.

En general, la observación del tiro se reducirá a una comprobación del mismo, limitada a situar el centro de impactos de una salva de un número de disparos proporcionado al calibre empleado; facilita la medición de las correcciones el uso de vistas planimétricas que comprendan al blanco, este punto u otro característico del terreno, se toman como origen de un sistema coordinado, a cuyos ejes se refiere la situación del centro de impactos. Por este medio se abrevian las operaciones, se consigue exactitud suficiente y se evita que el avión quede expuesto largo tiempo a la reacción antiaérea, proporcionando la rapidez necesaria para batir los objetivos fugaces.

El enlace aire-tierra y su recíproco presentan dificultades, por el menor rendimiento de los medios de transmisión; pero el enlace terrestre no está exento de estas y otras servidumbres.

El empleo de agentes resulta de poco rendimiento, ya que la gran diseminación de las tropas impone largos recorridos, en los que normalmente no podrán emplearse medios rápidos de locomoción, como automóviles y motocicletas, y en ciertos casos ni semovientes; el establecimiento y explotación de una red óptica será difícil por las grandes desenfiladas y persistente nubosidad, que respectivamente reducen su alcance o impiden su funcionamiento. El tendido y conservación de las redes alámbricas exige trabajos muy penosos, y el transporte de ciertos materiales y el rendimiento técnico de la red radiotelegráfica decrecen notablemente por el efecto de montaña.

Con todos sus inconvenientes, el enlace aéreo será el más rápido y seguro, y en muchas ocasiones el único medio de establecer la necesaria inteligencia; esta circunstancia reitera la importancia de los aerodromos auxiliares avanzados, que permiten establecer el contacto personal del Mando con sus Mandos subordinados y con el personal de aviación que deba concurrir a las entrevistas previas que señala el Reglamento para el Servicio de Información en Campaña.

El rendimiento de los medios de transmisión en el enlace avión-tierra también es menor; los mensajes lastrados resultan de empleo difícil: si su lanzamiento se hace a gran altura, el descenso es perturbado por la presencia de corrientes de aire irregulares, y el terreno movido y la vegetación que los cubre dificultan su búsqueda y ocasionan el extravío de un crecido número de mensajes, aunque tengan disposiciones fumígenas para facilitar su localización. Si el avión desciende a baja cota para mejorar la precisión del lanzamiento, sufrirá los conocidos inconvenientes del vuelo realizado en valles o collados angostos. Los artificios de luces o fumígenos resultan poco visibles para ambos correspondientes, por proyectarse sobre las laderas de las montañas.

La radio proporciona el enlace más eficaz, a condición de reforzar la dotación de estaciones de las tropas, para compensar la minoración de las características técnicas del material.

Las unidades prodigarán el empleo de paineles, especialmente los de identificación.

Las posibilidades del enlace aéreo, aún establecido con los medios más rudimentarios, se han evidenciado en el apoyo que las escuadrillas indostánicas prestan a los guerrilleros del General Wingate, que hace bastantes meses operan en la intrincada jungla de Birmania y el Assam. La información en beneficio de las tropas y del Servicio de In-

genieros tiene gran importancia; las destrucciones en la montaña, por el trazado y obras de arte de sus vías de comunicación, hace de ellas un arma eficazísima. Los puntos en que pueden producirse destrucciones, que por no ser conternables imponen imprescindiblemente su reparación, son numerosos; por otra parte, la escasez de itinerarios aconseja que queden expeditos en plazo perentorio, y habrá que realizar transportes urgentes de personal y elementos especiales de trabajo.

Si la información aérea notifica al Mando con oportunidad las particularidades de los obstáculos que las tropas encontraran en su progresión en las vías ordinarias, ferrocarriles o ríos, como talas, voladuras o aumento anormal de su caudal, podrá ordenar adecuadamente los transportes en circunstancias tan críticas asignando prioridad a unos u otros, y dentro de cada uno, reducir al mínimo los elementos que han de moverse.

El bombardeo en la montaña, a pesar de la escasez y reducidas dimensiones de los objetivos, tiene gran importancia: a diferencia de las regiones llanas, su empleo es aconsejable aun dentro de los alcances de la artillería, pues la condensación de los objetivos en los valles define una serie de puntos de paso obligado que, por la lentitud de movimiento de la artillería, en muchas ocasiones no serán atacables por este medio con la debida oportunidad, eficacia o intensidad.

Además, aunque la artillería ha aumentado grandemente sus posibilidades de tiro, reduciendo considerablemente los ángulos muertos por el empleo de montajes especiales, cargas reducidas y procedimientos balísticos apropiados al caso, sus cambios de asentamiento y la preparación del tiro por lentos y las desenfiladas prohibitivas, pueden hacer su acción ineficaz.

Un bombardeo aéreo afortunado, si produce la interrupción temporal de una vía de comunicación que provoque el aislamiento de una zona de terreno, puede plantear una situación favorable; el mismo efecto se obtiene, en parte, por la sola presencia de un avión de información, ya que al paralizarse la circulación para sustraerse a sus vistas, reduce considerablemente la capacidad logística de los itinerarios, ya de por sí muy limitada.

En términos generales, las características de los objetivos imponen, para su ataque económico, el empleo de bombarderos en picado. Si la actuación tiene lugar sobre tropas en posición, se usarán como mínimo bombas de demolición semipesadas, pues por ligera que sea la organización del terreno, sus condiciones naturales ofrecen buenas condiciones para la protección; en el ataque a las vías de comunicación se emplearán bombas pesadas para producir destrucciones importantes. Para prevenir que los efectos materiales alcanzados resultasen nulos o insuficientes en relación con los fines propuestos, un tanto por ciento de bombas llevarán espoleta de retardo proporcionando al ritmo previsto para el avance de las tropas, que en todo caso proporcionarán en cierto grado efectos de neutralización, por sus explosiones irregularmente espaciadas.

La situación de ciertos blancos hará muy peligroso su ataque para la aviación de asalto, porque los aviones quedan muy batidos en el tramo de aproximación o alejamiento al objetivo, desde las alturas próximas; para la ejecución de estas acciones se decidirá de acuerdo con el asescramiento

del Comandante de Aeronáutica de la Gran Unidad, que por el examen de la situación, características del objetivo, despliegue de las armas antiaéreas del enemigo y circunstancias meteorológicas del momento, informará sobre los resultados que cabe esperar de la actuación de unidad aérea.

Sus objetivos más adecuados serán las columnas en marcha por los caminos, especialmente en los tramos que permitan el ataque en vuelo rasante, ya que el efecto que produzca la sorpresa se verá aumentado por las dificultades con que tropezarán las tropas para su pronta diseminación. La aviación de transporte, en toda la gama de sus modalidades, ha alcanzado éxitos decisivos en las campañas de montaña. La sola recordación del episodio de Narvik lo confirma: mediante la combinación de desembarcos y transportes aéreos, se reforzaron en hombres y material las fuerzas defensoras, que prácticamente fueron abastecidas por este solo medio. Pero con todo, según testimonio de aquellos valientes, lo más importante fué la sensación de asistencia de sus mandos y compañeros de armas; ella fué el mejor estímulo para su esfuerzo, que no lo regatearon porque vieron que los aviadores, con entero desprecio de sus vidas en todo momento, trataron de emularlo.

Los aviones estafetas, aterrizando en los aeródromos eventuales, permiten el transporte de personas aisladas o pequeñas evacuaciones sanitarias; los transportes importantes normalmente se limitarán a lanzamientos o aterrizajes de veleros en los lugares fijados por el Mando, facilitando a las tropas todos los elementos que precisen, bien porque se encuentren aisladas por el enemigo, por interrupción de las vías de comunicación terrestres o por insuficiencia en velocidad o capacidad de los restantes medios de transporte.

La defensa contra aeronaves en la montaña está influida por factores antagónicos. La defensa aérea, aviación de caza, queda afectada, como las distintas especialidades aéreas, por las servidumbres atmosféricas. Las armas antiaéreas, en parte, resultan favorecidas por disponer de observatorios y asentamientos elevados con amplias vistas, lo que supone un mejoramiento indirecto en su alcance, que impone que los aviones vuelen a mayor cota, por lo menos, relativamente al fondo de los valles. La configuración del terreno brinda más posibilidades a la diversidad de métodos de bombardeo, pues si buscando mejor defensa contra los ataques realizados desde cotas elevadas las armas antiaéreas se asientan próximas a las crestas, la eventualidad de un ataque en vuelo rasante no permitirá su actuación, que seguramente produciría más daños en zona propia que contra los aviones atacantes; por tanto, habrá que disponer otras armas que hagan frente a esta contingencia, lo que supone doblar los elementos de la defensa.

Cuando se trata de ejecutar misiones que suponen una cooperación directa con las tropas, todas las limitaciones y dificultades apuntadas se asocian, y sólo la inteligencia previa de los cooperadores permitirá coordinar los servicios aéreos en lugar, tiempo y medios.

La escasa riqueza catastral del terreno, con excepción de las zonas en que se benefician explotaciones mineras o de energía hidráulica, motiva que la cartografía existente sea de escala inadecuada para precisar datos de pequeña entidad; numerosos accidentes geográficos de indudable valor táctico no figuran en estos planos; sus curvas de nivel en razón de la equidistancia no pueden detallar la configuración

del terreno, y su toponimia está en desacuerdo con la de los naturales del país, a cuyos servicios como guías se recurrir frecuentemente; la identificación precisa sólo puede hacerse en las fotografías aéreas, cuyo estudio detallado por los Mandos de tierra y aire evitará errores muy lamentables en la designación de objetivos.

Pero esto no basta; como indicábamos anteriormente, la dificultad de que el aire materialice rápidamente la línea de contacto con el enemigo, impone que determinadas organizaciones jalonen su situación ante la presencia de los aviones propios, para evitar que éstos, en sus constantes evoluciones, pudiesen sufrir equivocaciones muy explicables, pero de consecuencias muy dolorosas.

La coordinación en el tiempo ha de cuidarse escrupulosamente; la limitada autonomía de algunas unidades aéreas de asalto hace imprescindible, para su mejor aprovechamiento, que las tropas que han de ser apoyadas estén dispuestas en sus bases de partida y prontas a iniciar su movimiento al avistar los aviones, o en la forma que hubiese sido convenida. Proceder en otra forma no reporta utilidad alguna a las tropas y somete a la unidad aérea a un riesgo inútil, ya que los defensores de la posición enemiga, libres de la preocupación de los fuegos y movimientos de las tropas de tierra, dedicarán todas sus armas para batir los aviones de asalto en los tramos que resulten más vulnerables.

Una adecuada coordinación de los medios permitirá que la aviación refuerce o complete los fuegos de la artillería y morteros que intervengan en la acción, si la lentitud de sus movimientos impide que con oportunidad entren en línea los grandes calibres de una y otros; las bombas pesadas de la aviación los suplirán. Si el municionamiento de ciertas clases de proyectiles, rompedores, fumígenos, es insuficiente, se asignarán a la aviación los blancos que han de ser batidos en esta forma; por otra parte el movimiento de las tropas puede ser inmediato a la ejecución del ataque aéreo o diferido, y esta particularidad pesará sobre el carácter preferente de la acción, que tratará de obtener los mayores efec-

tos morales, de destrucción o de neutralización. Se ha dicho de la aviación que constituye una económica reserva del Mando, que por ella hace sentir su acción con rapidez, potencia y alcance insospechado por el enemigo; su actuación en la montaña encarna rigurosamente esta idea.

Los ejemplos citados comprueban cómo evitó la ceguera de los Ejércitos que marchaban a la batalla; en la aproximación suplió la forzada inercia de los restantes órganos de información en profundidad, incapaces para superar las dificultades topográficas; realizó rupturas de líneas fortificadas en una amplitud o plazo que, encomendadas a otros medios, hubieran exigido acumularlos en tal cantidad, que hubieran revelado al enemigo los propósitos del atacante, y sin su acción estos brillantes resultados hubiesen quedado esterilizados por la simple orden de fuego de un modesto programa de destrucciones, que en tiempos pretéritos proporcionaba una segura cobertura para que las tropas se acogiesen a la posición de retaguardia prevista.

Aunque en esfera mucho más modesta, nuestra guerra de Liberación ofrece numerosos ejemplos de intervención del Arma aérea en operaciones de montaña, siendo las de características más definidas las que tuvieron como finalidad la reducción de la *bolsa de Bielsa*.

La ausencia de enemigo aéreo facilitó la actuación propia; pero a pesar de esta enorme ventaja, las misiones de la aviación se vieron condicionadas por muchas de las causas apuntadas; con frecuencia las circunstancias atmosféricas impusieron la suspensión o aplazamiento de los bombardeos pesados, y estas y otras dificultades influyeron más directamente en los servicios de las unidades de bombardeo ligero, que con gran frecuencia actuaron como aviación de asalto.

La eficacia de su intervención, según testimonio de los milicianos del "Esquinazao", fué grande, pero el mejor alegato en favor de este juicio fué la concesión de la Medalla Militar colectiva al infatigable y abnegado "6-G-15".

