

CESEDEN

AEROMOVILIDAD TACTICA EN LA GUERRA DE MONTAÑA
Posibilidades y Proposiciones

- por el Coronel Vittorio Campana -
(De la "Rivista Militare", enero 1970.
Traducido por el TCol.de Aviación S.V.
DEM don Luis Rico de Sandoval)



Mayo, 1970

BOLETIN DE INFORMACION NUM. 46 - V

1. LA MANIOBRA EN MONTAÑA.

Nuestra doctrina subraya la importancia de la maniobra que se desarrolla en todos los niveles, desde las mayores Unidades hasta las más pequeñas. Tal maniobra, inspirada en los principios fundamentales de masa, sorpresa y seguridad, debe explotar los amplios espacios que caracterizan la concepción de la batalla moderna.

Los contendientes, al tener que operar con una relación fuerza-espacio muy inferior a la que se preveía en el pasado, tienden a polarizar la lucha sobre localidades de importancia vital y a dominar los espacios vacíos con el fuego, el obstáculo y la intervención de las fuerzas rápidas, preparadas, con la única misión de cumplir un cometido determinado.

En este marco general, la maniobra, y sobre todo la de las reservas, cobra una importancia determinante.

Por ello, para las fuerzas en reserva será una característica indispensable la movilidad, que en el campo operativo se traduce en radio de acción y oportunidad de la intervención.

Trasladando estos conceptos desde el campo general al campo más particular de la guerra de montaña, puede observarse como conservan íntegro su valor en todos los niveles.

La necesidad de alimentar la lucha, para que se resuelva en beneficio propio en el momento y en el punto deseados, se traduce, en la práctica, por la constitución de refuerzos y reservas que consientan:

- en el ataque: concentrar el esfuerzo en el momento y lugar escogidos, desplazando el centro de gravedad del esfuerzo mismo, si es necesario.
- en la defensa: alimentar la lucha, ocupando posiciones preparadas o sustituyendo fuerzas que ya no están en condiciones de combatir, y lograr la masa para aniquilar al enemigo donde y cuando éste haya sido suficientemente desgastado.

También aquí hay, pues, maniobra de fuerzas y necesidad de dar a éstas una elevada movilidad. Y, a este respecto -y en lo que se refiere al grupo táctico alpino a ni-

vel batallón en la defensa- la reglamentación vigente admite que las Unidades que, desde el principio, van a emplearse en la ocupación de las estructuras tácticas, así como las destinadas a asumir cometidos dinámicos, pueden distribuirse según una relación de fuerzas favorable a estas últimas, de manera que se pone de relieve la importancia de la maniobra en todo este ámbito.

Pero hay que poner de relieve que la montaña, al ser un ambiente de obstáculos al movimiento, reduce el radio de acción de las fuerzas en reserva. Por lo tanto, el problema de asegurar la necesaria oportunidad a su intervención podrá resolverse, o bien fraccionando tales fuerzas en relación con la amplitud de los despliegues y con la importancia de las vías tácticas, o bien incrementando su movilidad. Y como está claro que un empleo fraccionado de las reservas equivale a un empleo poco económico, la solución del problema deberá, necesariamente, buscarse un incremento de su movilidad.

2. FORMAS PARTICULARES DE LA LUCHA EN MONTAÑA.

La extensión del ambiente de montaña en el territorio nacional, junto con sus características, puede favorecer el recurso a formas particulares de lucha, como puede ser la guerrilla.

De todas las guerras brotan modificaciones en los procedimientos a seguir en tales formas de lucha, igual que brotan modificaciones de los métodos estratégicos y de los procedimientos tácticos.

Pero mientras para los métodos estratégicos y los procedimientos tácticos la experiencia adquirida sirve para la elaboración o para la reelaboración de la doctrina, para los procedimientos a seguir en las formas particulares de lucha no es posible la definición -ni, por tanto, la puesta al día- de una doctrina. Es bien cierto que sobre esta cuestión se han publicado libros y artículos, pero tales escritos reflejan un momento particular, un ambiente particular, una situación militar o social particular; reflejan, en suma, la experiencia particular del autor.

De hecho, una de las características de la forma de lucha que tratamos es -la de no poderse reglamentar, sino que se tiene que confiar a la imaginación y a la iniciativa de los jefes, aún de bajo nivel, que deciden a veces, basándose en una situación y en un ambiente contingentes, los procedimientos más oportunos que hay que adoptar. La selección de tales procedimientos deriva, naturalmente, de experiencias anteriores, directas o indirectas, experiencias que pueden llevar a los jefes hacia la solución más oportuna de un problema particular.

La segunda guerra mundial y las guerras que se han desarrollado en este último venenio han visto con frecuencia cada vez mayor el recurso a acciones particulares, a la guerrilla y a la contraguerrilla.

En lo que se refiera a las acciones particulares, hay que considerar con mucha atención los resultados conseguidos, en los conflictos a que nos referimos, con golpes de mano realizados en profundidad en el dispositivo adversario.

También en montaña tales acciones deben ser posibles y particularmente ventajosas.

Comandos y elementos de la organización logística podrían ser los objetivos de acciones efectuadas, por sorpresa, por elementos particularmente adiestrados.

Características de las fuerzas a emplear:

- adiestramiento especial;
- entidad limitada;
- gran movilidad, amplio radio de acción oportunidad de intervención sobre los objetivos señalados por la organización informativa.

De estas características, la más difícil de conseguir, también en este caso, es la gran movilidad.

En lo que se refiere a la guerrilla y a la contraguerrilla, las recientes experiencias permiten señalar los aspectos más importantes de tales formas de lucha. Limitando el examen al aspecto que interesa directamente al tema de este artículo, es de notar que la movilidad se presenta de nuevo a nuestra atención como condición esencial para el éxito de las operaciones.

Las fuerzas de la guerrilla deben ser móviles, tanto para concentrarse rápidamente respecto a los puntos focales de la organización adversaria que interesa eliminar, como para huir a los rastreos que hará el enemigo.

Las fuerzas de la contraguerrilla deben ser móviles para poder proceder a sorprender al adversario sobre puntos tácticamente importantes, y para poderle seguir cuando se repliegue.

3. EL RECURSO AL MEDIO AEREO

Los obstáculos que el ambiente de montaña pone al movimiento terrestre y la necesidad de incrementar la movilidad de las fuerzas en los casos anteriormente examinados, crean un problema cuya solución solo puede buscarse en el medio aéreo.

Dicho de otra manera, la exigencia de movilidad en sentido lato debe entenderse -en el caso específico- como exigencia de aeromovilidad. Dejando a un lado al avión de transporte previo aterrizaje, por las dificultades que se encontrarían en la montaña - para asegurar a los aviones los aeródromos y las pistas adecuados, consideramos el lanzamiento desde aviones y el helitransporte.

El empleo en montaña de Unidades importantes de paracaidistas debe considerarse excepcional, por:

- la dificultad de encontrar zonas de lanzamiento idóneas;
- la necesidad de conseguir la superioridad aérea, al menos local;
- las limitaciones impuestas por las condiciones atmosféricas;
- las dificultades para reunir en breve plazo de tiempo el personal y el material a lanzar.

Además, debe tenerse presente que la necesidad de trasladar las Unidades - paracaidistas a un aeródromo, para poderlas emplear oportunamente, limita su disponibilidad en el campo de batalla.

Puede considerarse más fácil el empleo de pequeños núcleos paracaidistas - (para efectuar, por ejemplo golpes de mano), pero también existe limitaciones debidas a:

- la posibilidad de que falte la sorpresa;
- la dificultad de recuperación del personal lanzado.

En cambio, en estos últimos años, como consecuencia de las experiencias - americanas en Vietnam y de la evolución de la técnica en este sector específico, se ha afirmado netamente el helitransporte sobre el campo de batalla.

El helicóptero, que antes era lento, poco capaz, limitado en su techo y en su radio de acción, se ha transformado completamente.

Existen hoy aparatos como el Chinook CH-47 (1), capaces de transportar 44 hombres equipados, a una velocidad aproximada de 290 Km/h. y con un radio de acción de 300 Km. En estos últimos años, además, las pruebas superadas por los helicópteros Agusta AB47 G3 B1 y Agusta 205, empleados a veces en montaña, han convencido hasta a los más escépticos de la eficacia del medio.

(1) La casa Agusta ha presentado recientemente el helicóptero 101 G, de características análogas.

Pero, antes de llegar a conclusiones apresuradas, examinemos más a fondo - las características positivas y negativas del helicóptero.

4. CARACTERISTICAS DEL HELICOPTERO.

Las características que se citan se refieren a los helicópteros Chinook CH-47 y Agusta 205:

- a. capacidad de transporte:
 - Chinook: 44 hombres armados;
 - Agusta 205: 13 hombres armados;
- b. velocidad:
 - Chinook: 290 Km/h;
 - Agusta 205: 220 Km/h;
- c. techo:
 - Chinook: 6.000 m. (con posibilidad de aterrizar a 3.200 m);
 - Agusta 205: 7.000 m. (con posibilidad de aterrizar a 4.000 m);
- d. radio de acción:
 - Chinook: 300 Km;
 - Agusta 205: 300 Km;
- e. posibilidad de aterrizar y despegar utilizando superficies de dimensiones limitadas;
- f. óptimas posibilidades de observación;
- g. posibilidad de vuelo nocturno en condiciones atmosféricas difíciles;
- h. posibilidad de vuelo rasante;
- i. posibilidad de ser armado;
- l. ruido intenso y, como consecuencia, fácil localización desde tierra;
- m. vulnerabilidad;
- n. elevado costo de fabricación y funcionamiento.

Del examen de tales características es posible deducir que el helicóptero en contrará favorables condiciones de empleo en la montaña, puesto que:

- a. es un medio que, prácticamente, puede aterrizar y despegar en cualquier sitio;

- b. puede escoger, en el momento, la zona en que aterrizar;
- c. puede escapar a la localización y al ataque desde tierra, e introducirse en territorio enemigo, recorriendo, en vuelo rasante, valles secundarios y zonas inaccesibles;
- d. puede transportar personal al otro lado de obstáculos insuperables con otros medios;
- e. tiene un gran radio de acción y una velocidad que permite superar distancias del orden de los 100 Km. en menos de media hora;
- f. caso de estar armado, asegura una inmediata aportación de fuego a las Unidades transportadas en fase de desembarco;
- g. no pone limitaciones en cuanto a la disponibilidad de las fuerzas destinadas al helitransporte, desde el momento que éstas, al permanecer en sus lugares normales de despliegue hasta el momento del embarque, están siempre en condiciones de intervenir en la lucha;
- h. consiente recuperar el personal al término de la acción.

A propósito de la vulnerabilidad, debe tenerse presente que, en estos últimos años en Vietnam, se han experimentado y empleado aleaciones especiales que protegen al helicóptero de los disparos de las armas ligeras de la infantería. Contra las armas de mayor calibre, en cambio, la protección se ha buscado adoptando el vuelo rasante como técnica a emplear sobre el campo de batalla.

Las limitaciones principales son, por lo tanto, el elevado costo de fabricación y de funcionamiento y las condiciones atmosféricas, cuando sean particularmente desfavorables.

De este examen sintético se deduce la oportunidad de asegurar la aeromovilidad táctica -necesaria a las tropas que operan en montaña, para aumentar su radio de acción y, como consecuencia, su capacidad operativa- recurriendo al helitransporte como una operación de actuación normal.

¿Apología de la aeromovilidad? No; pero examen lo mas objetivo posible de las ventajas que puede ofrecer el helitransporte. Naturalmente, se presentarán casos en que el helicóptero no pueda emplearse. La niebla, las perturbaciones atmosféricas particularmente violentas, la noche en algunos casos, podrán constituir otros tantos obstáculos.

Pero las ventajas y las posibilidades que ofrece el helicóptero y su probable empleo en el combate, como medio de transporte, por parte de los ejércitos más avanzados (como consecuencia de los resultados obtenidos en la guerra de Vietnam y de

los continuos progresos técnicos del medio) aconsejan dotar a las Unidades alpinas de un número adecuado de helicópteros de transporte.

5. ACCIONES TÁCTICAS DE LA GUERRA DE MONTAÑA EN LAS QUE EMPLEAR EL HELITRANSPORTE.

Encuadrado el tema en la Brigada alpina y teniendo presentes las conclusiones anteriormente deducidas acerca de la maniobra y de las formas de lucha particular en la montaña, el helitransporte puede resultar conveniente en las siguientes acciones tácticas:

- ocupación preventiva de posiciones;
- empleo del refuerzo de los grupos tácticos o de la reserva para:
 - concurrir a la conquista del objetivo de un ataque o continuar la acción en profundidad;
 - trasladar el eje del esfuerzo, modificando la disposición inicial de la maniobra;
 - activar estructuras tácticas preparadas o reforzar las ya activadas;
 - controlar trozos del sector no asignados a otras Unidades;
 - llegar a tiempo a las bases de partida para el contraataque o el contraataque;
 - intervenir contra helidesembarcos;
 - maniobrar el elemento que dirige una base;
 - efectuar golpes de mano en el interior del dispositivo enemigo.

Además, se podrá recurrir al helitransporte para trasladar o alimentar a las fuerzas de la guerrilla (eventual), y para intervenir a tiempo contra concentraciones de guerrilleros en fuga, utilizando las fuerzas móviles de la contraguerrilla.

6. UNIDADES DE HELICOPTEROS PARA BRIGADA ALPINA.

Acerca del número y del tipo de helicópteros a asignar a la Brigada alpina, pueden formularse propuestas en relación con el complejo de fuerzas del que se trate de asegurar el transporte en tiempo oportuno, y con la modalidad de ejecución de la operación particular.

a) Complejo de fuerzas a emplear en las acciones tácticas consideradas en el párrafo precedente:

- ocupación preventiva de posiciones: pelotón-compañía;
- acciones efectuadas por el refuerzo: compañía;

- acciones efectuadas por la reserva: batallón;
- golpes de mano: patrulla de combate;
- acciones de contraguerrilla: pelotón-compañía.

No se ha considerado la guerrilla por la dificultad de que las fuerzas empleadas en ella encontrarían para asegurar a los helicópteros (eventualmente disponibles) una organización conveniente en tierra y un mantenimiento suficiente. El razonamiento se refiere, naturalmente, a fuerzas que operen aisladas y en territorio ocupado por el enemigo.

Sería distinto el caso de una guerrilla alimentada por un Estado fronterizo, o de una guerrilla cuyas fuerzas hubieran llegado a obtener el completo control de una vasta zona. En el primer caso no se considera posible definir la entidad de las fuerzas a helitransportar, puesto que la decisión se tomaría de cuando en cuando en relación con la situación contingente y con el ambiente en el que se opera. En el segundo caso la guerrilla tendería a perder gran parte de sus características y a transformarse en guerra tradicional, para la cual el helitransporte estaría incluido en el marco de las acciones tácticas examinadas anteriormente.

Teniendo en cuenta el nivel de las fuerzas a helitransportar al combate, las características de los aparatos de posible empleo, la amplitud y la profundidad del sector de acción de una Brigada alpina, se considera que la Unidad de helicópteros debería disponer de los medios necesarios para transportar simultáneamente a una compañía. En efecto, con tales disponibilidades sería posible hacer frente a todas las necesidades de transporte previsibles para las acciones tácticas vistas anteriormente, comprendidas las que se refieren a las reservas. A este respecto, debe tenerse presente que el helitransporte completo de un batallón a una distancia de 25 Km, a una velocidad aproximada de 220 Km/h y con aparatos suficientes para una compañía debería necesitar un tiempo inferior a las dos horas. Tiempo aceptable en cualquier situación, si consideramos que la compañía transportada en primer lugar podría llegar en menos de media hora, asegurando la disponibilidad inmediata de un conjunto de fuerzas de importancia, en condiciones de alimentar la lucha.

Definida la entidad de la Unidad de helicópteros, queda por establecer el número y el tipo de los aparatos que se le deberían asignar. Para hacerlo, es necesario, todavía, considerar las modalidades de ejecución del helitransporte, indicando brevemente las fases en que se puede articular la operación.

b) Fases del helitransporte.

El helitransporte se puede articular en las fases siguientes:

- embarque;
- transporte;
- desembarque;
- eventual recuperación de la Unidad.

Es un factor común la necesidad de un minucioso adiestramiento, para eliminar los posibles tiempos muertos durante las operaciones de carga y descarga, y para superar las situaciones de crisis que puedan presentarse en las fases de desembarque y recuperación de la Unidad.

Embarque: no necesita procedimientos especiales, ya que se desarrolla en territorio amigo.

Desembarque (1): es la fase más delicada de la operación por las situaciones de crisis que se podrán presentar, en los casos en que esta fase se efectúe en una zona controlada por el enemigo o próxima a la línea de contacto. Excepto en el caso de patrullas destinadas a golpes de mano, que han de desembarcar en zonas incontroladas del territorio enemigo, la fase de desembarco se deberá efectuar adoptando un dispositivo particular compuesto, como máximo, de los núcleos siguientes (caso de una compañía):

- núcleo de observación: dos helicópteros de observación con la misión de:
 - individualizar la zona de desembarco (aunque esté preparada);
 - explorar los alrededores;
 - reconocer una zona alternativa, caso de que la primera fuese poco segura por la presencia del enemigo;
 - indicar sobre el terreno la zona de desembarco seleccionada;
- núcleo de defensa cercana: 4 helicópteros de uso general (del tipo Agusta 205), armados, con la misión de:
 - transportar y desembarcar el pelotón de armas de trayectoria recta de la compañía;
 - asegurar la defensa de la zona de desembarco con las armas de a bordo, hasta que el pelotón de armas de trayectoria recta esté convenientemente dispuesto sobre el terreno (constituyendo, como norma, 4 centros de fuego);
 - integrarse, eventualmente, en la defensa de la zona de desembarco, asegurada por el pelotón de armas de trayectoria recta;
- núcleo de transporte: 5 helicópteros de transporte medio (tipo Chinook - CH-47), con la misión de transportar y desembarcar el resto de la compañía. (2)

(1) Se considera más oportuno tratar el desembarque antes del transporte, ya que éste está subordinado a aquel.

(2) Se considera oportuno proponer que el núcleo de transportes de la Unidad de helicópteros para la Brigada alpina esté formado por 5 helicópteros de transporte medio (Chinook CH-47), en vez de un número mayor de helicópteros de uso general (Agusta 205), con el fin de facilitar, en montaña, el problema de encontrar y defender las zonas de desembarco, así como para dificultar al enemigo la individualización de las formaciones en vuelo.

Transporte:

- formación a adoptar: núcleo de observación, núcleo de defensa cercana, núcleo de transporte;
- ruta a seguir: cuando se vuele sobre territorio enemigo, la ruta a seguir - deberá escogerse a lo largo de valles secundarios y a través de zonas de difícil acceso, en vuelo rasante;

Recuperación de la Unidad:

- aproximación a la zona de reembarco y aterrizaje:
 - núcleo de observación, con la misión de controlar los alrededores - (queda en vuelo);
 - núcleo de defensa cercana, con misiones análogas a las indicadas en la fase de desembarque;
 - núcleo de transporte;
- orden de despegue:
 - núcleo de transporte;
 - núcleo de defensa cercana.

Para conjuntos no inferiores al pelotón la operación se desarrollará en las fases indicadas, efectuándose con procedimientos análogos.

Cuando se trate del helitransporte de conjuntos de fuerzas a nivel compañía o superior, la actividad aérea del enemigo podrá hacer necesario el concurso de fuerzas aéreas tácticas, con el fin de garantizar la operación contra posibles ataques desde el cielo.

A este respecto, debe tenerse presente que el empleo del helicóptero sobre el campo de batalla -al constituir un objetivo difícilmente localizable en vuelo por parte de los aviones a reacción- ha determinado la rehabilitación del avión de caza a émbolo, que se presta más a combatir al helicóptero.

c) Conclusión.

En relación con lo que antecede, las exigencias de la Unidad de helicópteros para Brigada alpina, en lo que se refiere a los transportes, pueden resumirse de la siguiente manera:

- núcleo de observación: en 2 helicópteros de observación, del tipo G 3 o, mejor, del tipo Huey-Cobra (velocidad 320 Km/h; por delante presenta - una sección de fuselaje extremadamente reducida; puede disparar una tonelada de municiones, entre ametralladoras, granadas y cohetes; lleva - dos personas);

- núcleo de defensa cercana: en 4 helicópteros de uso general armados (tipo Agusta 205);
- núcleo de transporte: en 5 helicópteros de transporte medio (tipo Chinook).

Tal disponibilidad de medios, además de permitir, como hemos visto, el transporte simultáneo de una compañía y el transporte en poco tiempo de un batallón, asegura la formación más idónea para el transporte de conjuntos menores de fuerza, disponiendo de dos tipos de helicópteros de características distintas.

Además, podría emplearse para:

- el transporte simultáneo de una batería de 105/14 con unos 50 disparos por pieza;
- la evacuación de heridos desde los hospitales de campaña de la Brigada a otros del interior;
- el transporte, en colaboración o no con otras Unidades de helicópteros, de reservas dependientes de Mandos a nivel Cuerpo de Ejército.

- - - - -