



Agrupaciones aéreas y sus Mandos

(Agrupaciones aéreas norteamericanas)

Por el Capitán RAFAEL CALLEJA

En las fuerzas aéreas de los EE. UU., la constante evolución orgánica, que ha culminado en la actual diferenciación en Fuerzas Aéreas Tácticas y Estratégicas, se ha desarrollado siempre con un criterio netamente terrestre. Las grandes unidades aéreas se organizaban pensando únicamente en su actuación constante en beneficio de las fuerzas de tierra, como vemos a continuación.

Según el Reglamento de 1930, se llamaba Aviación de Ejército a aquella que comprendía todas las unidades aéreas asignadas o agregadas a la unidad de Tierra Ejército y no asignadas o agregadas a unidades inferiores a éste. Esta misma definición es válida cambiando la categoría de la unidad del Ejército de Tierra, para los inferiores: Aviación de Cuerpo de Ejército y Aviación de División. En todas estas unidades la Aviación estaba a las órdenes de un Jefe

de Aviación de Ejército, Cuerpo de Ejército o División, que era un Jefe más de una de las armas que componían la gran unidad terrestre, con iguales prerrogativas y obligaciones que el Jefe de Artillería o el de Ingenieros, por ejemplo. Su misión era también en todas las categorías de unidades ejecutar aquellas misiones aéreas que apoyasen los planes tácticos o estratégicos del Jefe de la unidad a que estaban agregadas. No existía Aviación independiente.

No vamos a enumerar aquí las sucesivas variaciones de la organización americana, de la cual lo que realmente nos interesa es su estado actual; pero sí hacer notar que la organización vigente a base de las unidades Group (Regimiento), Wing (Brigada), División y Air Force (Ejército), con la agrupación intermedia Command, probablemente correspondiente al Cuerpo de Ejército, obedece a un atavismo coopera-

tivo; el límite que se imponía a las diferentes categorías de unidades aéreas era el de aquel número de aeroplanos (organizado en pequeñas unidades) que estaba en consonancia con las necesidades de apoyo aéreo que sentía la unidad terrestre con la cual debían cooperar.

Hoy, sin embargo, la principal característica del criterio de empleo de las Fuerzas Aéreas Norteamericanas es la de que se les considera como elementos dotados de gran flexibilidad, que se ha procurado exacerbar al máximo dotando a las unidades de un lujo de medios de transporte verdaderamente americano. Esta flexibilidad no se refiere únicamente a la facilidad y rapidez de sus desplazamientos, sino que tiene otros aspectos no menos interesantes. En lo que a organización se refiere, puede decirse que es más patente en esta Aviación que en ninguna otra el hecho de la necesidad que el Arma aérea tiene de adaptar constantemente, casi podríamos decir diariamente, las estructuras orgánicas a los progresos de la técnica, por un lado, y a los de su aplicación en el campo de la táctica, por el otro; decimos ser más patente en estas fuerzas aéreas que en ninguna otra de las mundiales, porque en sus orígenes, como ya hemos indicado, no hubo organización más rígida ni más servilmente encasillada en la Organización Terrestre que la del Arma Aérea Estadounidense, que aun en este momento de máxima pujanza y personalidad conserva como estigma de un pasado de incomprensión la denominación Army Air Forces (Fuerzas Aéreas del Ejército).

Tampoco existe hoy Fuerza aérea alguna que haya experimentado más modificaciones de organización y empleo que la Aviación yanqui a lo largo de la guerra, lo que no deja, por otro lado, de ser lógico; el crecimiento de esta gigantesca Aviación tiene características de fabulosa pujanza, de exuberante desarrollo; los enormes recursos del país y el espléndido desarrollo de su técnica han producido máquinas aéreas sorprendentes, y el constante mejoramiento del material ha tenido la lógica consecuencia de permitir mejoras, renovaciones e incluso revoluciones en el campo táctico. Estas mejoras han sido constantes, y constante también ha sido el influjo modificador sobre el empleo táctico, y su corolario

la organización de las unidades aéreas, hasta tal punto, que es labor difícilísima el seguir los sucesivos cambios, y casi imposible estar al día de sus últimas modificaciones. Las Army Air Forces de hoy no conservan de su pasada organización, como ya hemos dicho, más que el nombre; a su estado actual de independencia práctica y subordinación teórica, no ya al Ejército de Tierra, sino a la Secretaría de Guerra Americana, han llegado por sus propios medios y méritos y a despecho de poderosos enemigos.

Abandonando su prístina concepción exclusivamente cooperante que imponía plantillas rígidamente establecidas, ha llegado a la conclusión de que las misiones a cumplir son el verdadero y más importante elemento condicionador de las organizaciones aéreas, y es esto hasta tal punto cierto, que la organización de la gran unidad Fuerza Aérea (Air Force), equivalente a nuestra Flota aérea, depende en EE. UU., dentro de límites muy amplios, del criterio del General que la mande, ya que, en efecto, nadie mejor que él podrá dar a sus unidades una organización que les permita cumplir las misiones que se les encomienden, porque nadie mejor que él conoce todos los aspectos que tales misiones pueden presentar.

Según el libro "Mando y empleo del Poder aéreo", publicado y aprobado por el Departamento de Guerra de los Estados Unidos, "la flexibilidad del Arma aérea permite emplear todo el peso de su potencia destructora sucesivamente sobre sectores distintos, y tal empleo concentrado de la fuerza aérea es un factor de victoria de primordial importancia".

El General americano Carl A. Spaatz, en un informe sobre el futuro de las Fuerzas aéreas del Ejército, dice lo siguiente:

"Las Fuerzas aéreas de los Estados Unidos únicamente podrán cumplir con el compromiso contraído con la nación si se les garantiza absoluta paridad, igualdad completa con las Fuerzas de Tierra y Mar. El Arma aérea es única e inigualable en cuanto se refiere a características militares, de las que posee en elevadísimo grado: movilidad, velocidad, radio de acción, flexibilidad de empleo, sorpresa y potencia de fuego. La segunda Gran Guerra ha demostrado que el Poder aéreo puede debilitar fa-

talmente la potencia enemiga y su espíritu de resistencia mediante la destrucción sistemática de su potencial militar y económico." Y añade: "Las cualidades y ventajas del Poder aéreo, únicamente pueden ser explotadas al máximo por quienes conozcan completa y perfectamente todas estas características y ventajas; es decir, por aviadores. Los altos intereses de la nación exigen para el Poder aéreo igualdad de situación y voz y voto en el Consejo de Guerra" (equivalente a nuestro Alto Estado Mayor).

La Aviación de los Estados Unidos está organizada en dos categorías generales:

1.º Fuerzas aéreas bajo el mando y control del General Jefe del Aire.

2.º Fuerzas aéreas asignadas a los Comandantes de los teatros de operaciones o a los de las Task Forces (1).

De estas dos categorías, la primera consta principalmente de unidades de Instrucción, Ensayos y Experiencias, Intendencia, Parques y Talleres, Transportes y todas aquellas unidades que no están asignadas a los Jefes de los teatros de operaciones o Task Forces. El General Jefe del Aire tiene también atribuciones sobre estas últimas fuerzas en lo que se refiere a inspección y supervisión técnica, sobre su estado de instrucción y entrenamiento, ocupándose además de su suministro y entrenamiento.

En un teatro de operaciones, el Mando se organiza como sigue: el Mando de las fuerzas de Aire y de Tierra lo ostenta el General en Jefe de dicho teatro, que es sobre quien recae la responsabilidad de la conducción de las operaciones en su totalidad, ejerciéndolo a través de los Jefes respectivos de Aire y Tierra.

(1) Task Force: conjunto de unidades heterogéneas que se agrupan bajo un mismo mando para conseguir un fin concreto. Una Task Force puede estar constituida, por ejemplo, por unidades de la Marina de Guerra, de Infantería de Marina, del Ejército de Tierra y de la Aviación. La categoría de estas Task Force puede ser tan grande como la arriba indicada, o tan pequeña como la que tendría una constituida por un Oficial, una Sección de Infantería, dos ametralladoras antiaéreas, una sección de cañones anticarro, un pelotón de Zapadores y una Sección de Artillería.

El Jefe de un teatro de operaciones no asigna o agrega Fuerzas aéreas a las unidades de Tierra, a menos que éstas se encuentren operando independientemente o estén aisladas por la distancia a falta de comunicaciones del resto de las Fuerzas del teatro.

Por su parte, el Jefe de las Fuerzas aéreas del teatro de operaciones, además de



Agrupación de transportes americanos C-54, en Okinawa, dispuestos para el transporte del Ejército americano de ocupación.

ser, como es lógico, el responsable ante el General en Jefe de la actuación de sus unidades, le asesora en cuestiones aéreas.

Dentro de una organización altamente flexible, las Fuerzas Aéreas Americanas se constituyen a base de las siguientes agrupaciones:

El Flight o patrulla, agrupación táctica elemental (dos o más aviones).

El Squadron o Grupo es la unidad táctica fundamental, estando constituida por tres o más Flights.

El Group o Regimiento, compuesto de

tres o más Squadrons, es al mismo tiempo unidad táctica y administrativa, y contiene todos los elementos necesarios para las operaciones aéreas. Normalmente, el Group es la mayor unidad que actúa en el aire como entidad táctica, bajo el mando de un solo individuo.

El Wing o Brigada es la unidad inmediatamente superior, y sus funciones son esencialmente tácticas.

Dos o más Wings pueden reunirse para formar una División aérea.

En caso de que una Fuerza aérea tenga un número de Divisiones que haga necesaria la creación de un escalón intermedio, se forma la G. U., intermedia Command, que correspondería a nuestro C. de E.; de no ser así, la unidad inmediatamente superior, bien al Wing o bien a la División, es la Air Force o Fuerza aérea, equivalente a nuestra Flota aérea.

Por último, dos o más Air Forces pueden reunirse bajo un solo Mando, con lo que se produce una unidad de categoría comparable al Grupo de Ejércitos de nuestra organización; como ejemplo de esta última categoría de G. U. pueden citarse dos casos: en el teatro de operaciones europeo se formó la Fuerza Aérea de Bombardeo Estratégico de la reunión de la 8.^a Fuerza Aérea, con bases en Gran Bretaña, y la 15 F. A., desplegada en Italia, bajo el mando del General Carl A. Spaatz, cuyo Cuartel General radicaba en Inglaterra.

El segundo ejemplo, más reciente, ha tenido lugar ya terminada la guerra; se trata del Pacific Air Corps of the United States Army, o P. A. C. U. S. A., formada por las siguientes Flotas (Air Forces Americans):

5.^a Flota aérea, con base en Japón y Corea.

7.^a Flota aérea, con base en Hawai.

13 Flota aérea, con base en Filipinas.

8.^a Flota aérea, con base en Ryu-Kyu.

20 Flota aérea, con base en las islas Marianas.

Con un escalón avanzado en Tokio.

Estas cinco Flotas, repartidas a enormes distancias de la metrópoli, forman, de acuerdo con el comunicado oficial de su creación, el cinturón de defensa exterior de los Estados Unidos en el Pacífico.

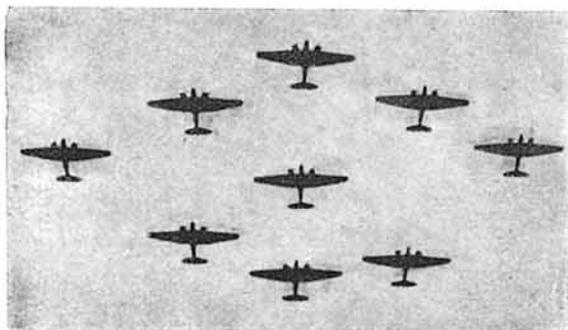
Para terminar esta breve exposición y dar una idea del actual criterio de empleo que existe en los Estados Unidos, hacemos a continuación un extracto de un informe publicado por el Departamento de Guerra americano, del que es autor el ya mencionado General Spaatz, actualmente General Jefe de las Army Air Forces.

Según este informe, la misión en tiempo de paz de las Fuerzas aéreas es "desarrollar y mantener una fuerza aérea militar susceptible de ser aplicada inmediata, sostenida y prolongadamente según la doctrina americana de guerra aérea. Deben estas Fuerzas aéreas cooperar sin reservas, integrando un conjunto armónico con las fuerzas terrestres y navales de la nación".

Respecto a la organización de las Fuerzas aéreas indica que "deberán contener un cierto número de componentes dentro de aquella unidad fundamental necesaria para asegurar una simplicidad de estructuración que facilite el cumplimiento de las misiones que para ella se prevean.

En la nueva organización habrá tres Mandos de Combate y cinco Mandos de Mantenimiento, todos ellos a las órdenes directas del Cuartel General de las Fuerzas aéreas; sus ocho jefes supremos y nadie más deberán informar directamente al General en Jefe, asegurando así la simplicidad antedicha.

Los tres Mandos de Combate serán: Primero, el Mando Aéreo Estratégico, que comprenderá los Regimientos de Combate de las Fuerzas aéreas de gran radio de acción; segundo, el Mando de Defensa Aérea, que será responsable de la defensa aérea de los Estados Unidos y de la coordinación



Formación de antiguos bombarderos norteamericanos "Martin 8-10".

de las unidades aéreas continentales, incluida la Guardia Aérea Nacional y la Reserva Aérea; y tercero, el Mando Aéreo Táctico, que tendrá a su cargo las misiones de cooperación con las fuerzas de superficie. De estos tres Mandos dependerán directamente las Flotas aéreas.

Además de los tres Mandos de Combate existirán: 1.º El Mando de Material Aéreo, que tendrá a su cargo las misiones de mantenimiento y aprovisionamiento, así como las de Investigación y Perfeccionamientos. 2.º El Mando de Instrucción, que tendrá a su cargo todas las diferentes fases de entrenamiento y enseñanza del personal aéreo, exceptuando los altos estudios militares, que correrán a cargo de la Universidad aérea, y el entrenamiento e instrucción de las unidades, que será de la competencia de los tres Mandos de Combate. 3.º El Mando de Transporte aéreo, que se ocupará del transporte militar aéreo, de las comunicaciones aéreas, del Servicio de Protección de Vuelo, del Servicio de Salvamento, del Servicio de Cartografía Aeronáutica y del Servicio de Control de Vuelo. Por último, existirán también la Universidad aérea y el Mando de Ensayos y Experiencias de Tierra, cuyas misiones se pueden enunciar diciendo que se ocuparán de cristalizar y difundir las más modernas doctrinas aéreas mediante programas de instrucción y experimentación táctica.

El General en Jefe de las Fuerzas aéreas ejercerá normalmente una supervisión administrativa, así como investigará con la debida frecuencia el estado de entrenamiento e instrucción táctica de las unidades aéreas asignadas a los Jefes de los futuros teatros de operaciones. Habrá casos especiales, como ha ocurrido en la pasada guerra con la 20 Fuerza aérea, en que el General en Jefe ejercerá el Mando sin restricciones de ciertas unidades aéreas de empleo estratégico.

La futura orientación para el empleo de Fuerzas aéreas en empleo táctico con eficacia y seguridad exige que el Mando Aéreo Táctico sea equipado convenientemente y cuidadosamente entrenado en frecuentes maniobras y ejercicios, en los que actuará conjuntamente con las fuerzas en cuyo provecho habrá de ser empleada si el caso llegase. Deberá mantenerse al día en cuanto



El aeropuerto de Stephensville (Terranova) con sus tres pistas en forma de A, fué centro de grandes actividades durante la guerra como punto de parada de la Aviación de transporte americana.

se refiere a perfeccionamientos tácticos, llevando a cabo con frecuencia pruebas de nuevos sistemas de enlace o de todos aquellos procedimientos que tiendan a perfeccionar la técnica de las operaciones de su especialidad.

Los Jefes de Aviación deberán tener muy en cuenta que por muy perfecta que sea cualquier organización proyectada para facilitar la cooperación aeroterrestre, no se conseguirán resultados positivos, a menos que por parte del componente aéreo exista leal y decidida voluntad de cooperar. La cooperación quedará únicamente asegurada cuando los Jefes de Aviación mantengan estrecho contacto con los Jefes y Estados Mayores de los otros Ejércitos”.

El Estado Mayor norteamericano.

La organización de la Aviación norteamericana prevé desde sus escalones más inferiores una repartición del trabajo entre ciertos de sus componentes, asignándoles misiones que en las unidades superiores son cometidos privativos del Estado Mayor. Como ya hemos dicho, en la actual organización de las Fuerzas aéreas de los Estados Unidos la más pequeña unidad de empleo táctico es el Squadron (grupo); la existencia de grupos independientes se considera excepcional, dictaminándose además la conveniencia de que tal independencia sólo se produzca durante cortos períodos de tiempo.

El jefe del Grupo cuenta con varios au-

xiliares que le aconsejan respecto a cuestiones de empleo táctico, pero que no son en el sentido estricto un Estado Mayor para él, puesto que su principal misión es de ejecución, operativa; es decir, el cumplir órdenes.

A partir de la unidad superior, el Group (Regimiento), existe en todas las unidades un verdadero Estado Mayor.

Son deberes del Estado Mayor americano los siguientes:

1.º Aconsejar al Jefe respecto de planes tácticos o estratégicos.

2.º Mantenerle constantemente informado.

3.º Trabajar y dar forma a sus decisiones y preparar las órdenes apropiadas para que se lleven a cabo.

4.º Vigilar el correcto cumplimiento de las órdenes dadas.

Su organización es la siguiente:

Existen cuatro Secciones denominadas A-1, A-2, A-3 y A-4, excepto en las Groups, que con la misma numeración se llaman S.

A-1 corresponde a nuestra Sección de Personal.

A-2, a nuestra Sección de Información.

A-3, a nuestra Sección de Operaciones.

A-4, a nuestra Sección de Servicios.

A continuación especificamos los detalles del cometido de cada una de estas Secciones:

A-1.—Todas las cuestiones relativas al personal, tales como las legales, religiosas, entretenimientos y deportes del personal, recompensas, y además la custodia de prisioneros de guerra y relaciones con las autoridades civiles.

A-2.—Informa sobre la situación y posibilidades del enemigo; se encarga de los reconocimientos fotográficos y del mantenimiento al día de cartas y mapas. Se ocupa también de los interrogatorios de las tripulaciones al regreso de los servicios, así como de organizar los "Priefing Session" o reuniones previas a la salida para una acción de guerra, en las que da a las tripulaciones cuantos datos contribuyan a facilitar el cumplimiento de la misión o a mejorar el rendimiento que se espera obtener.

A-3.—Entiende de organización, movimiento y operaciones. Prepara los planes tácticos, informa de la fuerza y estado de instrucción de las unidades, de la calidad y condiciones en que se encuentran los aviones y demás material de guerra, y de la eficacia combativa de la unidad de que se trate, consecuencia de todos estos datos.

Se ocupa también de todo lo relacionado con el vuelo: equipo de oxígeno (al que se da enorme importancia), transmisiones, meteorología, control de vuelo, protección de vuelo, etc.

A-4.—Abastecimiento y entretenimiento del personal y material, así como preparar los planes logísticos para apoyar las operaciones tácticas.

Funcionamiento del Estado Mayor del Aire en los Estados Unidos.

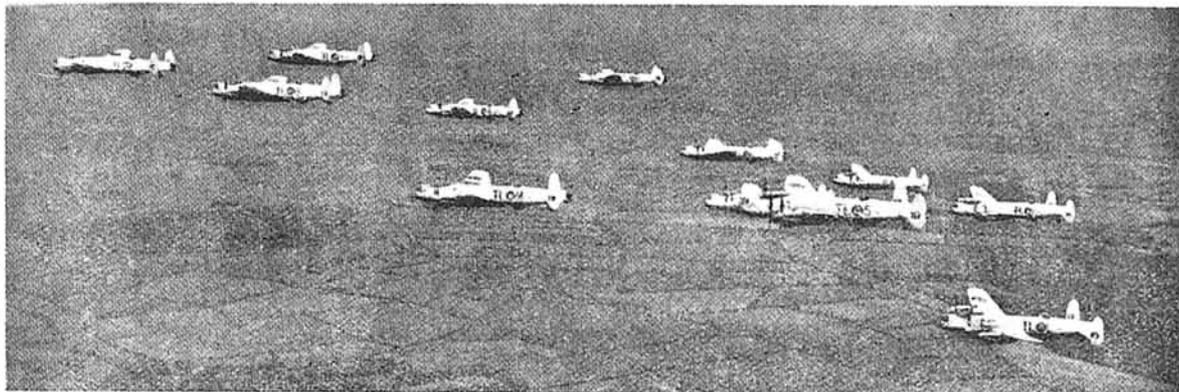
Damos a continuación una serie de datos que hemos podido reunir y relacionar referentes al funcionamiento del Estado Mayor americano en una Gran Unidad, la octava Fuerza aérea, de la que más explícitamente han hablado los periódicos y revistas profesionales.

Para darnos una idea, siquiera sea aproximada, del volumen de esta Gran Unidad, damos a continuación algunas cifras oficiales.

Para el mantenimiento en vuelo de esta Gran Unidad, es decir, de personal de tierra, tenía 200.000 hombres; el número de vehículos a motor de la octava ascendía a 25.000, y como dato curioso damos la cifra de 14.000 llamadas telefónicas diarias, que eran las que se recibían por término medio al día en un solo Cuartel General. Normalmente despegaban al día unos 1.200 aviones entre caza y bombardeo; sin esfuerzo podían mandarse 1.200 de bombardeo y 800 de caza, y como máximo, también a diario, 2.000 aviones de bombardeo y 1.200 de caza.

Veamos ahora cómo se concebían y eran posteriormente materializadas en órdenes las operaciones de la 8.ª Fuerza aérea.

Todas las mañanas el General de la Fuerza aérea reunía en el War Room (literalmente Cuartel de Guerra) lo que los americanos llaman Staff Conference (conferencia de Estado Mayor); allí se informaba y ase-



Formación de bombarderos británicos, perteneciente al Grupo núm. 35, y que después de tomar parte activa entre las fuerzas localizadoras de objetivos y participar en la ofensiva desde la isla de Okinawa, figuraron entre las fuerzas americanas que desfilaron en la fiesta del 13 de agosto celebrada en los Estados Unidos.

soraba de los siguientes extremos y mediante los técnicos que se indican:

El Oficial meteorólogo, quien diariamente presentaba un mapa especial de predicciones meteorológicas sobre los aeródromos propios, rutas y de toda la zona enemiga dentro del radio de acción de las Fuerzas aéreas; estas predicciones abarcaban el tiempo suficiente para poder informar no solamente del tiempo probable en los momentos del despegue, sino también del que posiblemente existiría a la vuelta del servicio o servicios que se proyectaban.

En el War Room existía un gran mapa manejado eléctricamente, en el que figuraban todos los campos de Inglaterra, sobre los que lucía una luz verde o roja, según que el campo estuviese o no en condiciones de ser utilizado para despegar y tomar tierra. Mediante este dispositivo el General se formaba una idea de la cantidad de aviones de caza y bombardeo que podía enviar, así como de cuantos aeródromos disponía al regreso para repartir en ellos los aviones que por haber cambiado el tiempo no pudiesen volver a su campo.

A continuación el Jefe de Objetivos informaba al General de la prioridad fijada para el día a los objetivos de todas clases: industriales, antiaéreos, de transporte, comunicaciones, etc.

De la conversación con el Jefe de Objetivos salía la "decisión", que era inmediatamente trasladada al Jefe del Estado Mayor; éste repartía el trabajo a las distintas Sec-

ciones en la forma que veremos inmediatamente y coordinaba constantemente la labor de todas ellas.

A-4.—Comprobaba con el máximo de exactitud posible la predicción meteorológica, sobre todo en lo referente al objetivo, pues la operación variaba fundamentalmente de aspecto según que hubiese que bombardear directamente con el visor "Norden" o por medio del "Ojo mágico", RADAR; en el segundo caso era necesaria la actuación de técnicos que suministrasen los datos necesarios para el manejo de dicho instrumento, datos que posteriormente eran transmitidos a las tripulaciones.

Estudiaba a continuación el "Damage Book" (literalmente Libro de Daños o Destrozos, equivalente a nuestra Carpeta de Objetivos). Este libro estaba formado por una colección de representaciones gráficas de los daños infligidos en cada objetivo estratégico, sintetizados de fotografías obtenidas en reconocimientos aéreos que se recibían diariamente y a continuación de cada operación, tanto para observar los resultados obtenidos como para registrar los progresos de la reconstrucción enemiga, tan activa hasta casi puede decirse el último día de la guerra. Mediante este libro aquella parte del objetivo que aún no había sido destruída, o que el enemigo desde el último ataque había conseguido reparar, era señalada, eligiéndose además adecuadas referencias dentro del mismo objetivo que servirían a los bombarderos para apuntar.

Existen en la octava dos cargos cuyos equivalentes no hemos conseguido encontrar ni en nuestra Aviación ni en ninguna de las extranjeras: nos referimos a los Fighter y Bomber Controllers, cuyas misiones eran a grandes rasgos las siguientes:

El Bomber Controllers determinaba el número de aviones de bombardeo que eran necesarios para neutralizar cada objetivo elegido por el General en su decisión, siendo también atribución suya el marcar la hora de despegue para coordinar las acciones, las rutas del bombardeo y la hora a la que las formaciones debían encontrarse sobre el objetivo.

El Fighter Controllers, por su parte, estipulaba el número de aparatos necesarios para escoltar las distintas misiones, el número de los que se destinarían a misiones de ametrallamiento, etc., etc.

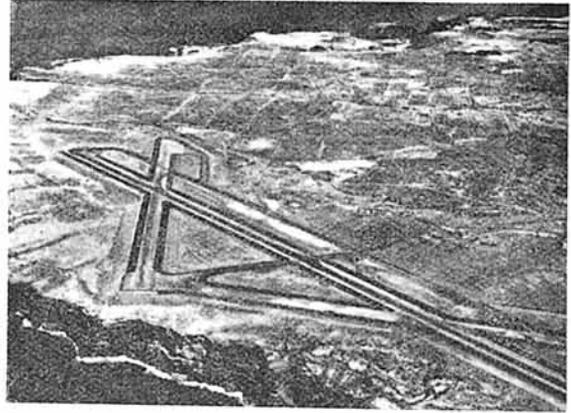
Parece lógico suponer que estos dos Jefes, especializados en el manejo y empleo de la caza y el bombardeo, pertenecerían a la A-3 y que su cargo fuese consecuencia del enorme volumen de la unidad de que estamos tratando y de la gran envergadura de las misiones que llevó a cabo, actuando como facilitadores y auxiliares de la labor del Jefe de la A-3.

Al fijar las rutas de ida y regreso se estudiaban los datos por el Oficial especializado de información sobre A. A.; tales datos eran indicados en un mapa del despliegue de toda la A. A. pesada alemana, de la que se tenían noticias, que se llevaban al día, y además dicho Oficial informaba personalmente sobre la conveniencia de modificar la ruta en función de dicho despliegue.

Las transmisiones dependían de esta A-3, y si se planteaba algún problema de enlace, era resuelto por el Oficial encargado de las mismas, que, naturalmente, dependían del Jefe de esta Sección.

Caso de atacarse objetivos que se sabía estaban protegidos por cortinas de humo, se consultaba a un Oficial especialmente dedicado a estudiar medidas que contrarrestasen este sistema alemán de protección.

Las órdenes se transmitían generalmente durante la noche para el día siguiente y, salvo contadísimas excepciones, por teletipo desde el P. C. de la F. A. a las Divisiones,



Aeropuerto de Santa María, en las Azores, construido por Norteamérica en las rutas aéreas transatlánticas.

y de éstas a las Brigadas, que a su vez, y previas las necesarias elaboraciones, misión de sus respectivos Estados Mayores, lo hacían llegar a las unidades inferiores.

Daremos a continuación un resumen del procedimiento de informar a las tripulaciones que iban a tomar parte en un servicio.

La unidad que tomamos como ejemplo es un Regimiento (Group americano). La segunda Sección A-2 juega su papel a todo lo largo de la cadena de los distintos mandos, proporcionando información acerca del enemigo, que en último término es transmitida a las tripulaciones que han de participar en una misión en las llamadas Briefing Session o sesiones de información, que tienen lugar poco antes del despegue.

En la Aviación americana se considera misión principal de la A-2 el informar a las tripulaciones antes de los servicios, así como interrogarlas concluida su misión, para de sus declaraciones deducir puntos de partida para la elección de nuevos objetivos.

Cuando una orden de operaciones llegaba a un Regimiento, lo que más interesaba a la A-2, la base inicial de su trabajo, era la parte referente al objetivo, la ruta a seguir y las últimas variaciones de las posiciones de la A. A. y el despliegue de la caza enemiga en la zona en cuestión. Veamos cuál era este trabajo:

De la Carpeta de Objetivos obtenía la situación del objetivo, su importancia para el enemigo, fotografías, diagramas y otros da-

tos. Estos datos había que elaborarlos de tal manera que fuesen clara y rápidamente aplicables y fáciles de recordar, ya que para informar a las tripulaciones sobre ellos se recurría principalmente a la explicación verbal, acompañada de gráficos y proyecciones; la S-2 (se trata de un Regimiento) preparaba mapas, proyectores, pizarras, etcétera, para su inmediato uso.

Preparados todos los elementos de la información, se convocaba a todas las tripulaciones que iban a tomar parte activa en la misión (únicamente personal volante) en el Briefing Room o Cuarto de Información. Sobre las paredes de este cuarto se desplegaban los mapas necesarios para seguir la información, entonces de Gran Bretaña y del Continente europeo.

En el mapa del Continente se sujetaban con alfileres las cifras de aviones de caza que defendían cada localidad, según las últimas informaciones recibidas; la ruta de ida y regreso se marcaba igualmente con hilo coloreado.

Las zonas de A. A. se materializaban mediante discos transparentes de celofán, señalándose también los puntos de reunión del bombardeo con la escolta o escoltas sucesivas de caza, si se trataba, como ocurría generalmente, de misiones de gran profundidad, que obligaban a organizar relevos para evitar el agotamiento de las unidades de caza. En mapas especiales se marcaba el alcance de los elementos enemigos de radiolocalización.

Por último, la S-2 preparaba un dibujo en tiza coloreada del área en que estaba enclavado el objetivo, haciendo resaltar con el máximo de claridad posible las referencias más salientes.

Presidía la reunión el Jefe del Regimiento, y con él se sentaban frente a las tripulaciones el Oficial de la A-3, el Jefe de Navegantes del Regimiento, el Jefe de Bombardeiros del Regimiento, el Oficial meteorólogo, el Oficial de Control de vuelo, el Oficial de Transmisiones y el personal de la S-2.

Se iniciaba la sesión con la explicación por parte del Jefe de la unidad del plan estratégico y táctico en general, dando un bosquejo de la misión. Organizaba el mando indicando quién sería el Jefe de la formación, el orden en que volarían las distin-

tas unidades, e indicaba además la clase y cantidad de protección que les daría la caza.

A continuación, el Jefe de la S-2 explicaba, en primer lugar, por qué se atacaba el objetivo. El Mando Aéreo Americano está firmemente convencido de que existe una estrecha relación entre la importancia del objetivo y el éxito que se obtiene en la misión si los aviadores conocen la verdadera razón y trascendencia de la misión que emprenden. Parece ser que, consciente o inconscientemente, los pilotos y demás miembros de las tripulaciones rinden mucho más cuando saben que de su esfuerzo puede depender la inflicción de un grave daño al enemigo.

Si el objetivo era, por ejemplo, una fábrica de aviones, la información especificaba el número de aviones que esta fábrica producía.

Dado el sinnúmero de dificultades que presentaba la identificación desde el aire de los objetivos, sobre todo en zonas superpobladas, y en las que no se habían escatimado medios, tanto de defensa activa como pasiva: barreras de globos, enmascaramiento, etc., el Oficial de Información, con la ayuda de dibujo en tiza ya citado, insistía en hacer resaltar su situación en relación con referencias características, tales como lagos, ríos o líneas de ferrocarril.

A continuación, se proyectaba en una pantalla un plano de la región del objetivo con la ruta marcada en rojo y una X sobre el objetivo sobre el cual aún se daban instrucciones complementarias. El plano entregado para este ejercicio de identificación era el mismo que la S-2 había entregado a los navegantes para hacer el viaje. Además de éste, se les entregaba otro, en el cual la representación del terreno estaba hecha en perspectiva desde 6.000 metros de altura y a una distancia de ocho kilómetros en la ruta de aproximación del objetivo.

El Jefe de la S-2 terminaba su actuación recordando a todo el personal la prohibición de llevar en el vuelo cualquier clase de papeles personales o documentos oficiales que no fuesen los que habían sido entregados para el vuelo.

El Oficial de A. A. informaba a las tripulaciones sobre la A. A. que se encontraría en la ruta de ida y en la de regreso.

El meteorólogo proyectaba un mapa meteo, en el que se indicaban las predicciones para la ruta de ida y regreso, así como sobre el objetivo.

El Oficial de Operaciones explicaba cómo se organizaría la formación, y daba instrucciones sobre señales de enlace.

El Oficial de Torre de mando o Flight Controller informaba sobre el procedimiento de despegue y toma de tierra.

Mientras tanto, se organizaba otra información resumida para las ametralladoras en otro cuarto, pero insistiendo mucho más sobre el despliegue de la caza enemiga y las últimas informaciones acerca de sus nuevas tácticas, etc.

Es también misión, como ya se ha dicho, de la A-2 ó S-2, según la categoría de la unidad, el interrogar a las tripulaciones a la vuelta de los servicios; las preguntas eran de la siguiente naturaleza:

A los bombarderos y navegantes: cuántas bombas se lanzaron sobre el objetivo principal, cuántas sobre el secundario, longitud del reguero, altura del vuelo en el momento de bombardear, rumbo de brújula con que se ha bombardeado; a los ametralladores, detalles sobre la caza enemiga. Naturalmente, la categoría de los interrogatorios dependía del grado militar del que era interrogado.

Todos estos informes, previa elaboración en los sucesivos escalones, eran centralizados por las A-2 y A-3 de la F. A., quien a su vez los enviaba al Cuartel General Aliado en Inglaterra, en el cual se preparaba diariamente el "Intops Summary", resumen de todas las operaciones aliadas en aire y tierra en el teatro de operaciones europeo.

Este resumen era recibido en el Cuartel General de la Fuerza Aérea todas las mañanas, a las ocho horas.

La 20 Fuerza Aérea.

Se creó esta unidad en la primavera de 1944, y tuvo su primera actuación el 15 de junio del mismo año.

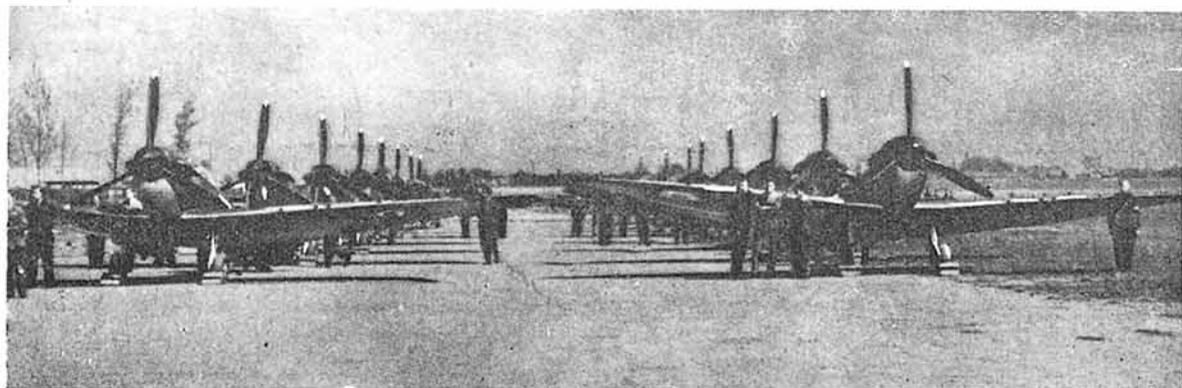
Está equipada con material "B-29 Superfortaleza Volante" como bombardero, y su caza, toda ella de gran radio de acción, está constituida a base de "B-51 Mustangs" y "P-38 Lightnings".

Como consecuencia de la carga útil y el radio de acción de estos superaviones, que sobrepasan con mucho las características de todos los demás aviones militares de los Estados Unidos, si se exceptúa el "Consolidated Dominator B-32", cuyas características, aún secretas, deben ser muy parecidas a las de la "Superfortaleza", la organización de esta G. U. es totalmente distinta de las demás Flotas (Air Forces) americanas.

Su Jefe es el de las Fuerzas aéreas del Ejército americano, no recibiendo órdenes más que de la Junta de EE. MM. Reunidos, el más alto organismo directivo militar de los Estados Unidos.

Tiene su P. C. en Washington, estando dotada de un bien nutrido E. M., a cuyo frente está un General de Brigada.

De esta Fuerza aérea sabemos que se formaron dos Commands, el 20 y el 21, de los que también podemos afirmar que estaban a su vez integrados por Brigadas (Wings), sin poder concretar si existía el escalón intermedio División, ni cuál era la menor unidad de "Superfortalezas".



Formación de "Spitfires".