

# ARMA

# AEREA

## ORGANIZACIÓN DE LA AVIACIÓN DE COOPERACIÓN

Por el Capitán CALLEJA

La Orgánica, como preparadora de medios, exige en sus sistematizadores claros conceptos de utilización, debiendo ajustarse fiel y rigurosamente a las reglas de empleo táctico y seguir, con la flexibilidad y capacidad de adaptación necesarias, todas sus evoluciones.

El estudio de la Orgánica aérea presenta dificultades que no tienen precedente ni paralelo en los Ejércitos de Tierra y Mar; en ellos no son frecuentes las innovaciones revolucionarias ni se suceden los criterios de empleo con la vertiginosa rapidez que es característica del Arma aérea. Por tanto, la Orgánica aérea sufrirá, a compás de la variación del criterio de empleo táctico, frecuentes modificaciones, pero no tan profundas que no nos permitan organizar esquemas, cuya duración podamos prever hasta cierto punto.

Sirva este preámbulo de justificación a las frecuentes alusiones, que necesariamente surgirán en este estudio, concernientes al aspecto táctico de la cooperación con el Ejército de Tierra, para justificar una estructura o una solución de carácter orgánico.

Hacemos primeramente a este objeto un *ligero examen histórico* del criterio que sobre empleo y organización de Aviación de Cooperación existía en los años de la preguerra, así como de cuantos informes hemos podido obtener y estudiar sobre Organización de Cooperación aeroterrestre en el curso del actual conflicto universal.

Es de sobra conocido que la Aviación es en sus comienzos un Arma más de las que constituyen los Ejércitos de superficie en todas las naciones. La nueva Arma sufre en plena infancia la dura prueba de la Gran Guerra, de la que sale adulta, pero no madura; es notorio que sus progresos se sucedieron aceleradamente, pero no es menos evidente

que el precoz desarrollo de su organismo dió lugar a inevitables taras, desequilibrios y deficiencias.

En cuanto a cuestiones de dependencia y estructuración, son los problemas de la existencia de la Aviación de acción estratégica, primero, y de la Aviación independiente, después, los que inician la larga cadena de diferencias de apreciación, que continúa desarrollándose en nuestros días, según la naturaleza de las fuerzas a que se pertenece.

Veamos a continuación, a grandes rasgos, las variaciones que en las principales Potencias han sufrido los criterios de empleo y organización de la Cooperación aeroterrestre.

En los años transcurridos entre la paz de Versalles y el 10 de marzo de 1935, en que el Mariscal del Reich, Herman Goering, da a conocer oficialmente la constitución de una Aviación Militar, Alemania laboró calladamente en sus Escuelas de V. S. M. y Aeroclubs civiles, al propio tiempo que su Aviación comercial alcanzó un elevadísimo rango entre las mundiales; y a partir de esta fecha ya se lanza abierta y rapidísimamente a crear el principal instrumento de sus victorias posteriores.

Para hacerse una idea del colosal esfuerzo realizado, bastará fijarse en los efectivos de Alemania en junio de dicho año 1935: cuatro escuadras de Caza (Richtoffen, Horst Wessel, Immelmann y Boelke), con aviones *Arado* y *Heinkel 51*, y un número reducido de Unidades de Bombardeo, dotadas con *Do-17* y *Ju-52*, principalmente; en total, unos 800 aviones.

Alemania crea, pues, en cuatro años escasos la potente Luftwaffe con que inicia la campaña de Polonia.

A continuación exponemos el criterio de empleo alemán, según uno de los estadistas militares alemanes contemporáneos de más prestigio, el (entonces) Teniente Coronel Rohdental, como lo expone en un artículo aparecido en el órgano oficial de la Aviación alemana, *Luftwehr*, de enero de 1939.

En Alemania se asigna a las Fuerzas terrestres la parte principal en la conducción de las operaciones, porque se piensa que la conquista y ocupación del terreno es lo que, en último término, conduce a la victoria. El Ejército debe vencer resistencias naturales y del arte de fortificar, siempre duras y a veces infranqueables; y las fuerzas navales pueden actuar solamente sobre la costa, sobre las bases navales y los puertos, o bien, con el dominio de las vías de comunicación, producir la depresión económica de la nación.

Las Fuerzas aéreas, según el criterio alemán, tienen libres las rutas del aire; no deben vencer resistencias terrestres; pueden actuar profundamente en el interior, con capacidad de ofensa sobre todo el territorio del Estado en guerra y sobre toda su población.

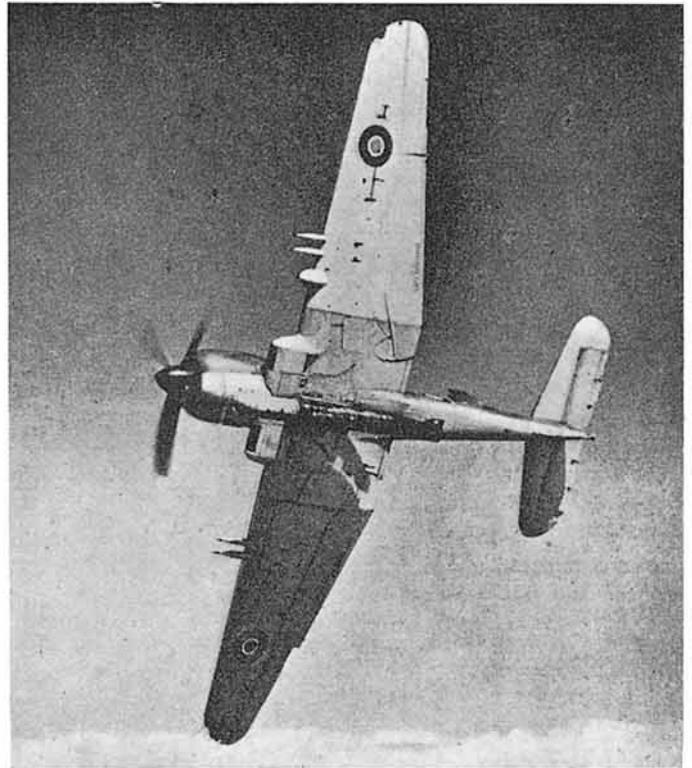
Finalidad primordial de la Fuerza aérea será la batalla contra las bases militares y comerciales del enemigo, así como contra aquellos objetivos que puedan quebrantar su moral.

Esta lucha principal conducirá forzosamente a la lucha entre dos Armadas aéreas, lo que constituirá el cometido secundario de la Aeronáutica.

También admite y trata de la intervención de una Gran Unidad aérea en la lucha terrestre, estableciendo que es fácil decidir dónde, cómo y cuándo deberá ser empleada, ya que únicamente se trata de lanzarla en una acción *decisiva* y en una zona limitada.

No pueden, por tanto, existir alternativas o indecisiones al fijar el número de unidades que actuarán contra los objetivos en el suelo, así como el de las que deben operar contra las Fuerzas aéreas.

El autor—resumimos—sostiene, en cuanto a cooperación aeroterrestre, la conveniencia de la descentralización del Mando, asignando, en determinados sectores, a los Jefes del Arma aérea, descendiendo hasta el escalón Escuadrilla, una misión específica, por un determinado tiempo,



*El Blackburn "Firebrand", en vuelo.*

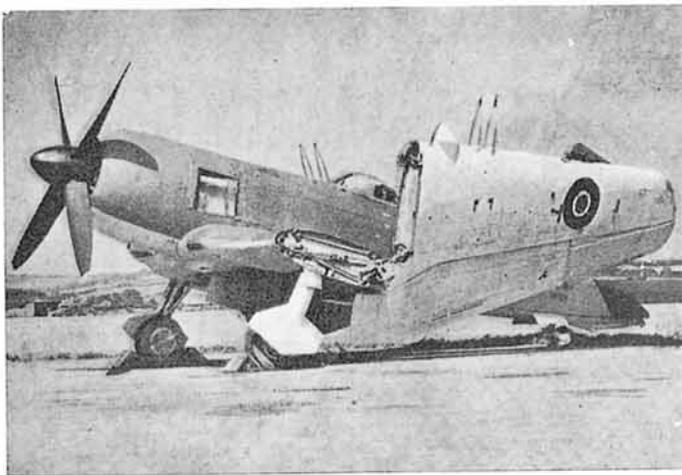
de modo que quede asegurada la libertad de acción que asegure el éxito.

El criterio de empleo de la Aviación Independiente puede considerarse según los dos conceptos fundamentales siguientes:

1.º Acción en masa y por sorpresa, al principio de las hostilidades, para aniquilar la Aviación adversaria o inmovilizarla, para conseguir dominio o supremacía aérea.

2.º Intervención directa en las operaciones terrestres, inmovilizando u obstaculizando los movimientos de las fuerzas adversarias.

Es de sobra conocido el hecho de la Cooperación aeroterrestre, sobre todo en el caso de las Unidades acorazadas, y las Unidades alemanas de bombardeo en picado y ametrallamiento. Sin embargo, a pesar de sus innegables éxitos (que indican un magistral manejo de medios junto a una perfectísima organización en lo que se refiere a interdependencia aeroterrestre, enlace de aviones con Unidades en tierra, etc., etc.) y de ciertas informaciones, como la inglesa que transcribimos a continuación, nos inclinamos a creer, de acuerdo con el criterio de empleo anteriormente citado, que no ha existido nunca en la Luftwaffe ninguna organización permanente de Aviación de Cooperación, fuera del Koluft (Aviación de cooperación con E. T.), que más tarde estudiaremos, y que se componía casi exclusivamente de Unidades de Aviación informativa. Según esto, se destacarían de la Aviación independiente las Unidades que se considerase necesario afectar a un teatro de futuras o inmediatas operaciones, cuyas Unidades, cerrado dicho período de actividad, y dependiendo siempre del Mando aéreo, podrían destinarse a otros teatros de operaciones, y dentro de ellos actuar, estratégica o tácticamente, de nuevo; todo ello con un criterio de amplia flexibilidad.



*El Blackburn "Firebrand", dispuesto para ser embarcado.*

La revista inglesa *Flight*, de 28 de mayo de 1942, en un artículo titulado "El apoyo aéreo en la batalla", dice: "Las "Panzer" Divisiones han sido equipadas con Unidades aéreas, que son una parte *orgánica* de cada División. Aunque forman parte de la Luftwaffe, estas Unidades aéreas no están agregadas, sino que *pertenecen* a las Divisiones "Panzer" y, en caso de necesidad, son posteriormente reforzadas por las Divisiones aéreas de la Aviación Independiente que operan en el sector."



Bombardero medio "Marauder B-25".

En otras palabras, el Jefe de las armas rápidas operantes en tierra tiene siempre a su disposición Unidades aéreas, lo mismo que tiene cañones, carros, etc.

La "Enciclopedia alemana de conocimientos militares" (Handbuch der Neuzeitlichen Militaerwissenschaften) define el empleo táctico del bombardeo en picado como sigue:

"El "Stuka" se emplea contra objetivos pequeños, pero muy importantes y vulnerables.

En la batalla, el Atma aérea es usada como un método de ataque, aplicado exclusivamente al combate sobre el suelo.

Su misión es intervenir tácticamente desde el aire en el combate terrestre.

Los objetivos de tales ataques son fijos o móviles, y situados dentro o inmediatamente detrás de la zona de combate.

Objetivos susceptibles de ser atacados *simultáneamente* con el asalto de la Infantería, son: Centros de resistencia, posiciones artilleras y toda clase de columnas en marcha, especialmente en lugares estrechos y durante la retirada enemiga."

Insistimos nuevamente en que el hecho, de sobra conocido, de la cooperación avión-carro en Alemania, ha sido resuelto sin dotar nunca orgánicamente las "Panzer" Divisiones de Unidades aéreas; tampoco creemos que afecte a esa creencia, puramente personal, pero documentada en lo que las actuales circunstancias permiten, el razonamiento inglés que pretende relacionar una supuesta dependencia orgánica con un criterio de estrecha colaboración táctica, que no exige, en modo alguno, la existencia, como parte integrante de las Unidades blindadas, de fuerzas aéreas de apoyo.

Veamos a continuación la organización y dependencia de las únicas Unidades aéreas que, permanentemente, actuaban en beneficio de las fuerzas de Tierra en Alemania: el Koluft.

## AVIACION ALEMANA DE COOPERACION CON EL EJERCITO (KOLUFT)

Estaba mandado por un General, Jefe de Koluft, que, a su vez, dependía directamente del Ministro (Mariscal del Aire). Tenía la doble misión de mandar sus Unidades y asesorar constantemente al General Jefe del Ejército del Reich.

El Koluft comprendía:

1.º Unidades de Aviación para reconocimiento táctico y estratégico; corrección de tiro de artillería, señalamiento de objetivos.

2.º Organismos preparadores y difusores de la Información aérea, de la situación enemiga y sus movimientos; fortificación, despliegue de su Aviación, tráfico por vías de comunicación, etc.

3.º Unidades de A. A. del Ejército del Aire afectas al de Tierra.

*Organización.*—En cada Grupo de Ejércitos había un General de Brigada, Jefe de Koluft, con su E. M. completo. De él dependían directamente una Escuadrilla de reconocimiento lejano de Ju-88, una de reconocimiento nocturno de Do-217, y una Escuadrilla de transporte Ju-52.

En cada Ejército había un General Jefe de Koluft, con su E. M.; tenía a sus órdenes inmediatas una Escuadrilla de transporte y, además, una Escuadrilla de reconocimiento próximo y observación, afecta a cada C. de E. (cinco o seis por Ejército), con material Heinkel 126 (Superpava) y Focke Wulf 189 (Ojo Volante), y un Regimiento de A. A. de cinco a siete grupos.

*Enlaces.*—Cada Escuadrilla destacaba un Oficial al C. G. del C. de E., y éste es el enlace del C. de E. con el Aire.

Los aviones en vuelo están enlazados por radio con su Escuadrilla (en tierra), y cuando cooperan, con la Unidad con quien lo hacen (Divisiones, Grupos de Artillería, etcétera).

*Koluft de Unidades "Panzer".*—En los "Panzer" Grupo (Ejército acorazado), el Jefe de Koluft, un Coronel con su E. M., tenía a sus órdenes una Escuadrilla de reconocimiento estratégico, con material Me-110, con cámara fotográfica vertical, y una Escuadrilla de transporte.

En los C. de E. "Panzer". En las Div. "Panzer": Escuadrillas de reconocimiento táctico: Fw 189, He. 126.

Los aviones en vuelo enlazan por radio con su Escuadrilla y con los carros más avanzados.

### CONSTITUCION DEL E. M. DEL KOLUFT

Tenía cuatro Secciones: I, II, III, IV.

El Grupo que correspondía a los departamentos de la Sección I, denominados IA, es el Grupo de Mando; comprendía lo necesario para la dirección de operaciones de guerra y lleva siempre unidas las transmisiones. Viene a ser la reunión de nuestras Secciones 2.ª, 3.ª y 5.ª (Operaciones, Información, Fotografía). El Jefe de este Grupo es el Jefe de E. M. Las otras Secciones se consideran servicios auxiliares.

En P. U. (Koluft de Ejército), el E. M. tenía la forma siguiente, en la que se funden algunas Secciones para disminuir el personal:

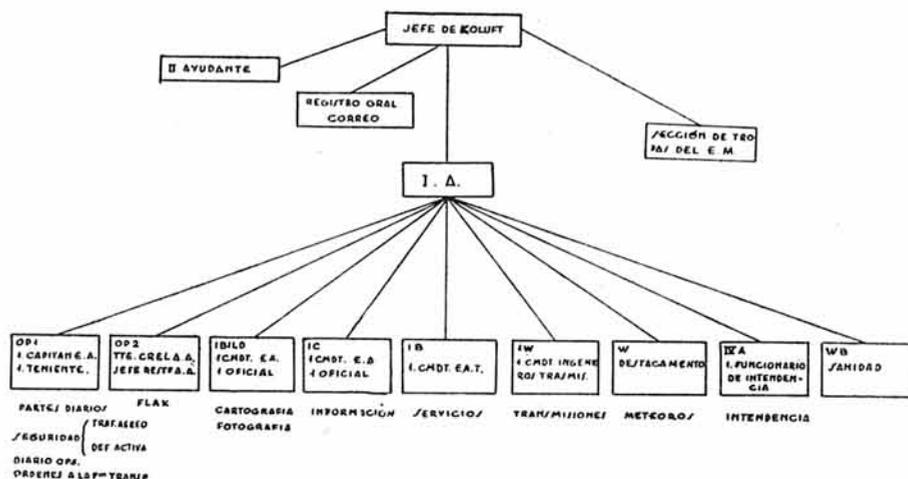


Gráfico 1.

Teniendo en cuenta que cada Ejército poseía unos 100 aviones y 2.500 vehículos, y de 6 a 8.000 hombres, podemos calcular que los efectivos del Koluft en 1942 eran unos 2.500 aviones y 62.500 vehículos, con 150.000 hombres.

INGLATERRA

En 1937 existía en Inglaterra, como Aviación orgánica de cooperación con el Ejército de Tierra, únicamente, cinco Grupos de reconocimiento en la metrópoli, numerados 2, 4, 13, 16 y 26, dependientes del Fighter Command (Mando de Caza). Posteriormente se creó el Army Cooperation Command o Mando de Cooperación con el Ejército, que en junio de 1943 fué suprimido. Tomando como modelo la F. A. táctica núm. 1, creada como consecuencia de la experiencia obtenida en la campaña del norte de Africa, se organizó una nueva F. A. T., la número 2, en la que se incluyeron todos los elementos de dicho Mando de Cooperación, destinándola a trabajar en estrecha colaboración con el Ejército de Tierra en el teatro de operaciones europeo.

La organización de la F. A. T. número 2 es casi exactamente la misma que la de la F. A. T. número 1, del Mando aéreo del Mediterráneo, que damos más abajo.

La F. A. T. fué en sus principios parte integrante del Fighter Command (Mando de Caza), y tenía por objeto asegurar la máxima cohesión en las misiones en que los aparatos de reconocimiento táctico y bombardeo ligero necesitaban protección de caza; lo que parece una reminiscencia de la antigua organización inglesa, en la que, como hemos dicho, los escasos Grupos de reconocimiento que existían dependían de dicho Mando de Caza; sin embargo, y como consecuencia de la creación de un nuevo Mando, el "Air Defences of Great Britain" (Defensa aérea de la G. B.), el Mando de Caza fué a su vez englobado dentro del conjunto de la F. A. T.

No parece aventurado suponer que esta medida se debiese a la casi ausencia de actividad aérea enemiga sobre Inglaterra, con lo que el enorme contingente del Mando de Caza resultase desproporcionado en relación con dicha actividad.

Sin embargo, más tarde se organizó de nuevo el Fighter Command, tal vez como consecuencia de la necesidad de combatir un nuevo peligro: el de las bombas volantes. Los

datos que hemos conseguido reunir sobre la composición de la primera F. A. T. son los siguientes:

Estaba en 1943 formada por tres fuerzas principales:

a) Fuerza aérea del desierto, con material *Spitfire V, VIII* y *IX*, de caza y cazabombardeo; *Kittyhawk*, cazabombardeo, y *Hurricane II D (Tank-buster)*. Misión principal, mantener superioridad aérea sobre la zona de batalla y paralizar las comunicaciones locales por ferrocarril y carretera.

b) Fuerza de bombardeo táctico. Con material de bombardeo medio *N. American Mitchell, Douglas Boston, Martin Baltimore, Bristol Blenheim*. Misión principal, ampliar la acción de la F. A. del desierto, con escolta de caza.

c) El 12 Mando de Apoyo aéreo de la F. A. de Estados Unidos, cuya misión era cooperar con el V Ejército en el oeste de Italia, como la F. A. del desierto hizo con el VIII Ejército inglés.

Entre los tipos empleados, *Lightning* y *Thunderbolt*.

Los Mandos de Apoyo Aéreo se componían de aviones de caza, bombardeo ligero y medio y aviones de enlace. Posteriormente, y como consecuencia de la experiencia de esta campaña norteafricana, fueron sustituidos (enero 1944) por las Fuerzas aéreas tácticas.

Se formó últimamente una tercera T. A. F. inglesa en el teatro de operaciones de Birmania, de la cual conocemos los siguientes datos:

Formó parte del Mando aéreo del Este (Eastern Air Command), con la F. A. estratégica americana.

Material.—Bombardeo ligero: *Vultee Vengeance* (bombardeo en picado), *Hurribomber, Invader A. 36* (versión de *P. 51-B Mustang*). Caza: *Spitfire, Kittyhawk, Mustang, Beaufighter* y *Lightning*. Reconocimiento: *Mosquito DH 98*.

Esta tercera F. A. T. tenía un Mando de Transporte de Tropas, que no sabemos en el momento si será consecuencia de las especiales características del teatro birmano de operaciones, o si lo poseían todas las F. A. T. inglesas.

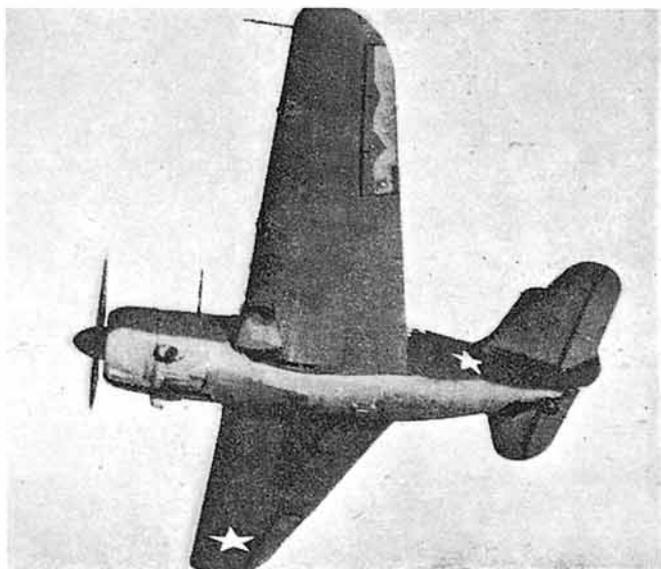
Emplearon como material *Douglas Dakota C 47* y *Curtiss Comandos*.

Esta F. A. T. está mandada por un Air Chief Marshal, grado equivalente a nuestro Capitán General, lo que indica la importancia de los efectivos de que disponen.

La primera F. A. T. ha estado mandada por un Teniente General (Air Marshal). Y la segunda F. A. T., primero, por un General de Brigada (Air Vice Marshal), y, posteriormente, por un Teniente General.

Veamos ahora algunas opiniones inglesas contemporáneas sobre interdependencia del E. A. y el de Tierra, así como del criterio que actualmente existe en Inglaterra sobre Cooperación aeroterrestre.

En una entrevista que en enero de 1943, el entonces Capitán General Sir Arthur Tedder, Jefe de las F. A. del Este Medio, concedió en El Cairo a la Prensa, al abandonar su puesto para hacerse cargo del de segundo Jefe del E. M. del Aire en Inglaterra, dijo entre otras cosas:



El bombardero yanqui "Helldiver".

"Quiero hacer notar el nuevo aspecto del combate por el aire en esta guerra. La existencia del teatro aéreo de operaciones ha modificado el Arte militar, haciéndolo tridimensional; su aspecto ha cambiado totalmente y ya no puede ser definida la Aviación en términos que eran corrientes en la pasada guerra, como artillería de largo alcance.

El dominio del aire decide lo que suceda en tierra y mar, mientras que los Ejércitos y las Marinas no pueden afectar al dominio del aire.

Las F. A. del Imperio han crecido hasta adquirir una importancia igual a la de los Ejércitos de Tierra y Mar, y están mandadas por hombres que se han especializado en el trabajo aéreo durante más de un cuarto de siglo; por el contrario, las fuerzas del Eje están mandadas por soldados cuya mentalidad terrestre es, en gran parte, culpable del empleo inadecuado que han dado a sus Fuerzas aéreas.

La lección esencial aprendida en el Este Medio es, que una Fuerza aérea es una entidad ofensiva separada, atacando al enemigo en colaboración con el Ejército.

Hoy, gracias a esta lección, Inglaterra es la única de las naciones en lucha que puede contemplar su fuerza combatiente en el aire sin trabas ni cadenas, como una Fuerza aérea que manda en el aire.

Limpiando los cielos de enemigos ha hostigado a las Fuerzas de Tierra del Eje donde tales ataques beneficiaban más al Ejército, y no por suerte o casualidad, sino gracias a planes previos y cuidadosamente concebidos.

En algunos puntos, como Jedahia, Marble Arch y Nofilia, el Ejército ha apoyado a las F. A. conquistando aeródromos, limpiando campos de minas, nivelando el terreno, etc., etc., y la cooperación entre Montgomery y Coningham (Jefes del VIII Ejército y primera F. A. T., respectivamente) ha sido constante en la preparación y desarrollo de cada batalla."

El General Montgomery, en su libro "Uso del poder aéreo", da un resumen de las experiencias tenidas en sus recientes campañas. Según él, "el apoyo aéreo es indispensable para cualquier operación ofensiva", y añade: "Los Generales que no comprendan la parte decisiva que las F. A. juegan en esta guerra, en la que todos los Ejércitos actúan combinados, están condenados al fracaso."

En la revista *Flight*, y de un artículo titulado "Las máximas del General Montgomery", entresacamos los siguientes párrafos:

"En África fué desarrollado por primera vez el método por el cual un Ejército y una F. A. pueden trabajar juntos hasta la victoria, y todo estudioso de la guerra debe agradecer al General Montgomery la sincera exposición de los principios en los que este feliz "modus operandi" estaba basado: "Nunca empezamos—dijo—una batalla terrestre hasta que la batalla del aire estuvo ganada; este es el primero y el gran principio en la guerra moderna."

El General, al ser interrogado, estableció el hecho de que el Ejército no debe mandar el aire, e insistió tan enérgicamente como le fué posible en que los dos deben trabajar como un todo: "Cooperación con el Ejército no quiere decir nada—dijo—; nosotros no lo comprendemos. Cuando se es una entidad es imposible cooperar."

Que el Ejército y la F. A. habían llegado a ser una entidad, es una de las principales razones de los brillantes éxitos del VIII Ejército inglés. En la campaña de Túnez, y después de ella, el General Eisenhower mandó el Aire; pero esto ocurrió porque era Comandante en Jefe aliado, con supremos poderes sobre los tres Ejércitos: Tierra, Mar



Abastecimiento aéreo de tropas en Corregidor.

y Aire, así como sobre todos los aliados; por la misma razón, en la invasión de Europa, el Capitán General del Aire (Air Chief Marshal) Tedder puede mandar sobre los Ejércitos y Marina por su calidad de segundo Jefe de los Ejércitos de invasión.

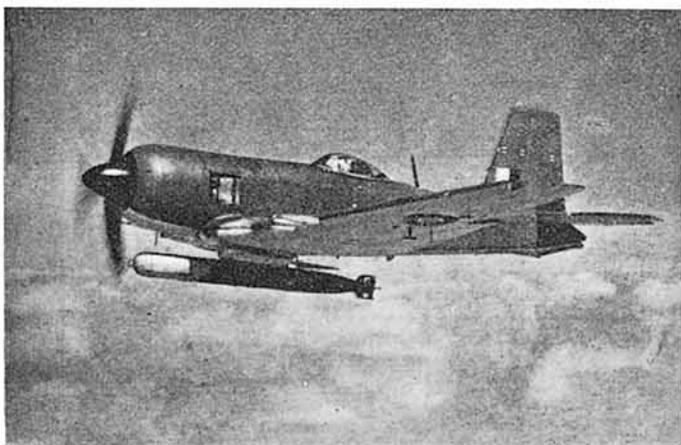
La revista *The Aeroplane*, de 7 de enero de 1944, comentando las anteriores declaraciones en su artículo de fondo, dice: "La novedad radica en el hecho de que la afirmación proviene de un soldado distinguido que se ha atrevido a expresar puntos de vista que hasta hace poco habían sido considerados como herejías en los medios del Ejército de Tierra."

Estas dos opiniones, la una de un ilustre aviador; de un Mariscal victorioso la otra, indican un gran acuerdo de fondo, con ligeras divergencias de exposición.

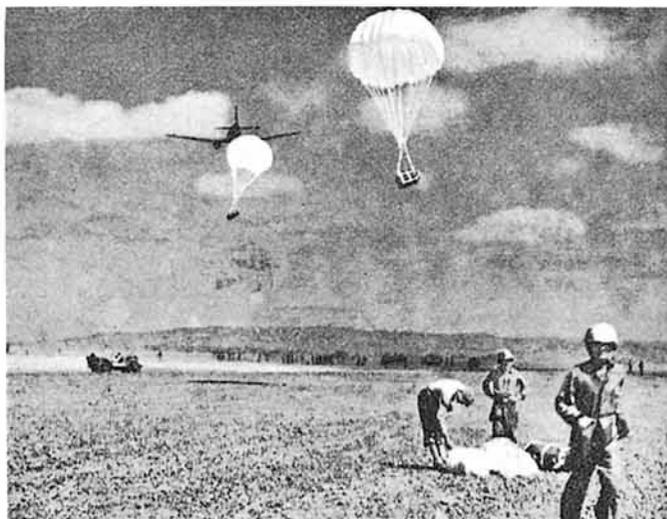
Tedder habla de Fuerzas aéreas autónomas y cooperantes; Montgomery reconoce la decisiva aportación de la Aviación al éxito en tierra. El primero define las Fuerzas aéreas inglesas como entidad ofensiva independiente, mientras que Montgomery prefiere considerar fuerzas terrestres y aéreas como una entidad, excluyendo el adjetivo "cooperador". No obstante, la evidencia de la necesidad de la Aviación de Cooperación, se muestra claramente en ambos puntos de vista, y la solución inglesa a tan importante problema corrobora todo lo expuesto. En efecto, aunque carentes de datos que permitan dar categoría de aserto a la subsiguiente conjetura, no parece aventurado suponer que el funcionamiento y organización de las Fuerzas aéreas tácticas inglesas (cristalización de la experiencia en cooperación aire-tierra en las batallas norteafricanas) sean casi los mismos de sus congéneres, las Tactical Air Forces norteamericanas, ya que como es sabido el modelo que la Aviación de los Estados Unidos utilizó para crear tales Fuerzas fué precisamente la primera Fuerza aérea táctica inglesa. Al estudiar la organización norteamericana, veremos que la solución estriba en una mutua independencia que no obste para que exista la más íntima colaboración.

## ESTADOS UNIDOS

En el año 1930 las Fuerzas aéreas del Ejército son denominadas Air Corp, forman parte del Ejército de Tierra y dependen con él de la Secretaría de Guerra del Gobierno



El avión británico Blackburn "Firebrand", equipado con un torpedo.



Soldados yanquis en Iwo Sima recogen correo parachutado.

federal. Como veremos a continuación, nos vemos aquí obligados a estudiar la totalidad de la organización de la Aviación americana, pues toda ella está destinada exclusivamente a cooperar con el Ejército en el momento que estudiamos.

La misión del Air Corps es suministrar un elemento de combate altamente móvil, con el cual llevar a cabo tantas operaciones como sean requeridas por los planes tácticos y estratégicos del Comandante en Jefe. Puede emplearse tácticamente, estratégicamente, o de ambas formas, en un teatro de operaciones distante de aquel en que operan las tropas de Tierra, o en cooperación con ellas contra las fuerzas hostiles del Aire, Mar y Tierra.

Sus objetivos son marcados por las condiciones necesarias para llevar a cabo operaciones tales en el aire que hagan posible a las Fuerzas aéreas y terrestres proseguir el plan de campaña concebido por el General en Jefe.

### Misión de la Fuerza aérea.

Es apoyar la misión del Mando Táctico o territorial al cual está agregada o al cual le ha sido ordenado apoyar. Puede en algunas ocasiones ser predominante e incluso el único medio de cumplir la misión de tal Mando terrestre. En todos los eventos, una perfecta aplicación del principio de cooperación es vital.

### Características de la Fuerza aérea.

a) *Organización general.*—Al determinar la Organización de una Fuerza aérea debe aceptarse como un principio que en la mayor parte de las situaciones, y particularmente en los primeros momentos de la guerra, las operaciones del bombardeo son de la mayor importancia. El número y tipo de unidades de bombardeo que se necesiten deben ser las primeras a determinar, y la Fuerza aérea, entonces, completada por el asignamiento de las cantidades necesarias de Caza, Aviación de ataque y Unidades auxiliares, lo que permitirá llevar a cabo las misiones de bombardeo con éxito.

En ciertas operaciones una Fuerza aérea puede ser empleada como un todo contra un solo objetivo. Otras veces sus varios componentes pueden ser empleados contra objetivos ampliamente separados. Cada clase de Aviación de Combate debe ser empleada en el tipo de misión para el cual ha sido

proyectada. En casos excepcionales toda clase de tipos pueden emplearse, con limitaciones, en misiones diferentes de aquellas para las que fueron proyectadas.

Dentro de esa organización existían 30 Escuadrillas de observación, afectas a las Divisiones del Ejército de Tierra, que formaban parte de la Aviación de Cooperación, y con 22 más de la Home Guard formaban un total de 52 Escuadrillas de observación a la disposición de las Grandes Unidades terrestres.

Dependían administrativamente del Jefe del Army Air Corps. Su instrucción y entrenamiento eran de la incumbencia de los Jefes de las Unidades a que estén afectas.

Sin embargo, en la guerra actual, y como consecuencia de las experiencias recogidas, las Fuerzas aéreas de cooperación americanas han sufrido dos cambios de organización consecutivos.

El resultado del primero fué agrupar en cinco Mandos de Apoyo Aéreo (Air Support Command) todas las Escuadrillas antedichas, dependiendo ellos a su vez del Mando de Combate (Combat Command).

Cada Air Support Command está mandado por un Coronel o General de Aviación, y comprende aviones de reconocimiento, bombardeo ligero, bombardeo en picado, de asalto, de transporte de tropas, paracaidistas e Infantería de desembarco aéreo con planeadores. De estos cinco Mandos, los cuatro primeros dependían orgánicamente de cada una de las cuatro Flotas aéreas, y estarán destinados en principio a operar, respectivamente, con el E. de T. de igual numeración.

El quinto quedaba a las órdenes directas del Jefe del Mando de Combate, para cooperar con las fuerzas blindadas de Tierra.

A las órdenes del Jefe del Mando de combate existía un E. M. de la Aviación de Apoyo, "Air Support Staff".

Esta Organización no era, naturalmente, rígida, pudiendo en caso necesario cada Gran Unidad disponer de otras Fuerzas aéreas, a más de las asignadas, y también el Air Support Staff podía disponer de cualquiera de estas Agrupaciones para cooperación con otras Fuerzas terrestres o navales, o bien para emplearlas en misiones aéreas independientes.

Más recientemente, y como ya hemos dicho, las experiencias obtenidas en la campaña de Túnez han obligado a modificar nuevamente el criterio orgánico norteamericano sobre esta cuestión, y en la actualidad la Aviación de Cooperación con tierra se denomina "Tactical Air Forces" (Fuerzas aéreas tácticas).

Por ser consecuencia la creación de estas Fuerzas aéreas tácticas de una total organización de las Fuerzas aéreas norteamericanas, con la creación, a más del Mando ya dicho, de los Strategic Air Forces (Fuerzas aéreas estratégicas), Air Defense Command y Air Service Command, de cuyos nombres se desprende su cometido, y teniendo noticias de que las Fuerzas estratégicas fueron creadas en enero de 1944 (revista *Flight*, julio de 1944), creemos más que probable que fuese esta fecha la de la total reorganización, y, por tanto, la de origen de las D. A. T.

La Gran Unidad de empleo de las T. A. F. es la División Táctica de Aviación (Tactical Air Division); la Gran Unidad de empleo de las T. A. F. es la misión táctica de Aviación, cuya dependencia orgánica dentro de un teatro de operaciones se indica en el gráfico 2.

El Tactical Air Command existe, caso de que el número de Divisiones requiera este escalón intermedio.

Las misiones que se asignan a la D. T. A. son (en determinado teatro de operaciones) las siguientes:

- 1.º Conquistar y mantener el necesario grado de superioridad aérea para permitir libertad de acción a las Fuerzas aéreas y terrestres.
- 2.º Informar a las Fuerzas aéreas y terrestres.
- 3.º Atacar objetivos terrestres vitales en la retaguardia del enemigo en relación con las operaciones terrestres.
- 4.º Apoyar los esfuerzos de las tropas de superficie dentro del área de acción de la Gran Unidad terrestre a que está afecta.

La Tactical Air Division es la G. U. aérea que normalmente trabaja conjuntamente con la G. U. Ejército, con relaciones de *mutua* dependencia. El Aire no manda a la Tierra ni la Tierra al Aire.

En el gráfico 3 damos su composición.

El Regimiento de Control táctico tiene a su cargo la escucha y alarma aérea, la defensa activa A. A. en el aire, para lo cual reserva una cierta cantidad de *caza*; el enlace con la Unidad del Ejército de Tierra y el control de vuelos dentro de la zona de la D. T. A. Su organización esquemática es la del gráfico 4.

*Partidas aéreas (Air Partiers).*

Al depender gran parte de las misiones de la Aviación de la D. T. A. de las incidencias del combate, así como de las nuevas informaciones, tanto procedentes de reconocimientos terrestres como aéreos, que se vayan recibiendo, las Unidades de Tierra sentirán necesidades de apoyo aéreo que no han podido ser previstas; para atender a esta necesidad se crean unos destacamentos especiales de enlace llamados Partidas Aéreas (A. P.), con misión de enlace Aire-Tierra.

Estas Unidades dependen del Regimiento de

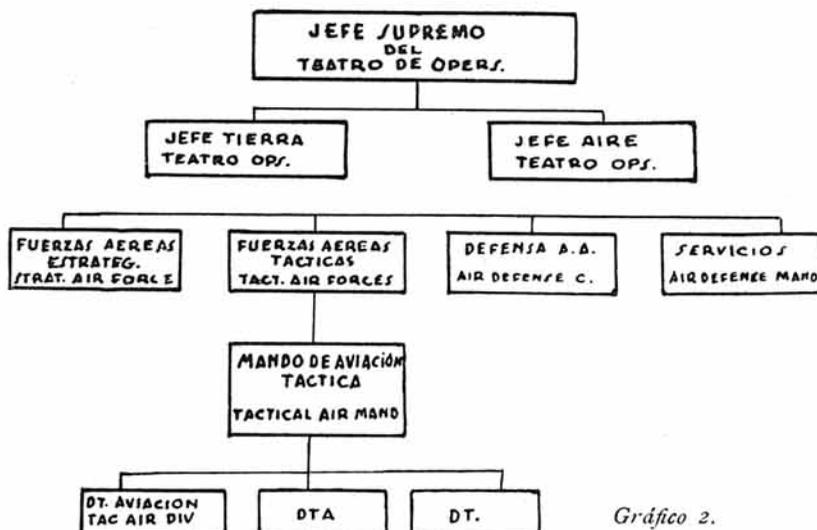


Gráfico 2.

Control táctico, más concretamente del Grupo de enlace Aire-Tierra, y constan de uno o varios Oficiales técnicos de Aviación, personal subalterno y potentes medios de transmisión. Sus funciones son:

seyendo puestos de detección (Radar) que localizan indistintamente aviones propios y enemigos, y conocida y controlada constantemente la ruta de las formaciones amigas, puede en todo momento interpretar la información.

*Funcionamiento.*

El conjunto "Ejército-D. T. A." planea las operaciones futuras. Sus Mandos y sus Estados Mayores las estudian de común acuerdo y fijan las misiones de *bombardeo y reconocimiento* en todo aquello que la situación e información disponible consienten. En estas misiones predeterminadas se emplean la mayoría de los medios disponibles.

La determinación de las misiones de la caza parece que debiera hacerse exclusivamente por el Mando y E. M. de la D. A. T.; pero es evidente la intervención indirecta que existirá del Ejército de Tierra, ya que su Mando y Estado Mayor han intervenido en el planeo de las operaciones del bombardeo y reconocimiento que condicionan el empleo de la caza, así como también al precisar los puntos o zonas en que más interesa una eficiente protección de las Fuerzas terrestres contra las acciones aéreas enemigas, detalle que es de la incumbencia del Mando de Tierra el decidir.

Particularidad digna de especial mención es la doble dependencia de las Fuerzas de bombardeo táctico de las F. A. T. y de la D. A. T. Su razón es la siguiente: Las Fuerzas aéreas proyectan y dirigen directamente las operaciones de toda la Fuerza de bombardeo, por lo cual se evita asignar permanentemente alguna de ellas a la D. A. T.

Las otras Fuerzas de caza y reconocimiento están permanentemente afectas a la D. A. T., sin perjuicio de que cuando se considere oportuno, las F. A. T. dispongan de ellas para reforzar temporalmente otra D. A. T.

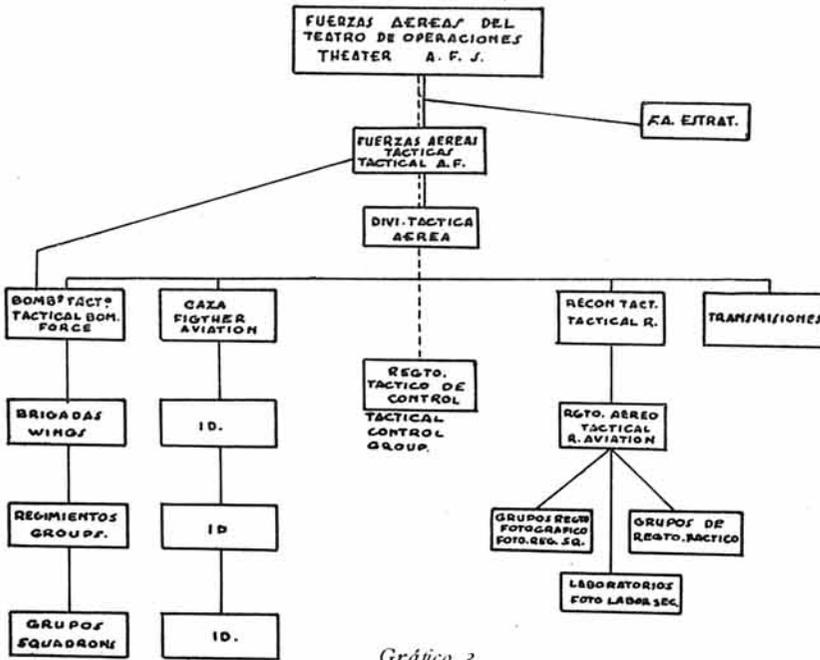


Gráfico 3.

- a) Enlazar con el aire las GG. UU. subordinadas del Ejército.
- b) Son órganos consultivos de las GG. UU. a que están afectos, pero carecen de facultad de decidir.
- c) Responsables del intercambio de información aire-tierra y tierra-aire.
- d) Transmiten las peticiones de ataque y reconocimien-

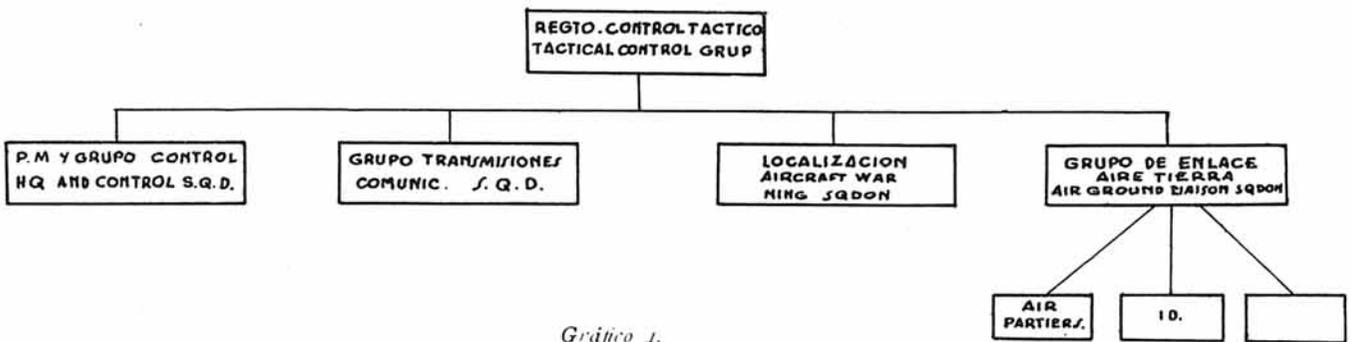


Gráfico 4.

to de la G. U. terrestre a la D. T. A., quien las estudia de acuerdo con el Ejército, y las concede o no.

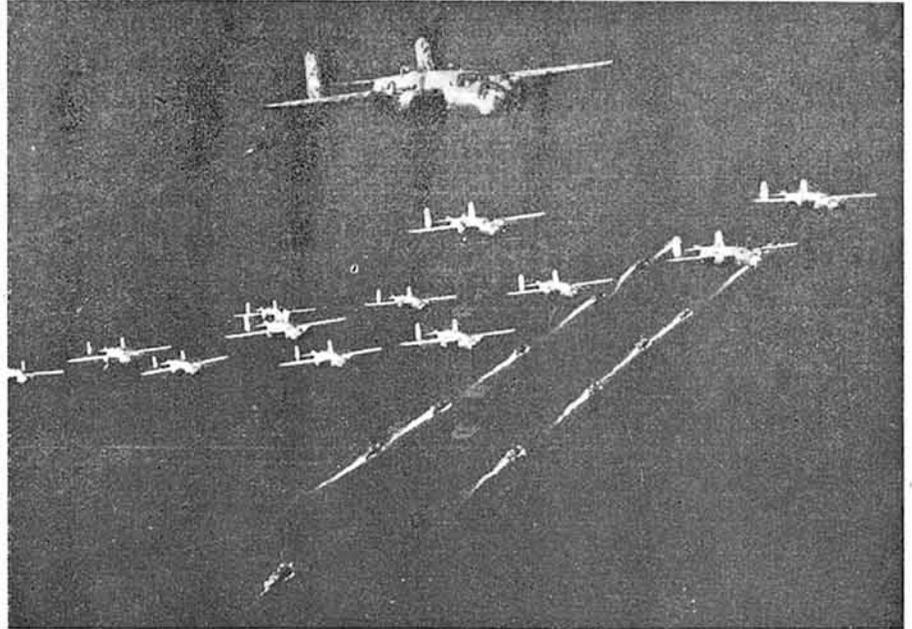
Como ya hemos dicho, la D. T. A. asegura, por medio de su Regimiento de Control táctico, la defensa activa A. A. en el sector del Ejército con quien trabaja; dicho Regimiento regula también la circulación de la Aviación propia de la D. T. A.

El funcionamiento de este organismo es el normal, po-

Unicamente hemos podido localizar como Unidades de este tipo las que constituyen la novena Fuerza aérea norteamericana, la que según el "Jane's All the World Fighting Aircraft" posee un Mando de transporte de tropas.

De esta Gran Unidad hemos podido localizar la primera F. A. T., afecta al sexto Grupo de Ejércitos en Alemania, y la doce F. A. T., que actuó en el desembarco aliado en el sur de Francia.

**GUERRA POR MAR Y GUERRA EN EL AIRE.** — Por el mar y por el aire, fundamentalmente, han llegado los Estados Unidos de Norteamérica a quebrantar la fortaleza del Japón. En la fotografía aparece una formación de bombarderos medios "Mitchell", de la Armada aérea de la gran potencia norteamericana, en ruta hacia los aeródromos japoneses de Rabaul, en el momento en que pasan sobre un convoy, también norteamericano, que conduce tropas a las islas Green.



### CONCLUSIONES

Tratamos de hacer a continuación un estudio crítico de las ventajas e inconvenientes de los sistemas orgánicos que hemos visto, y, finalmente, intentaremos razonar un ligero esbozo de lo que tal vez pudiera ser nuestra organización de la Aviación de Cooperación con el Ejército de Tierra.

La Aviación de Cooperación en Alemania tenía como finalidad primordial, para la cual estaba poderosamente dotada de los medios necesarios, el obtener, analizar y difundir rápidamente la máxima cantidad posible de información (la observación de tiro de Artillería y el enlace son misiones de menor frecuencia o importancia).

Sus zonas de acción se deducían de la categoría y características de las Unidades a que estaban afectas (Ejército, C. de E., normales, de montaña, carros), condicionando tales zonas el tipo de material de que se dotaban las Escuadrillas.

No existían Unidades aéreas de combate afectas orgánicamente a las GG. UU. terrestres, pero es evidente que la Aviación ha apoyado repetidamente, y con extraordinaria eficacia, las operaciones terrestres, especialmente las de GG. UU. blindadas).

El perfecto acuerdo conseguido entre Tierra y Aire podría parecer a primera vista imposible de obtener sin un previo acuerdo o plan de acoplamiento de las Unidades llamadas a operar conjuntamente, si pensamos en la dificultad de encajar armónicamente organizaciones tan complejas y diferentes.

Sin embargo, estudiando la influencia que los teatros de operaciones, el desarrollo de la batalla y, por último, la organización de superficie pueden ejercer sobre las tres principales especialidades aéreas que actúan ofensiva o defensivamente en el cuadro de la batalla tridimensional que ha sustituido a la forma clásica, vemos lo que sigue:

**Aviación de Caza.**—Siendo sus misiones netamente aéreas, no sufre la influencia de la organización de las Uni-

dades terrestres sobre las que opera, bien sea en misiones de protección a otras Unidades aéreas, o bien en aquellas de cobertura sobre el campo de batalla. Únicamente las modificaciones de la línea del frente pueden ofrecer relativa influencia sobre la actuación de estas Unidades.

**Aviación de Bombardeo Táctico.**—Actuará siempre a considerable distancia (medida en velocidades de avance de Infantería, e incluso carros) de las tropas propias, aun en los casos extremos de máxima aproximación, en que su actuación tendrá un límite: el de vanguardia de la zona de contrabatería y prohibición, ya que los tiros de Apoyo directo no ofrecen garantía por la imprecisión del bombardeo; es, pues, evidente que tampoco las características y peculiaridades del combate de superficie pueden afectar el desarrollo de sus misiones de cooperación.

**Aviación de Asalto.**—Es la verdadera Aviación de apoyo por la precisión y potencia de sus tiros, considerablemente aumentada, tanto por los mayores calibres usuales como por el cada vez más generalizado empleo de los proyectiles cohete.

Se ha acreditado como factor importantísimo de éxito, como magnífico medio resolutivo del problema de enlace Infantería-Artillería, sustituyendo muchas veces con ventaja a esta última, y siendo, sobre todo, irremplazable en apoyo a Unidades acorazadas y defensa contra carros.

De sus difíciles y delicadas características de empleo es consecuencia el cúmulo de cualidades morales y técnicas que esta especialidad exige de sus ejecutantes. El íntimo apoyo durante el combate, incluso en el momento del asalto de la Infantería, exige, aparte de un perfectísimo enlace Aire-Tierra, el cabal conocimiento por parte de los pilotos de las características orgánicas y posibilidades tácticas de las Unidades con que operan; para garantizar y mantener dicho conocimiento deberá constantemente ejercitarse y comprobarse en tiempo de paz, con frecuentes maniobras y ejercicios, en los que actúen siempre en misiones de apoyo directo de Infantería o carros.

También debe este personal conocer, con el detalle posible, las características de las fuerzas enemigas terrestres, así como sus dispositivos tácticos; en resumen, el piloto de asalto debe estar perfectamente familiarizado con el aspecto que desde su difícil punto de vista (la cabina de un avión veloz volando a pocos metros del suelo) presentan todas las posibles fases e incidencias del combate.

De lo expuesto creemos que puede deducirse fácilmente que:

Es evidente que no existen razones que justifiquen organizar grandes Unidades dedicadas a la cooperación especialmente, ya que las misiones de caza y bombardeo que se requieran en un determinado teatro de operaciones pueden perfectamente ser desempeñadas por la Aviación Independiente o Flota Aérea.

Tal vez pudiera ser materia de discusión contra criterios poco aeronáuticos la dependencia de la Aviación de Asalto, basándose tales criterios en sus peculiares características de empleo; contra ellos y en pro de la exclusiva dependencia de las Unidades de asalto de un Mando aéreo pueden aducirse argumentos decisivos. Importante es el hecho de que los alemanes no considerasen necesario crear más Aviación de cooperación que la puramente informativa.

En evidente contraposición con el criterio alemán, el que prevalece en el bando anglosajón preconiza el emplear Grandes Unidades aéreas casi exclusivamente en misiones de apoyo a las Fuerzas terrestres.

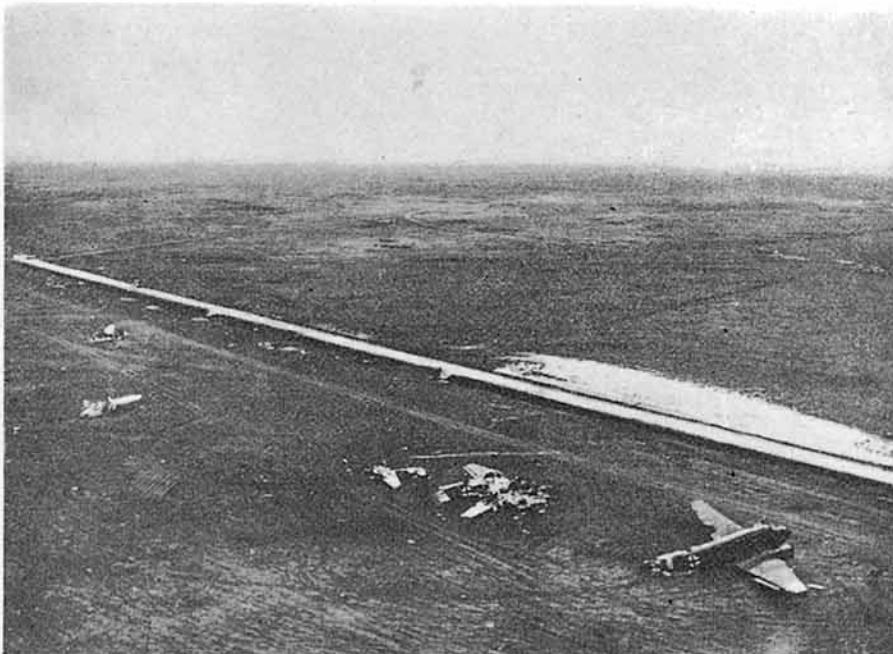
El actual criterio de organización obedece, a nuestro parecer, a dos causas principales: primera, a la tradicional doctrina de empleo americana, según la cual la totalidad de las Fuerzas aéreas actúan en beneficio del E. de Tierra, del que eran parte integrante (y decimos "eran" porque ya prácticamente no ocurre así; aunque se sigue denominando a la Aviación norteamericana Army Air Forces, o Aviación del Ejército, desde marzo de 1942 depende de un jefe netamente aéreo: el Genral H. H. Arnold, quien es responsa-

ble directamente ante el Alto E. M. (General Staff) del Departamento de Guerra del funcionamiento de las Fuerzas aéreas); segunda, a la superabundancia de medios, hombres y material, y a su enorme capacidad de preparación y entrenamiento de personal técnico de todas clases, lo que no obliga a sus Fuerzas aéreas a adoptar soluciones económicas.

Esta solución clarísima y netamente *sui generis* (ya que tal lujo de medios no puede hoy permitírsele ninguna otra nación, tal vez ni siquiera Inglaterra, que depende en alto grado de la gran capacidad productiva de la industria norteamericana, probablemente la razón de su actual organización), ha demostrado ser de enorme eficacia a lo largo de las últimas campañas de la guerra; pero cabe preguntarse si no viola patentemente el principio de economía de fuerzas, lo que, por muy grandes que sean las posibilidades económicas e industriales de un país, no está nunca plenamente justificado.

Creemos que la doble dependencia de las Unidades de Bombardeo Táctico dentro de las D. A. T. es consecuencia de sus características de empleo, ya que el resultado de sus bombardeos rara vez redundará en beneficio inmediato de la Infantería, siendo lo normal emplear estas fuerzas en ataques a objetivos de carácter estratégico, puesto que el menor escalón del E. de T. que colabora en la preparación de los planes de operaciones es el de Ejército, cuyos objetivos son precisamente estratégicos.

Caso de ser el Mando de las Fuerzas Aéreas Tácticas el que disponga la operación, privando momentáneamente a la Gran Unidad Ejército, a la que la División Aérea Táctica está afecta de parte o del total de sus Unidades de bombardeo, lo lógico será que los objetivos que dicho Mando designe se encuentren a distancias que superen la zona de interés de la G. U. Ejército, y serán también, por tanto, de carácter estratégico. Creemos que este razonamiento también apoya nuestra tesis de lo innecesario de la agregación (siquiera sea ésta con las características de independencia que



Fotografía en la que se ven los efectos causados por una visita de los bombarderos de la R. A. F. sobre un aeródromo en Derma.

Esta fotografía, obtenida por cazas británicos, denuncia los daños causados en el material de vuelo y en los talleres por el bombardeo.

presenta la organización americana) de las Unidades de bombardeo a G. U. de Cooperación con el E. de T.

Podemos deducir de cuanto queda expuesto una serie de conclusiones que, más o menos sancionadas por la práctica, pueden servir de orientación a quienes con más competencia y conocimientos que nosotros dediquen en su momento la atención a la resolución orgánico-táctica del importante problema de la cooperación aeroterrestre.

Son éstas las siguientes conclusiones:

Primera. La denominación Aviación de Cooperación ha caído totalmente en desuso (si nosotros la hemos empleado en este trabajo se debe únicamente a persistir tal calificativo en lo poco que sobre esto hay reglamentado), denominándose Aviación Táctica la que tiene normalmente este cometido.

Segunda. En todos los países existe una Aviación de Información que trabaja en beneficio exclusivo de las tropas terrestres a partir de C. de E. o E. si se trata de Unidades normales, o de División si lo son de Carros.

Tercera. El actual criterio en las grandes potencias, en lo que se refiere a las relaciones Aire-Tierra, es de mutuo acuerdo y colaboración, sin más dependencias mutuas que las que se derivan de la misma naturaleza de las operaciones, donde, para obtener el éxito, se trata de asegurar la entidad Fuerzas aéreas-Fuerzas terrestres.

Cuarta. Las soluciones orgánicas hoy en boga en lo que se refiere al problema que estamos tratando, son posibles, en el caso de las potencias victoriosas, como consecuencia de sus excepcionales cualidades económico-industriales, sin que, por otra parte, deban considerarse como fa-

llidas las concepciones germánicas por el hecho de haber perdido la guerra las potencias del Eje; de ambas tendencias distintas pueden obtenerse ideas aplicables al caso específico de nuestro país, algunas de las cuales exponemos a continuación:

A) No es necesaria la organización de Grandes Unidades aéreas de empleo exclusivamente táctico, considerando, además, tal organización absolutamente irrealizable en nuestra Patria.

B) A nuestro entender, sería una solución a tan importante punto mantener la actual organización en lo que se refiere a la Aviación Informativa afecta al E. de Tierra y organizar las Fuerzas aéreas de Acción Táctica a base de Unidades de Asalto.

C) La dependencia orgánica y táctica de tales Unidades sería del Mando aéreo, sin perjuicio de su actuación cuando fuera necesario en provecho de las Grandes Unidades terrestres, una de sus más importantes misiones; no debe olvidarse que las Unidades de Asalto tienen objetivos que solamente a Aviación interesan en el despliegue de la Fuerza aérea enemiga, y de un desdoblamiento en la dependencia de estas Unidades resultaría un grave perjuicio del principio de economía de fuerzas, lo que en países de tan reducidas posibilidades industriales como el nuestro sería particularmente peligroso.

D) La unidad de empleo podría ser el Regimiento, quien con un pequeño E. M. especializado en coordinación aeroterrestre, trabajaría conjuntamente con el E. M. de la Gran Unidad, Ejército o Grupo de Ejércitos, para las misiones de apoyo a las fuerzas de superficie.



*Carretera como pista de despegue de un bombardero en picado norteamericano.*