



## Agrupaciones aéreas

Por ANTONIO CADENAS ECHEVARRIA  
Diplomado de Estado Mayor.

En medio de la constante evolución de las características del material de aviación y de la incesante variación de los procedimientos de empleo de las Fuerzas Aéreas, se pretende con estas líneas el tratar de exponer algunas ideas sobre cómo han de concebirse en nuestro Ejército del Aire las Grandes Unidades o Agrupaciones Aéreas.

En estas circunstancias, y teniendo en cuenta que la más preciada cualidad de la Aviación es su gran flexibilidad, no debe enfocarse este trabajo atándose a caminos rígidos, que determinen de una manera fija la composición y concepción de lo que hoy llamamos Grandes Unidades, haciendo que la más manejable y móvil de todas las armas se encasille en organizaciones inflexibles e inadecuadas. Muy por el contrario, y después de un ligero análisis de cómo tienen enfocado este aspecto en otras naciones, en función del problema particular que se

les presenta a cada una de ellas, voy a tratar el caso de nuestra Patria; polarizado, por así decirlo, en relación con los acontecimientos y coyunturas que pueden presentárenos, procurando concretar cómo han de concebirse estas flexibles y variables "Agrupaciones Aéreas", con qué servicios deben dotárseles y la forma de llevar a cabo su mantenimiento.

He elegido este tema, quizá un poco arduo y comprometido, por considerar que no se encuentra en la actualidad suficientemente concreto, y con el modesto propósito de tratar de aclarar el confucionismo y contradicciones existentes sobre materia de tal interés.

En primer lugar, veamos cómo las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos, que se han establecido en Europa con la doble misión de defensa aérea y operaciones combinadas, constituyen una agrupación especí-

ficamente creada para el caso particular que se les presenta en este teatro de operaciones, para ellos de ultramar. Todas las unidades aéreas están integradas en una sola Gran Unidad, y por ello, naturalmente, en la misma recaen todos los medios materiales y servicios de todas clases necesarios a una futura actuación, no sólo de los efectivos actuales, sino de todos aquellos que sean capaces de estacionar en las bases que actualmente se están creando; siendo hoy escasísimas las unidades aéreas en proporción de la enorme profusión de medios radioeléctricos de vigilancia, alarma y conducción, y de toda clase de servicios de que está dotada. Tan solo cuenta como unidades aéreas con una Brigada de caza-bombarderos de reacción, y, sin embargo, la integran también un Regimiento de alarma y control de aviones y otro de apoyo (constituido éste por un grupo de entretenimiento y abastecimiento, otro de transmisiones y otro de sostenimiento).

Todo ello es justificable, debido a la necesidad de crear anticipadamente un adecuado escenario, desde el cual, en su día las unidades aéreas puedan actuar, estacionando en las bases que hoy se están creando y utilizando todos los medios ya desplegados, con la misma facilidad que se mueven las piezas en un tablero de ajedrez, con el que previamente contemos. Ello excusa la existencia de tal cúmulo de servicios en dicha agrupación; recayendo en caso de guerra todo este aspecto logístico en la máxima Gran Unidad que exista en el teatro de operaciones, en beneficio de las Grandes Unidades inferiores, que gozarán así de la suma movilidad con que todos las concebimos.

En la R. A. F., el "Bomber Command", constituido por "Groups", tiene también una organización muy especial, ya que, entre ellos y las "Stations", existe un escalón intermedio, "la Base", que reúne bajo su autoridad a dos o tres "Stations", de tal forma, que cada "Group" dispone de una zona de estacionamiento, donde su jefe tiene todas las atribuciones del mando territorial, teniéndose desde todos los escalones, incluso desde el superior, del mando de bombardeo al más inferior, las unidades aéreas y los servicios en una misma mano, hasta en las mismas "Stations", donde su jefe reúne

bajo su mando uno o dos "Squadrons" y todos los servicios necesarios a su actuación.

De igual forma, esta específica organización está también justificada al tratar de buscar con ella un grado de estabilidad que permitió en la pasada guerra ventajas tan apreciables como la organización de estacionamientos fijos, la acumulación en ellos de gran cantidad de medios de transmisiones, de instrucción y entretenimiento; la mejor organización y rendimiento en los trabajos, así como que todo el equipo técnico (pistas de aterrizaje, zonas de estacionamiento, balizajes, sistemas de aterrizaje en condiciones de mala visibilidad, depósitos de armamento y combustibles, etc.) pudiera ser lo más completo posible.

Estas ventajas llegaron a demostrar a los ingleses la conveniencia de no modificar el despliegue, incluso después del avance en el continente, ya que las que podían lograr al disminuir la duración de los vuelos, si estacionaban en aeródromos del mismo, no compensaban las obtenidas por la específica y bien concebida organización de su agrupación aérea de bombardeo.

También nos encontramos en las Fuerzas Aéreas francesas un caso particular de Gran Unidad, el FATAC, que reúne bajo un solo mando las unidades aéreas y los servicios necesarios para su mantenimiento, a manera de región aérea móvil, con gran libertad de movimiento.

Dicha organización, afirman los mismos franceses, está justificada en el caso de contar con efectivos aéreos de unos 1.000 a 1.500 aviones de combate, con la idea de que los servicios de que se dota a dicha agrupación táctica proporcionen apoyo a unidades cuyo despliegue se modificará constantemente, según las fluctuaciones de la maniobra de las fuerzas terrestres a las cuales está ligada.

Por tanto, los servicios necesarios al FATAC deberán moverse con él, siendo preciso imprimirles un marcado carácter de movilidad y ligereza; procurando aprovechar al máximo aquellos no específicos de las Fuerzas Aéreas que puedan proporcionar los Ejércitos de superficie.

Realizada esta adaptación de los servicios a las unidades aéreas, es preciso que exista

un mando que asegure la reunión de las diversas unidades móviles de servicios en agrupaciones de maniobra estacionadas en una zona determinada y dependiendo de una misma autoridad. De esta forma, el mando creado para los servicios del FATAC, subordinado al de dicha Agrupación Aérea táctica, recibe del mismo las necesidades a satisfacer; estableciendo a su vez las correspondientes instrucciones u órdenes a sus servicios, adaptándolas a la maniobra que se vaya a llevar a cabo, y coordinando a través de un pequeño E. M. la actuación de todos los servicios, y muy especialmente la de los medios de defensa, transporte y transmisiones de que dispone. Sin embargo, la existencia de este mando y de los citados elementos auxiliares no altera en nada las atribuciones de los jefes de los servicios, que conservan la responsabilidad del funcionamiento interno y técnico, haciéndoles posible el poder dedicarse exclusivamente a su tarea, libres de todas las preocupaciones de índole táctica.

Es, por tanto, esta agrupación una Gran Unidad estructurada en función del caso que más particularmente se le puede presentar a las Fuerzas Aéreas tácticas francesas, precisadas, como todas, a efectuar desplazamientos siguiendo las variaciones del frente terrestre, ya que, sin embargo, sus actuales Regiones Aéreas (similares a las nuestras) tienen por finalidad el dejar a las unidades de combate la mayor libertad de movimiento posible, al propio tiempo que darles la seguridad de encontrar en todos los lugares los medios materiales que les permitan el desenvolvimiento de su vida y la ejecución de sus misiones.

La creación, en caso de guerra, del FATAC dotado de servicios que le acompañen en todos sus movimientos, haciéndole más pesado es, como en los casos anteriores, también excusable. Su caso no les permite el pensar en agrupaciones aéreas tácticas organizadas para estacionar en tiempo de guerra exclusivamente sobre su territorio; la guerra de movimiento se les impone, y con ella la posibilidad de desplegar sobre territorio extranjero, y evidentemente no puede esperarse encontrar de dicha forma servicios territoriales creados con la antelación necesaria para hacer posible la rápida ac-

tuación de las unidades aéreas, siendo la mejor solución el subordinar estos servicios, forzosamente móviles, al mando de la agrupación aérea táctica.

\* \* \*

Después de este ligero estudio de los tres casos particulares presentados, y antes de iniciar el análisis de cómo debemos organizar nuestras posibles Grandes Unidades o Agrupaciones Aéreas, es preciso el dejar ya fijado el marcado grado de *flexibilidad* con que, sin duda alguna, se constituyen en todas las Aviaciones del mundo, *al crearse siempre específicamente en función de la misión que en cada momento y lugar han de cumplir.*

¿Podemos, por tanto, y en verdad lo necesitamos para algo, imaginar en nuestro Ejército del Aire a la Gran Unidad Aérea como la reunión bajo un mando de unidades de diferentes Armas y Cuerpos y de los servicios necesarios para que éstos puedan vivir y combatir autónomamente...? Rotundamente, no.

Las razones que se alegan en contra de esta negativa y en defensa de la necesidad de organizar nuestras Grandes Unidades con el mismo concepto de las de superficie, afirmando que, al quitarle servicios como los de Obras, Armamento, Combustibles y Material de Vuelo, no pueden considerarse como tales Grandes Unidades, ya que los juzgan imprescindibles dentro del marco de dichas agrupaciones, a pesar de admitir su considerable volumen, no creo puedan echar por tierra argumentos tan comprensibles para los aviadores como son: el que estas agrupaciones de grandes conjuntos de personal y material precisan una constitución que simplifique su empleo y permita a las unidades combatientes la plena aplicación de sus excepcionales características de flexibilidad, potencia, alcance, concentración y posibilidad de lograr en el combate la superposición de los efectos de las armas y consolidar el mayor rendimiento del conjunto.

La organización de estas agrupaciones debe ser, sin duda alguna, consecuencia de las específicas características del Arma Aérea, en la mayoría de los casos totalmente

"sui generis". El empleo de sus unidades permite el rápido refuerzo y la conjugación de esfuerzos entre sus efectivos, estén o no próximos, dentro de los límites de su gran movilidad táctica, haciendo posible la rápida organización de agrupaciones aptas para realizar misiones inesperadas.

El problema, por tanto, que se plantea, es el de determinar si en las circunstancias en que han de desenvolverse nuestras fuerzas aéreas, las agrupaciones que sea preciso organizar han de asumir la responsabilidad de su mantenimiento o solamente en aquellos aspectos que por razones que trataré de exponer le sean imprescindibles.

Antes de tratar en detalle el problema planteado, se puede afirmar, en términos generales, que la mayor dificultad que se plantea en el empleo de las Grandes Unidades aéreas es la de su reducida movilidad estratégica y sus crecientes exigencias de infraestructura, aunque, por otra parte, se vean éstas disminuídas por el aumento de la velocidad y de los radios de acción.

En las fuerzas aéreas estratégicas, debido a la elevada autonomía de sus aviones, serán precisos contadísimos cambios de estacionamiento; pero, sin embargo, en las fuerzas aéreas tácticas, como consecuencia del factor tiempo (necesidad de oportunidad y rapidez en sus actuaciones en apoyo de las fuerzas de superficie), nos veremos obligados a desplegarlas lo más cerca posible del frente de combate, a pesar de las actuales velocidades de los caza-bombarderos de reacción, lo cual nos acarreará el encontrar allí muchas mayores dificultades para darles la movilidad logística que precisarán, ya que ésta dependerá de la eficiencia y volumen de los medios de transporte y construcción con que se disponga en dichas zonas avanzadas.

Para atenuar en lo posible estas dificultades, el transporte aéreo facilita a estas agrupaciones la posibilidad de traslado, casi simultáneo a sus propios escalones de combate, de la mayoría de sus elementos orgánicos, quedando pendiente únicamente la complejidad de llevar a cabo las obras necesarias a la creación de nuevos estacionamientos; preconizándose hoy que tal cometido sea asumido por unidades especiales

de Ingenieros del Ejército de Tierra, descargando de dicho servicio, no ya a las Grandes Unidades, sino incluso a nuestro Ejército.

Una vez estacionadas las unidades aéreas en los aeródromos desde los cuales su actuación pueda ser oportuna, se deberá procurar emancipar, en la mayor medida posible, su mantenimiento, dándoles la posibilidad de cambiar de bases sin tener preocupación alguna sobre tan considerable problema e imprimiéndolas un carácter, que muy acertadamente se ha calificado de "nómada", que las permita llevar su pequeña casa a cuevas y poder actuar en cualquier tiempo y lugar.

De esta manera, *sin efectivos fijos ni plantillas orgánicas rigidamente establecidas, y con sistemas de mando y enlace computados con la flexibilidad necesaria para consentir modificaciones o refuerzos inesperados, se podrán organizar "Agrupaciones Aéreas" para el cumplimiento de todas las misiones que puedan presentarse, dependiendo de éstas tanto su constitución como la magnitud y variedad de sus efectivos.*

\* \* \*

En nuestro caso particular, la misión primordial de nuestras Fuerzas Aéreas será la de defender nuestro territorio nacional de los ataques por el aire del enemigo, lo que impondrá la creación de una organización de defensa aérea, de constitución singular y preparación larga y laboriosa, que no puede improvisarse, debido al enorme volumen de los medios de vigilancia y de transmisiones que de una manera estable y orgánica requiere.

Las actuales características de la lucha en el aire y la imposibilidad de mandar en él a más de un grupo de caza, marcan a esta organización la necesidad de permitir una gran descentralización en la ejecución de las acciones, una vez lograda la interceptación, y, sin embargo, una gran centralización en los sistemas de mando, vigilancia, alarma y conducción, necesarios para que la misma pueda llevarse a cabo.

Podemos, por tanto, considerar a este *Mando de Defensa Aérea* como una agrupación superior, que cuenta con otras in-

feriores de igual carácter, que son las *Zonas Aéreas de Defensa*, dos o tres, a lo sumo, en nuestra península.

A dichas agrupaciones de defensa aérea podemos descargarlas del cometido de su mantenimiento, ya que el Alto Mando Aéreo cuenta para ello con las actuales Regiones y Zonas, que deberán atender a todas las unidades aéreas que se vean precisadas a estacionar en territorios de sus respectivas jurisdicciones.

De esta forma, la constitución de una agrupación perteneciente a una *Zona de Defensa Aérea* podría estar integrada por los siguientes elementos:

- Cuartel General.
- Unidades de caza de interceptación.
- Unidades de proyectiles autopropulsados.
- Unidades de artillería antiaérea.
- Unidades de globos barrera.
- Unidades de vigilancia, alarma y conducción.

El *Cuartel General* estaría constituido por el Mando con su Estado Mayor y un conjunto de *Jefaturas Técnicas de Servicios* —a manera de Estado Mayor Especial—, cuyo cometido sería, independientemente del asesoramiento al Mando y al E. M., el de actuar como órgano de enlace y relación con la organización regional.

\* \* \*

Si el grado de superioridad aérea, u otras circunstancias, que no quiero analizar por considerarlas fuera de la finalidad de estas consideraciones, nos permitiera la creación de unas Fuerzas Aéreas Tácticas, se podrían encontrar precisadas a actuar fuera o dentro de nuestro territorio nacional.

En el primero de los casos, la composición de estas agrupaciones dependería de multitud de factores, imposibles de analizar y concretar "a priori", aunque podemos muy bien imaginar que no habría de diferir mucho de la de las fuerzas aéreas tácticas francesas, por ser las circunstancias que se nos presentarían similares a las suyas y estimar como muy adecuada la concepción de dicha agrupación, que en términos generales dispone para llevar a cabo las operaciones combinadas aire-superficie de los siguientes medios:

- Medios aéreos de fuego:
  - Bombarderos ligeros.
  - Cazas y caza-bombarderos.
- Medios aéreos de información:
  - Aviones fotográficos.
  - Aviones de reconocimiento.

La totalidad de los medios aéreos de fuego pueden, llegado el caso, ser empleados en formas peculiares de apoyo (conquista y mantenimiento de la superioridad aérea local, interdicción, hostigamiento y apoyo directo); sin embargo, dentro de estos medios, la más adecuada utilización de los bombarderos ligeros es en el logro o mantenimiento de la superioridad aérea mediante el ataque a las bases e instalaciones aéreas del enemigo, así como en las acciones de interdicción, mediante el ataque a las vías de comunicación. Los caza-bombarderos son especialmente aptos para llevar a cabo las misiones de hostigamiento, mediante reconocimientos armados, y a realizar el apoyo directo.

Los medios aéreos de información llevan a cabo tanto los levantamientos fotográficos y reconocimientos, como el control y corrección del tiro de la artillería.

\* \* \*

Si las Fuerzas Aéreas Tácticas actúan desde nuestro territorio, podemos considerar la existencia de dos tipos de Grandes Unidades, que pudieran denominarse *Fuerza y Agrupación Aéreas Tácticas*.

La *Fuerza Aérea Táctica* (F. A. T.), como agrupación adaptada a la G. U. de Tierra *Grupo de Ejércitos*, deberá organizarse en forma tal que permita:

- Tomar parte en acciones aéreas independientes.
- Participar en operaciones combinadas con la G. U. terrestre a quien se adapta.
- Intervenir como refuerzo de otra agrupación aérea táctica o en provecho de otro Grupo de Ejércitos.

Su composición normal, independientemente de sus órganos de Mando y Unidad Aérea del Cuartel General, deberá ser la siguiente:

- Una agrupación de caza.
- Una agrupación de bombardeo ligero.
- Un regimiento fotográfico.
- Un número variable de agrupaciones aéreas de caza-bombardeo, que pueden ser de distinta composición, tanto en tipo de material como en número de PP. UU.

La *Agrupación de Caza* deberá tratar de impedir que las fuerzas aéreas enemigas actúen en la zona de responsabilidad de la F. A. T., y muy especialmente sobre las vías de comunicación y las bases.

La *Agrupación de Bombardeo* deberá participar en la conquista y mantenimiento de la superioridad aérea, atacando a las fuerzas aéreas y de superficie que tengan posibilidades de intervenir en el campo de batalla y que requieran el empleo de dicho tipo de material debido a la distancia o naturaleza de los objetivos.

El *Regimiento Fotográfico* habrá de satisfacer las necesidades de información fotográfica de la Fuerza Aérea y del Grupo de Ejércitos, independientemente de la obtención de la información que sea de utilidad directamente al Alto Mando Aéreo, así como a las necesidades de información nocturna de las unidades subordinadas.

La *Agrupación Aérea Táctica* (A. A. T.), adaptada a la Gran Unidad *Ejército*, deberá estar constituida en forma que pueda:

- Tomar parte en operaciones independientes.
- Participar en operaciones combinadas con la Gran Unidad *Ejército* a quien se adapte.
- Garantizar el control de las operaciones aéreas que se lleven a cabo en su zona de actuación.
- Intervenir, sin modificar su estacionamiento, en las zonas de acción de las agrupaciones vecinas.

Su normal composición deberá ser:

- Cuartel General.
- Escuadrilla del C. G.
- Una agrupación de control.
- Regimientos de caza-bombardeo, en número variable.
- Un regimiento de reconocimiento, de igual clase de material que los caza-bombarderos.

La *Agrupación de Control* tiene como cometido el gobierno y manejo de las unidades aéreas, el control y conducción de los aviones en su zona de acción y la coordinación de la caza y la artillería antiaérea. Está integrada normalmente por un *Órgano central* (constituido por una "Sección de Operaciones" y un "Centro de Control"), otros *órganos de mando para el apoyo aéreo* (con objeto de permitir una descentralización en el mismo cuando sea necesario para satisfacer necesidades urgentes de las fuerzas terrestres), y otros *órganos complementarios*, entre los cuales destacan los "Centros de Dirección Avanzados" (que completan la acción del Centro de Control, especialmente a vanguardia y en períodos de movimiento). También dispone esta importantísima agrupación de "Estaciones Ligeras de Radar de Alerta" (para completar la cobertura radar), de "Puestos Móviles de Control Radar" (para permitir el bombardeo en malas condiciones meteorológicas) y de "Estaciones Radiotelefónicas y Radiogoniométricas" (para asegurar el enlace tierra-aire y fijar la situación de los aviones).

El *Regimiento de Reconocimiento* cumple las órdenes de investigación que procedan del escalón Grupo de Ejércitos-Fuerza Aérea, satisfaciendo las necesidades de información (especialmente fotográfica) de la Agrupación Aérea y del Ejército, así como las de control y corrección del tiro artillero de esta Gran Unidad.

En relación con los servicios, estas dos agrupaciones aéreas contarían tan sólo con *Jefaturas Técnicas* (similares a las citadas para las Zonas de Defensa Aérea), dentro de su Cuartel General, y con una Unidad de Transmisiones.

En el escalón F. A. T.-G. E., si el volumen de los trabajos de información así lo requiere, se dispondrá de una *Dirección Combinada de Reconocimiento Fotográfico*, con objeto de poder coordinar las peticiones de documentos fotográficos y los reconocimientos nocturnos, estimarlos y cursarlos a las unidades; difundir los informes obtenidos por el regimiento fotográfico; prever y comunicar a las unidades de información los posibles reconocimientos, con objeto de permitirles un estudio previo, así como tener al corriente de la marcha gene-

ral de las operaciones al regimiento fotográfico.

En la A. A. T. existe una *Sección de Reconocimiento Fotográfico*, con la misión de elaborar y controlar la información aérea, pudiendo, en caso necesario, llegar a tener igual constitución y cometido que la "Dirección Combinada de Reconocimiento Fotográfico" de la F. A. T.

El Servicio Fotográfico también deberá asignar al regimiento de reconocimiento de la A. A. T. un *Destacamento Fotográfico*, con objeto de asegurar la debida interpretación de las fotografías aéreas.

Por último, la *Unidad de Transmisiones* que se asigna a estas agrupaciones tiene los siguientes cometidos:

- Completar, si es preciso, todas las comunicaciones que, con carácter normal, deberá establecer la organización regional para el desenvolvimiento de estas agrupaciones. (Generalmente, externas a los estacionamientos.)
- Establecer el enlace necesario a todos los elementos integrantes del Cuartel General.
- Asignar, con carácter permanente, a las Pequeñas Unidades un "Equipo de Transmisiones" susceptible de satisfacer todas las necesidades internas que puedan presentarse en un estacionamiento.
- Mantener en reserva medios y personal para atender, en cualquier momento, a nuevas necesidades o unidades aéreas y poder reforzar a los equipos asignados.

En determinadas circunstancias pueden estas agrupaciones aéreas no necesitar alguno de los componentes citados; pero son éstos únicamente los que podrán formar parte de ellas, ya que el resto de sus necesidades serán satisfechas por la organización regional en la forma que analizaremos a continuación, con la idea de concretar cómo las agrupaciones tendrán siempre asegurada su actuación, conservando todas sus características positivas en el cumplimiento de sus misiones, que es lo primordial.

Pero la realización de estas misiones supone la anticipada disposición de unos me-

dios que hagan posible su cumplimiento, para lo cual cada región o zona contará, como puntualiza el decreto de su creación, con los aeródromos, servicios y demás organismos necesarios para mantener en constante estado de eficacia a las unidades aéreas que en tiempo de paz estacionen en su territorio y para recibir y prestar asistencia a las que hayan de operar desde ellas en la guerra; sin que ello implique ni la adscripción permanente de las GG. UU. a una región o zona determinada, ni la absorción de los servicios y organismos regionales por las GG. UU.

Claramente se fija con ello a la organización regional un cometido y, como consecuencia, la responsabilidad del mantenimiento de dichas agrupaciones, estableciéndose una marcada diferencia entre Región y Agrupación Aérea. La primera responde a una idea estática, mientras que la segunda cambiará de estacionamiento según lo exijan las circunstancias, las cuales determinarán que unas regiones adquieran mayor o menor importancia a lo largo del desarrollo de las operaciones, según se establezcan en ellas mayor o menor número de agrupaciones.

En este orden de ideas, el territorio nacional puede muy bien continuar organizado, a fines logísticos, en las actuales regiones y zonas aéreas, cuyos jefes ejercerán el mando de las fuerzas y servicios que les sean propios, constituyendo órganos de servicio del Alto Mando Aéreo.

Se puede concretar, por tanto, que, normalmente, la base de operaciones natural de una Agrupación Aérea será una Región o Zona, con su organización de servicios independiente y previamente montada, ofreciéndole la máxima garantía para su estacionamiento, constitución, renovación, esfuerzo, instrucción y seguridad.

También se puede afirmar que por precisar estas agrupaciones aéreas del suficiente espacio para su estacionamiento, con objeto de que su actuación sea oportuna, tanto en tiempo como en espacio, es, sin embargo, admisible el que una de ellas se vea precisada a desplegar en una zona de dos o más regiones y que éstas le tengan que prestar simultánea asistencia, así como que más de una agrupación pueda ser asistida por una sola región o zona.

Tampoco existirá inconveniente alguno en que el Alto Mando Aéreo, si una agrupación coincide en su despliegue con una región o zona y sus unidades aéreas son las únicas que éstas tienen que atender, subordine la organización regional al Mando de la agrupación, de una manera circunstancial, durante el tiempo que permanezca desplegada en su demarcación y si no median otras circunstancias.

En resumen, se puede concretar que el Alto Mando Aéreo fijará a las distintas agrupaciones una misión a cumplir, asignándoles una zona de despliegue determinada, la cual coincidirá con una o más regiones, que han de prestarle asistencia. Para ello, de la totalidad de los medios con que cuenta concederá a la región o regiones de que se trate los créditos necesarios: unas veces, en cantidad nada más, y otras, en los lugares que considere oportunos, ya que a veces será preferible que las propias regiones soliciten los lugares en que les conviene disponer de tales créditos.

Queda establecido, por tanto, que de la totalidad de los medios materiales con que cuenta el A. M. A. tendrá, por así decirlo, empeñados parte de ellos al asignar los créditos citados, disponiendo del resto, aunque a las regiones y zonas les corresponda siempre la responsabilidad de su transporte, almacenaje y entretenimiento.

La Región o Zona conocerá en detalle la misión una vez que la Agrupación le exponga sus necesidades, concretándole todos aquellos extremos que precisa para poder llevar a cabo su cometido, tales como despliegue de la Agrupación, ritmo previsible de su actuación, número de hombres por estacionamiento, carácter de los aeródromos, modalidades de carga de los aviones, transmisiones necesarias, etc.

Una vez estudiada la misión, será de la responsabilidad regional el cómo la lleva a cabo, es decir, la determinación de los "contactos" con las PP. UU. en lo que pudiéramos llamar "terminales" de sus servicios o "destacamentos de suministro", así como las cantidades a acumular en ellos como previsión y garantía de su normal funcionamiento.

Esta necesaria adaptación nos marca la

posición de dos organizaciones de naturaleza diferente, designadas a colaborar, por acuerdo directo, en una misma misión, siguiendo las condiciones de ejecución previstas por el A. M. A. Constituye un caso similar al de la Agrupación Aérea Táctica adaptada al Ejército, no debiendo existir subordinación alguna en ninguno de ambos casos, no por deseo de independencia o de autonomía de una de las dos partes, sino por la necesidad de que la organización regional tendrá que asegurar la actuación de todas las unidades aéreas que puedan estacionar en su territorio, sea cual fuere el mando a que éstas pertenezcan, y los servicios regionales no pueden estar al mismo tiempo subordinados a cada uno de estos mandos, de la misma manera que la Agrupación Aérea Táctica, además de su misión de apoyo a superficie, debe tomar parte en la batalla aérea, en acciones que en nada tendrán que ver con el ejército a quien se adapta.

De esta manera liberaremos, en el mayor grado posible, a las unidades aéreas de la preocupación de su mantenimiento, descargando a sus Mandos y Estados Mayores de tal cuidado, que recaerá por completo en la organización regional, acondicionada y concebida exclusivamente para ello y conocedora en mucho mayor grado de todos los problemas y posibilidades de todo orden de las zonas de abastecimiento, por su carácter de permanencia, en contraposición con el de movilidad de las unidades aéreas, precisadas a estacionar en diversos lugares para lograr la máxima eficacia en sus actuaciones.

Creo que dentro del marco regional la puesta en servicio de unidades de mantenimiento para el apoyo de las agrupaciones aéreas deben preceder a la propia creación de estas últimas. Proceder de otra forma nos conducirá a equivocarnos, pues si bien, de momento, podremos contar con unas unidades de combate, que en la paz podrán instruirse y emplearse con facilidad, en el momento de una guerra las realidades se impondrán, no pudiéndose improvisar lo que requiere una anticipada disposición, y nos encontraremos en la anómala e inconcebible situación de disponer de unos medios sin posibilidad alguna de poder emplearlos.