

Cooperación aeroterrestre

Por FELIPE GALARZA
Teniente Coronel de Aviación.

(Artículo premiado en nuestro VIII Concurso.)

En el cuadro general de misiones encomendadas al Ejército del Aire cabe distinguir por su importancia tres:

Asegurar la defensa aérea del territorio nacional.

Atacar el potencial bélico enemigo.

Cooperar con los Ejércitos de superficie.

En cualquiera de las tres misiones la participación de la Aviación no es exclusiva. A la defensa aérea del territorio también contribuyen las fuerzas terrestres antiaéreas, por ejemplo, y al ataque del potencial no es ajeno el bloqueo marítimo; pero sí puede decirse que, dada la eficacia de los medios en poder de cada uno de los Ejércitos, el papel de la Aviación es fundamental en las dos primeras misiones, y secundario en la lucha contra las fuerzas de superficie.

Sin embargo, cuando se reduce el cuadro general de la guerra y se pasa a considerar las aportaciones con que las pequeñas potencias contribuyen al conjunto de una

guerra general, la colaboración aeroterrestre adquiere una importancia que es básica en el conjunto restringido de la nación, especialmente si ésta, por azares geográficos, se encuentra fronteriza o puede llegar a serlo, pues, si normalmente la pérdida de unos kilómetros cuadrados tiene poca influencia en una guerra mundial, cuando determinadas razones exigen no se retroceda un paso, todos los medios deben orientarse hacia conseguirlo.

Esta lógica idea que antecede ha causado, sin embargo, no pocas sorpresas. El caso más reciente y más discutido es el de la guerra de Corea, donde una primera potencia, los Estados Unidos, dió al comenzar el conflicto muestras de su falta de preparación en este aspecto, distraída, sin duda, por la atención general del problema guerrero que la amenaza.

Adelantados, en efecto, los preparativos de los Estados Unidos para una futura guerra mundial, les ha sorprendido la pequeña guerra coreana, con su reducido teatro de

operaciones, sin una organización aeroterrrestre adecuada, y en los primeros momentos hubo que improvisar su mecanismo.

El propio Ministerio de Defensa Nacional publicó una nota en la que dice que la "Far East Air Force", antes de la guerra, apenas había previsto la necesidad de atacar el suelo, dedicándose casi exclusivamente a la defensa aérea. Como consecuencia, hubo en plenas operaciones que comenzar a destacar pilotos de caza como controladores aéreos cerca de las unidades terrestres avanzadas. A título expeditivo, y por no disponer de comunicaciones aire-tierra, dichos controladores volaban en los aviones de observación del tiro artillero, pertenecientes orgánicamente al Ejército de Tierra, y que dotados de radios hacían posible el enlace con los cazabombarderos de apoyo.

Con respecto al armamento de los aviones para esta lucha, la falta de preparación era similar. Los más modernos proyectiles para las ametralladoras de media pulgada y aun los cohetes de cinco pulgadas resultaron ineficaces contra el blindaje enemigo. Hubo que echar mano con toda urgencia de ciertos cohetes con carga hueca que la Marina acababa de poner a punto.

Las bombas Napalm, que ya habían demostrado su eficacia durante la pasada guerra mundial y que hoy día han pasado a constituir el arma aérea más eficaz contra carros y aun contra tropas, no estuvieron dispuestas en cantidad suficiente hasta bien entrada la guerra, pues hubo que improvisar su fabricación en el Japón.

A toda esta falta de preparación hubo que añadir la falta de material pesado por parte de las unidades terrestres, que se traducía en una mayor demanda de apoyo aéreo. Sin embargo, la ausencia del enemigo en el aire permitió dedicar a esta misión efectivos que proporcionalmente superaron los de la pasada guerra mundial, sin que el número pudiera paliar del todo los defectos señalados.

Todo esto creó un ambiente de desencanto que, deformado, dió lugar a afirmaciones como la de que los aviones de reacción no servían para el apoyo, y a la petición de que las Fuerzas Aéreas Tácticas formaran parte del Ejército de Tierra, sin querer ver que la independencia de la Aviación es fundamental para su desarrollo, como lo prue-

ba esa misma repulsa de que fué objeto el avión de reacción en los primeros momentos, y que el problema del apoyo aéreo táctico ha de estar supeditado al de la defensa aérea, no sólo por la imposibilidad de llevar a cabo un apoyo eficiente en un cielo dominado por el enemigo, sino también porque razones económicas obligan a universalizar en lo posible el empleo del material, y a este respecto nada más indicado que el empleo de la caza en misiones de apoyo en la proporción que el grado de superioridad aérea permita en aquel momento.

No puede ignorarse, sin embargo, la existencia de otra tendencia representada por la organización creada en la U. R. S. S. Allí las Fuerzas Aéreas Tácticas están subordinadas al Ejército de Tierra, pero la centralización indispensable para el empleo del arma aérea ha hecho que dicha subordinación se lleve a cabo no más bajo que en el "Frente" (equivalente al Grupo de Ejércitos), lo cual no difiere mucho de lo que hacen los occidentales, que las subordinan al escalón inmediatamente superior, es decir, al teatro de operaciones.

Sin embargo, esta subordinación adquiere un carácter distinto al considerar que se verifica no respecto a un Jefe que mande las dos armas por igual, sino precisamente al Jefe de una de ellas. De esto resulta que la Aviación sólo puede negar el apoyo basándose en consideraciones técnicas, pero no tácticas, con lo que se excluye de la elaboración del plan conjunto las características aéreas que por influencia de factores tácticos aportarían los verdaderos especialistas que son los aviadores. Esta es, a nuestro juicio, la más importante diferencia entre las organizaciones oriental y occidental, pues en esta última, al no encontrarse el Jefe aéreo subordinado, sino a la par con el terrestre, puede hacer valer sus propias inquietudes, dando con ello lugar a un plan conjunto más ajustado a la realidad y más económico en fuerzas.

Otro rasgo característico de la organización oriental ha sido la creación de un avión especialmente diseñado para el apoyo, que primeramente fué el Il-2, y hoy día es el Il-10. Esto no han querido hacerlo los anglosajones, pues lo consideran un lujo que no pueden permitirse, y en efecto causa extrañeza que una nación tan adelantada técnicamente como la U. R. S. S. dedique hoy

día parte importante de su presupuesto a fabricar un avión que transporta 600 kilogramos de bombas a 370 k. p. h. ¿Es esto prueba de que los rusos tienen segura por otro lado la superioridad aérea, o ha sido la subordinación anteriormente citada la que ha impuesto un avión tan poco apto para el combate aéreo? No es posible, con los datos actuales, contestar a esta pregunta, y es una pena que la guerra de Corea no haya servido para su ensayo, aunque es de suponer que no hubieran encontrado fin distinto que los Yak 3 y Yak 9 que en un principio utilizaron los nortecoranos.

Salvado el capítulo de la guerra de Corea, nos encontramos hoy frente a dos tendencias: una, la oriental, de subordinación de las Fuerzas Aéreas Tácticas al Ejército de Tierra; otra, la occidental, que se basa en la voluntad de cooperar, el conocimiento mutuo y la unidad de doctrina.

No falta sin embargo quienes, más que una tendencia, consideran la organización rusa como parte del proceso por el que ha pasado la Aviación desde su creación y del cual también forma parte la organización anglosajona, que constituye un escalón más avanzado. Tampoco falta quien cree que la organización rusa difiere de la aliada porque en los dos campos el problema es diferente. Para el Este, consiste en ocupar Europa en el más breve tiempo posible; para el Oeste, defenderse de las incursiones aéreas enemigas, ganando el tiempo preciso para que surta efecto el ataque al potencial bélico enemigo; y al ser distinto el problema, es natural que los medios a emplear sean también diferentes.

En cualquier caso, como la organización occidental es más perfecta, ya que logra servir tanto para situaciones en que la superioridad aérea sea absoluta como para aquellas en que sea preciso dedicar todos los esfuerzos a conseguirla, a continuación se desarrollan los principios generales del apoyo aéreo aliado, la importancia de sus diferentes formas y su funcionamiento general.

1.—Principios generales del apoyo aéreo.

Los principios básicos del apoyo aéreo más arriba citados y que son:

- Voluntad de cooperar.
- Conocimiento mutuo.
- Unidad de doctrina,

han sido inculcados a los Ejércitos mediante la aprobación de una doctrina oficial de apoyo, vertida en un reglamento, enseñado en cursos breves en los que el profesorado mixto explica las posibilidades y servidumbres de las armas llamadas a cooperar y con la realización de ejercicios combinados.

La doctrina de cooperación se basa en dos puntos:

— La adaptación de determinados mandos aéreos a otros terrestres, lo que equivale a fijar los escalones que han de realizar el plan conjunto, centralizándose en el terrestre las peticiones de apoyo, y en el aéreo el mando de las unidades.

— El trabajo en común y constante en los escalones adaptados, tanto por parte de los jefes como de los E. M. de ambos Ejércitos.

Todo ello da lugar, en los países donde se ha aplicado, al desarrollo de un ambiente propicio a la cooperación y entendimiento mutuo, que se estimula mediante la superposición de los puestos de mando, la especialización de oficiales de las segunda y tercera Secciones de ambos Ejércitos, la creación de secciones mixtas para la coordinación de los fuegos artilleros y aéreos, para la dirección del reconocimiento fotográfico y para la selección de objetivos, la presencia de oficiales de enlace del Ejército de Tierra cerca de las unidades aéreas, las reuniones frecuentes y las transmisiones fáciles.

II.—Las formas de la cooperación.

1) *El apoyo por la información.*

Esta clase de apoyo en primer lugar proporciona al Mando seguridad y libertad de acción, y en segundo lugar contribuye a la busca de objetivos y a la corrección del tiro de la artillería pesada. Es siempre uno de los principales elementos de juicio con que cuenta el Jefe para tomar sus decisiones, pues puede llevarse a cabo incluso cuando no se dispone de superioridad aérea.

La información puede obtenerse:

- a) Por la vista.

Proporciona informes explotables inmediatamente, por lo que se emplea para la

observación del tiro artillero y para la obtención de informaciones relativas a cuestiones sencillas y precisas. Las limitaciones debidas a la velocidad, a la altura y al poder separador del ojo, disminuyen su rendimiento en tal forma que no es útil emplearle más que para la observación de aquello que salte a la vista, como tráfico por las vías de comunicación, estado de puentes, actividad en puertos o estaciones de ferrocarril, etc.

b) Por la fotografía.

Proporciona información precisa y variada, pero su explotación no es instantánea. Pueden completar y aun sustituir al plano 1/50.000, dando detalles sobre la organización defensiva enemiga, despliegue de la artillería, situación de reservas, depósitos, aeródromos, destrucciones, obstáculos, etc. Sin embargo, como antes decíamos necesita cierto tiempo para su ejecución y explotación.

El plan de Investigación o Reconocimiento lo redacta un organismo combinado (la Dirección Combinada de reconocimiento fotográfico en el escalón Grupo de Ejércitos y la Sección de reconocimiento fotográfico en el escalón Ejército) a la vista de las necesidades expuestas por las dos Armas.

La explotación técnica de las fotografías corre a cargo del Aire que es el que dispone de los laboratorios adecuados. De la explotación táctica se encargan organismos especializados del Ejército de Tierra. Los situados en los escalones Grupo de Ejércitos y Ejército mantienen destacamentos de interpretación fotográfica cerca de las unidades aéreas de Reconocimiento, trabajando en estrecha unión con los laboratorios y siendo los encargados del reparto de las pruebas fotográficas, generalmente por medio de aviones de enlace.

Si el reconocimiento es visual, la información ha nacido de un servicio ajeno al reconocimiento o es comunicada durante el vuelo; los oficiales de enlace del Ejército de Tierra son los encargados de comunicarlo al escalón de quien dependan.

La difusión de la información se logra por medio de un parte a la unidad que lo haya solicitado si ese es el caso, por los boletines diarios de información si no es urgente, o mediante la radio, para lo cual Ejér-

cito y Grupo de Ejércitos disponen de emisoras de radiodifusión que a horas determinadas radian boletines a cuya escucha se encuentran las unidades subordinadas y vecinas.

2) *El apoyo por el fuego.*

En primer lugar trata de proporcionar la superioridad aérea sobre la zona de despliegue de los Ejércitos, pues las Fuerzas Terrestres tienen necesidad de ella para la mayor parte de sus actividades.

Siguen a continuación las acciones de prohibición y las de apoyo directo, cuya importancia relativa es función de las circunstancias del momento, si bien las primeras son más rentables que las segundas, pues si 100 kilómetros a retaguardia del enemigo basta una bomba para destruir un vagón con 10 toneladas de proyectiles, serían innumerables las que se necesitarían para lograr el mismo resultado a base de neutralizar las baterías en el frente.

Los objetivos que más frecuentemente justifican el empleo de las fuerzas de apoyo aéreo son, de una parte, los objetivos blindados: como carros de combate, fortines ligeros, casas, etc., que se atacan con cohetes o bombas Napalm y, de otra, todos los objetivos relativamente ligeros, pequeños, poco protegidos y móviles: como personal al descubierto, vehículos, baterías de artillería, tráfico ferroviario, barcos, depósitos, hangares, aviones en el suelo, etc., a los que se les ataca preferentemente con bombas o armas de a bordo.

Con el fin de concretar la eficacia de estos ataques veamos algunos ejemplos:

a) Carros de combate.

Para inmovilizar un carro es necesario efectuar contra él una media de 25 pasadas atacándolo con cohetes. Es, por tanto, preciso contar con una patrulla de ocho aviones tipo Vampire por carro a destruir.

Las bombas Napalm han mejorado este rendimiento, pues impactos a distancias sensiblemente superiores a cinco metros han puesto fuera de combate a la tripulación.

Por otra parte, de manera distinta a lo que ocurre con los cohetes, un impacto di-

recto significa la destrucción total del carro pues su acero llega a fundirse.

b) Vehículos no blindados.

Atacados con cañones de 20 milímetros y ametralladoras son tocados en cada pasada. Para su inmovilización total es preciso contar con cuatro pasadas.

En el caso de vehículos aparcados es más eficaz el ataque con bombas. Puede calcularse que 20 cazabombarderos destruyen el 50 por 100 de los vehículos aparcados en tres hectáreas.

c) Ferrocarriles.

Locomotoras.—Con las armas automáticas una pasada inmoviliza una locomotora, pero sólo un impacto directo de bomba la destruye.

Vagones.—Las armas automáticas no les producen efectos apreciables, salvo si van cargados de explosivos. Es necesario que una bomba de 250 kilogramos haga explosión a menos de 10 metros para dañarle gravemente.

Vías férreas.—Cortar la vía exige un impacto directo de cohete o una bomba de 250 kilogramos a menos de cinco metros del raíl. Para garantizar el corte de una vía férrea, reparable en cuatro u ocho horas, es preciso dedicar a ello una patrulla de ocho cazabombarderos.

d) Puentes.

Los puentes de infraestructura normal son objetivos muy difíciles para los cazabombarderos. Es preciso 12 aviones con bombas de 250 kilogramos si el puente está poco defendido y el ataque puede efectuarse en vuelo rasante. En vuelo picado es necesario elevar el número de aviones a 50, y en ambos casos la reparación no duraría mucho más de dos días.

e) Baterías de artillería.

El material, es decir, los cañones, son difíciles de poner fuera de combate; sin embargo, ataques con cohetes y armas de a bordo pueden causar bajas en el personal y hacer volar las municiones de forma que dicho material quede neutralizado por un tiempo más o menos largo.

3) *El apoyo por el transporte.*

El transporte aéreo puede, en caso necesario, independizar las fuerzas terrestres de

las vías de comunicación, aumentando considerablemente su movilidad y capacidad combativa. El abastecimiento por el aire resuelve multitud de problemas insolubles para los servicios normales de las grandes unidades, bien sea proporcionando los medios para vivir y combatir, bien atendiendo urgentemente a cualquier necesidad imprevista.

El transporte aéreo no se limita al abastecimiento de las fuerzas de superficie, también puede transportar éstas para crear nuevos frentes o para reforzar los existentes, así como evacuar heridos y servir de enlace con fuerzas situadas en lugares poco accesibles o cercadas.

El transporte aéreo se encuentra situado en el escalón más elevado del Mando, es decir, a disposición inmediata del Generalísimo o Jefe de teatro de operaciones.

Las unidades, estacionadas en Bases Aéreas de retaguardia, son puestas temporalmente a disposición de los Mandos Aéreos Tácticos para el desempeño de su misión, habilitando dichos Mandos Aéreos determinado número de aeródromos a vanguardia para su utilización por estos aviones. Tanto cerca de unos como de los otros aeródromos, el Ejército de Tierra sitúa estaciones de abastecimiento aéreo, las retrasadas a fin de proporcionar el material a transportar y colaborar en la organización del transporte de Unidades, las avanzadas para la recepción de lo transportado y la organización de la evacuación de heridos y otros envíos a retaguardia.

El apoyo aéreo por el transporte debe obedecer al desarrollo del plan conjunto aire-tierra, elaborado teniendo en cuenta la situación y el rendimiento relativo de los diferentes medios de transporte que puedan emplearse. Para obtener de él un buen rendimiento se requiere una preparación muy minuciosa, numerosa y bien situada infraestructura y aligeramiento de los suministros o de las unidades a transportar.

La capacidad de transporte representada por la aviación ha quedado patente en el puente aéreo de Berlín, y permite suponer la importancia que puede representar el día de mañana en que se convierta en una forma corriente de apoyo aéreo. En ciertos casos podrá llegar a ser la más importante forma de cooperar con el Ejército de Tierra.

III.—Funcionamiento general del apoyo aéreo
(Esquema núm. 1).

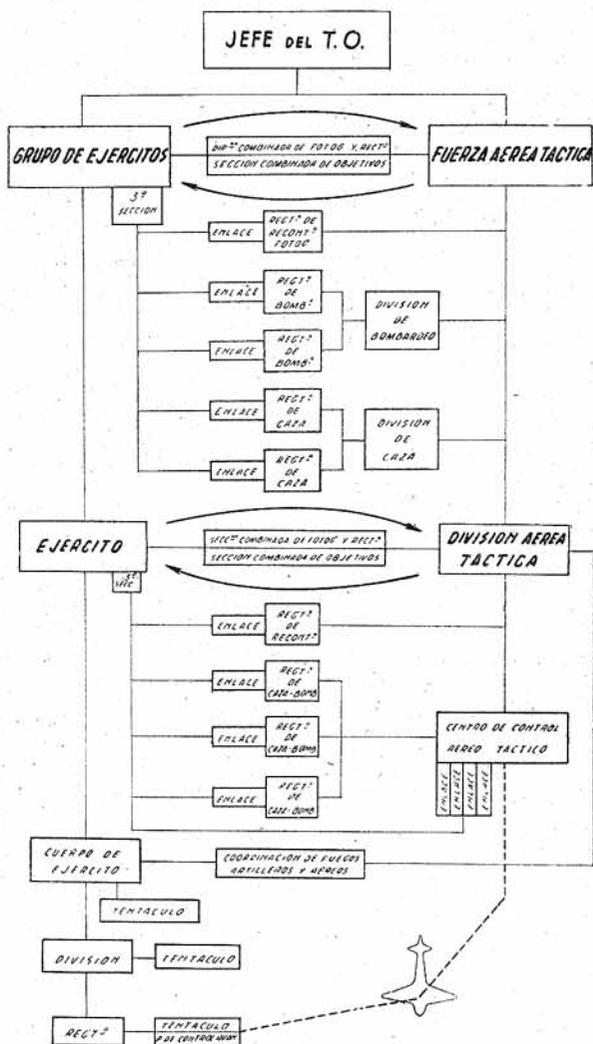
Los escalones adaptados a que antes se ha hecho referencia son dos: Grupo de Ejército-Fuerza Aérea Táctica y Ejército-División Aérea Táctica.

El primero es el escalón de planeamiento. Derivadas de su plan conjunto salen las directrices relativas a la operación a desarrollar, en las que se fija lo que se quiere conseguir y, a grandes rasgos, la manera de alcanzarlo. El mando directo se reduce al de aquellas fuerzas que por su radio de acción y rendimiento se escapan a los escalones inferiores; estas son la División de Bombardeo y el Regimiento de Reconocimiento Fotográfico, con una División de Caza de Interceptación, sin embargo, para su empleo, especialmente de la última, ha de recurrir a los escalones inferiores, pues, normalmente, no tiene medios de dirigirlas desde el suelo.

El escalón Ejército-División Aérea Táctica es el escalón ejecutivo. En él tiene lugar una reunión diaria, a la que asisten ambos Jefes, sus Jefes de Estado Mayor respectivos, Jefes de la 2.^a y 3.^a Secciones, y cuantos colaboradores se consideren precisos. A esta reunión, Tierra aporta las demandas de cualquier clase de apoyo producidas por sus Unidades para el día siguiente, las cuales son objeto de estudio y en función de las directrices recibidas y de las circunstancias del momento aceptadas o no por la División Aérea Táctica. De esta reunión sale el plan conjunto Ejército-División Aérea Táctica, que ha de dar lugar a las órdenes de operaciones para el apoyo aéreo.

El plan conjunto Ejército-División Aérea Táctica no ha de comprender tan solo las demandas de apoyo producidas con veinticuatro horas de antelación, ha de prever también la posibilidad de atender urgentemente las situaciones imprevistas que se produzcan en el desarrollo de la acción. A este respecto es necesario reservar parte de los medios para estas misiones y contar con las transmisiones precisas para que la demanda, producida generalmente en un escalón avanzado, llegue rápidamente hasta Ejército y éste pueda pasarla a la División Aérea Táctica. Dichas transmisiones pertenecientes a las fuerzas terrestres, consisten en unos equi-

pos especiales llamados "Tentáculos", montados sobre vehículos y que comprenden cuatro estaciones de radio y el personal necesario para su funcionamiento: Una, que forma parte de la red avanzada de apoyo aéreo, sirve para solicitarlo con urgencia; otra, para el enlace con la autoridad cerca de la cual es destacado el "Tentáculo"; otra, para enlazar con los aviones en vuelo, y la cuarta, solamente receptora, para escuchar



las emisiones de información que se radian periódicamente.

Los "Tentáculos" se destacan normalmente hasta el escalón División, y más abajo aún si se prevé su necesidad. En estas condiciones cualquier necesidad urgente de apoyo sube por la red de mando hasta el primer escalón provisto de "Tentáculo", desde donde salta directamente hasta Ejército. Como División y Cuerpo de Ejército

están a la escucha sobre la misma longitud de onda (la correspondiente a la red avanzada de apoyo aéreo), pueden vetar la petición si con sus medios pueden atenderla, o guardar silencio, en cuyo caso se considera que la aprueban.

Si la petición no ha sido vetada, Ejército se hace cargo de ella y la transmite a la División Aérea Táctica, y, simultáneamente, a todos los enlaces que tiene en las unidades aéreas, con lo que aquéllos disponen de algún tiempo para preparar la documentación sobre el objetivo. Así, cuando llega a la unidad aérea, cualquiera que ésta sea, la orden de atacarle, el enlace terrestre puede presentar inmediatamente en un pequeño "briefing" los datos más importantes sobre el particular. Por este procedimiento se consigue ejecutar misiones a los sesenta minutos de haberse producido la petición de apoyo. Si se quiere conseguir una mayor urgencia es necesario disponer de aviones en el aire prestos para la intervención; sin embargo, la pérdida de rendimiento producida por la imposibilidad de preparar las misiones, siquiera brevemente, y el desgaste consiguiente a toda alarma en el aire, hace que este último sistema sea excepcional.

La complejidad de los papeles a desempeñar por la División Aérea Táctica ha hecho nacer en ella un órgano, el Centro de Control Aéreo Táctico, que es el encargado de la distribución de los servicios entre las Unidades de caza-bombardero, de la defensa aérea y coordinación de la caza y la artillería antiaérea, del control de los aviones en vuelo en su zona de acción y, en algunos casos, de la conducción de los aviones amigos sobre sus objetivos. El Centro de Control Aéreo Táctico no es meramente un ejecutor de órdenes, suele gozar de gran iniciativa, que le permite adaptarse a la evolución de la batalla terrestre y aérea, tomando las decisiones urgentes que considere convenientes.

El Centro de Control Aéreo Táctico está compuesto por el Mando, una Sección de Operaciones, una estación de radar completa, con la Sala de Operaciones, y los "radars" destacados que sean necesarios para la conducción o para la alarma, y un fuerte destacamento de Oficiales de enlace del Ejército de Tierra y de Oficiales pilotos, que son los que, formando pareja y en unión de

un "Tentáculo", constituyen los Puestos de Control Avanzado, atendiendo las necesidades de asesoramiento de las unidades terrestres avanzadas y de conducción de las aéreas en apoyo directo. Para dar idea del volumen de este Centro baste decir que en él tienen su puesto unas 1.500 personas.

* * *

La organización que hemos bosquejado, y que hace posible el apoyo aéreo, tal vez sea complicada, pero no es superflua. Gracias a ella es posible atender las necesidades del Ejército de Tierra sin desatender las aéreas, y el querer simplificarla, ignorando unas u otras, es política de avestruz que no conduce más que a que la realidad se imponga a fuerza de golpes, si es que dispone de tiempo para ello.

La puesta en marcha de un mecanismo semejante requiere la creación de especialistas en cada una de las materias, pero antes exige una operación más complicada: el cambio de mentalidad de aquellos que, acostumbrados a elaborar sus planes solos, temen la "intromisión" aérea.

En realidad el problema es sólo de instrucción, y, a nuestro juicio, la sola divulgación del sistema que se sigue en otros países bastaría para terminar en el nuestro con la mayor parte de los recelos.

Nuestra patria, que en Africa ha sido la primera en emplear la aviación para atacar el suelo en combinación con las fuerzas terrestres, se ha quedado tan atrás en este aspecto que es, a no dudar, una de las causas más fundadas de que no se valore en lo debido nuestro Ejército. Porque bien está que cuando no se tienen armas nuevas se pelee con las viejas, y hasta con las uñas si estas últimas faltaran, pero también es preciso estar preparado para extraer el máximo rendimiento a los más modernos medios de combate si algún día queremos utilizarlos y ahorrar con ello muchas vidas.

Son contadas las naciones capaces de producir el armamento que requiere actualmente la guerra. Ellas tendrán que convertirse en el arsenal del mundo y, naturalmente, atenderán primero a quien esté mejor preparado para recibirle. Obremos, pues, en consecuencia.