

Las Fuerzas Aéreas móviles

Por el Mariscal del Aire Sir THOMAS ELMHIRST

(De *Journal of the Royal United Service Institution.*)

Las Fuerzas Aéreas en guerra que operan desde una base absolutamente protegida o situada en una isla, lo hacen en su óptima eficiencia, ya que funcionan desde campos de aterrizaje permanentes y completamente equipados. Sin embargo, los cambios de fortuna a lo largo de una contienda prolongada, muy bien pueden dejar a dicha base lejos del alcance de los atacantes, y, de este modo, una Fuerza Aérea defensiva viene a ser de muy poca utilidad a menos que se mueva más cerca del frente. El encontrar campos de aterrizaje bien equipados cerca y detrás del frente de batalla, es posible, pero de ninguna manera probable, y una Fuerza Aérea que tenga que operar en apoyo de un ejército en campaña, se verá obligada a avanzar o retirarse construyendo campos de aterrizaje de acuerdo con los movimientos del ejército, dependiendo de sus propios recursos para la construcción de tales campos de aterrizaje y para la conservación y abastecimiento de sus aviones.

Una Fuerza Aérea de esta naturaleza tiene que ser móvil; esto es, su organización tiene que ser transportable como la de un circo ambulante. En verdad una Fuerza Aérea de campaña tiene que tener más movilidad que un circo ambulante debido a que este último no funciona cuando está en marcha, mientras que los aviones tienen que continuar operando aun cuando los escalones terrestres y equipos se encuentren en la carretera.

Una Fuerza Aérea táctica que no sea completamente móvil se encontrará, por lo menos, en una de las tres desfavorables situaciones siguientes:

Primera. Un avance rápido del ejército—y tales avances han sido del orden de 80 a 160 km. al día—podría dejar las pistas o campos de aterrizaje originales desde donde operaban aviones de corta autonomía de vuelo, tan lejos en la retaguardia, que los aviones no puedan ser capaces de prestar apoyo en la línea de contacto. Aun si escasamente pueden hacerlo, el apoyo que puedan dar estará limitado tanto en tiempo de utilización sobre el campo de batalla como en profundidad de penetración. Además, el peso de los proyectiles que el avión pueda llevar será mucho menor si hay que instalar tanques de gasolina para vuelos a grandes distancias; y la larga distancia hacia el frente y viceversa, reducirá el número de salidas que se puedan volar cada día, ocasionando de esta manera un gran número de "motores-hora" inútiles.

Segunda. Los campos de aterrizaje avanzados de una Fuerza Aérea inmóvil, serán invadidos si las columnas enemigas efectúan una ruptura, y aunque los aviones puedan volar hacia la retaguardia, hombres y material bélico valioso caerán en manos enemigas, y hasta tanto sean reemplazados, harán que la Fuerza Aérea sea inservible.

Tercera. Cuando están cooperando las Fuerzas Aéreas tácticas con las de tierra, sus Cuarteles Generales deben situarse próximos y moverse juntos. Como el Cuartel General del Ejército tiene necesidad de establecerse a unos 80 km. de la línea, a una distancia parecida se situará el del Aire, amoldándose a los diferentes movimientos de aquél, si bien para poder man-

tener contacto telefónico con las alas y escuadrones subordinados deberán estar bastante próximos, bajando el rendimiento de las operaciones si estas unidades no se pueden mover siguiendo los de los Cuarteles Generales.

Experiencias de guerra.

La campaña aliada de Túnez, en febrero de 1943, es un ejemplo de las desafortunadas consecuencias resultantes de la deficiente movilidad de las Fuerzas Aéreas. El contingente de la R. A. F. que apoyaba al Primer Ejército británico estaba situado muy a retaguardia (en Bona), desde donde, aunque los aviones podían defender contra un ataque aéreo la "base de vanguardia", no podían operar lo suficientemente avanzados como para asegurar apoyo aéreo a las tropas. Por otra parte, las Fuerzas Aéreas norteamericanas situadas a la derecha de la línea, no eran completamente móviles y se encontraban muy adelantadas, por lo que cuando el ejército alemán hizo un rápido avance a través del paso de Kaserina, los aeródromos fueron invadidos y los hombres y material bélico fueron ocupados. Esto fué debido a que las unidades no estaban adiestradas para movimientos rápidos ni tenían a mano suficientes vehículos para transportar su personal y equipo a la serie de aeródromos próximos preparados en la retaguardia.

La R. A. F. aprendió sus lecciones de movilidad en las campañas del Norte de Africa en 1940, 1941 y 1942. Aprendió a mover rápidamente sus alas y escuadrones de una pista de aterrizaje a otra de acuerdo con los movimientos del ejército. Aprendió a mantener en acción los aviones de los escuadrones cuando los escalones terrestres estaban en marcha en la carretera y a asegurar que los escuadrones fueran mantenidos al día en efectivos, con sus aviones en condiciones de operar estando situados a una gran distancia de una base de abastecimiento. De igual manera aprendió cómo asegurar una constante afluencia de material bélico necesario y

cómo construir rápidamente pistas de aterrizaje en el desierto. Estas lecciones se aprendieron después de muchas tentativas y errores, generalmente, resultado de una amarga experiencia. Sería juicioso que no fueran olvidadas. Sin embargo, se olvidarán, a menos que dichas unidades sean organizadas, equipadas y adiestradas para las diversas misiones móviles.

Los requisitos en cuanto a organización.

La movilidad de una Fuerza Aérea táctica dependerá principalmente de una organización justa, esto es, de que cuente con el número y tipo preciso de unidades de apoyo de las alas y escuadrones, y número suficiente de vehículos, tiendas de campaña y otro equipo. El transporte aéreo puede ayudar si se cuenta con suficiente número de aviones y si la superioridad aérea local permite su uso, pero no es definitivo. No se transportan por aire con facilidad y ligereza las grúas pesadas, vehículos de reaprovisionamiento de combustible y vehículos especiales de transmisiones para dirigir los cazas en vuelo.

Los siguientes párrafos dan un corto resumen de la organización necesaria para asegurar la movilidad de una Fuerza Aérea táctica.

La organización típica.

El "Ala" es la unidad combatiente de la R. A. F. en campaña y consta de dos, tres o cuatro escuadrones equipados con el mismo tipo de aviones. Por lo general, cada uno de los escuadrones de caza-bombarderos tiene un efectivo de 16 aviones, y de esta suerte, un ala constará de un total de unos 50 a 60 aviones. Una agrupación aérea táctica en apoyo de dos cuerpos de ejército muy bien podría componerse de:

Un Cuartel General con su unidad auxiliar de control, que es necesaria para la dirección constante de los aviones en vuelo y de la del sistema de alarma y defensa

antiaérea. Tres, cuatro o más alas de caza-bombarderos, un ala de reconocimiento y, quizá, una o dos alas de bombardeo ligero, si es que éstos no están bajo la dirección inmediata del comandante aéreo superior, así como una escuadrilla de enlace para el rápido transporte de oficiales de Estado Mayor, tanto del ejército como de las Fuerzas Aéreas. Tienen que existir, además, las unidades necesarias para la defensa de los campos de aterrizaje; quizá, una escuadrilla antiaérea ligera (del regimiento de la R. A. F.) para cada campo de aterrizaje, una unidad de transmisiones para la instalación de las líneas de teléfonos entre los Cuarteles Generales de la agrupación aérea, alas y escuadrones, más una unidad de construcción de campos de aterrizaje.

Además de dichas unidades operativas, son esenciales ciertas unidades administrativas para asegurar que los escuadrones sean mantenidos con sus efectivos regulares en cuanto a aviones listos para el combate, personal y vehículos, y que se les provea del abastecimiento y equipo necesario. Todas las unidades administrativas o de servicio siguientes, desempeñan su cometido, y una agrupación aérea en campaña no puede funcionar eficientemente sin ellas.

Parque de abastecimiento aéreo.—Debe existir uno por cada cuatro alas que almacene las piezas de repuesto de aviones y el abastecimiento necesario de campaña.

Parque de municiones y combustible.—Uno debe ser suficiente, que contenga, además de explosivos y combustible para aviones, dispositivos generadores de oxígeno; parafina, y combustible para el transporte automóvil (si es que este último no lo proporciona el ejército).

Unidad avanzada de reparación y recuperación.—Debe existir una para cada dos alas. La unidad estará situada en el aeródromo de una Jefatura de ala, con un destacamento en el campo de aterrizaje donde esté situada la segunda ala. Llevará a cabo reparaciones de los aviones del ala, cuando éstas supongan más de cuarenta y ocho horas de trabajo y menos de una semana,

en cuyo caso devuelve dichos aviones a la base. Lleva a cabo la recuperación de todos los aeroplanos del ala a quien presta sus servicios y que se han inutilizado totalmente.

Unidad de reparación y recuperación de transporte automóvil.—Una debe ser suficiente, que trabaja bajo los mismos principios de una unidad de reparación y recuperación de aviones. Debe poseer piezas de repuesto para el transporte automóvil y una pequeña reserva inmediata de vehículos.

Unidad de reparación de equipo de transmisiones.—Una pequeña unidad cuya misión consiste en realizar todas las reparaciones del equipo de transmisiones que estén más allá de la capacidad de las alas y almacenar repuestos para dichos equipos.

Hospital de campaña.—Un hospital móvil de 30 a 40 camas.

Columna de abastecimiento y transporte.—Una unidad de, por lo menos, 200 vehículos de tres toneladas, para el transporte de combustible y explosivos desde las carreteras o cabeza de etapas ferroviarias hasta el parque de combustible y municiones, así como para el abastecimiento previo de aeródromos avanzados y transporte hacia el frente (o hacia retaguardia) según sea necesario, de las existencias de combustible y munición.

Unidad de apoyo de Agrupación.—Una unidad situada en las zonas de retaguardia fuera del alcance de los cazas enemigos que mantiene una reserva inmediata de tres aviones y tres pilotos por cada escuadrón de la agrupación que está apoyando, y una patrulla de aviones con la cual los pilotos de reserva se puedan mantener entrenados.

Todas estas unidades tienen que estar organizadas para que contengan el número preciso de personal y elementos, y la cantidad necesaria de material bélico para hacer frente a todas las necesidades de una agrupación de combate por un mes. Sin embargo, puede haber dos excepciones a la regla de que todas las unidades de una agrupación, tanto de combate como de apoyo tengan que disponer de suficien-

tes vehículos para autotransportarse a las muy pocas horas de recibir la orden. Las alas de bombarderos ligeros y unidades de apoyo de agrupación pueden y deben estar situadas a suficiente distancia a retaguardia para que estén fuera de la zona inmediata de combate, debiendo estar prevenidas con antelación de la necesidad de moverse y ser ayudadas en sus movimientos hacia el frente o hacia la retaguardia por vehículos prestados temporalmente.

Los vehículos.

Al hablar de vehículos, es bueno tener presente que serán necesarios en bastante número y que éstos son muy costosos. Un "ala" en marcha por carretera, con sus dos días de abastecimiento de municiones y combustible, necesitará por lo menos cien vehículos. Estos, a menudo, estarán inactivos; pero si no se puede contar con ellos en el momento necesario, los escalones terrestres podrían caer en manos enemigas, o una fuerza aérea podría encontrarse incapaz en una operación debido a que está situada muy lejos de las líneas del frente. Los vehículos principales son los de transporte comercial de 3,5 toneladas. No deben utilizar carros-remolques. Los vehículos para propósitos especiales—tales como los vehículos de transmisiones, cocina y abastecimientos—deben estar dispuestos en tal forma que puedan llevar a cabo su misión particular o entregar abastecimientos, sin tener que ser descargados. Constituye una gran ventaja disponer de algunos tanques grandes de gasolina, así como de vehículos de 10 toneladas para transportar combustible y munición siempre que las carreteras puedan soportarlos.

* * *

Es preciso mencionar otros dos requisitos orgánicos para una Fuerza Aérea móvil. Primero, la necesidad de un Cuartel General que pueda dividirse en dos escalones, y segundo, el método que asegure que las alas y escuadrones puedan llevar a cabo sus salidas operativas diarias mientras sus escalones terrestres se mueven por la carretera de un campo de aterrizaje a otro.

El Cuartel General dividido en escalones.

La pasada guerra demostró que a veces el Cuartel General de una Fuerza Aérea de campaña tiene que ser capaz de dirigir sus unidades dividido en dos escalones, uno situado en vanguardia con el Cuartel General del Ejército, cerca de la línea del frente y el otro situado 160 a 320 km., a retaguardia, en la línea de comunicación de la base. A nadie le gusta un Cuartel General dividido. Esto hace más difícil el apoyo y dirección de las unidades y entorpece la estrecha cooperación tan necesaria entre todos los EE. MM. de los Cuarteles Generales terrestres y aéreos. Sin embargo, tanto en el Ejército británico como en la R. A. F. se hizo necesario un Cuartel General dividido en todas las campañas de movimientos rápidos en el Norte de Africa, Sicilia, Italia meridional y el Noroeste de Europa.

Todo el personal del Cuartel General de una agrupación o Fuerza Aérea táctica constituye un conjunto grande. En una guerra de movimientos rápidos es esencial que el comandante aéreo y su Estado Mayor operativo estén situados al lado del comandante del ejército y de su Estado Mayor. Además, es igualmente esencial que estos últimos estén situados dentro de unos 50 a 65 km. de las tropas de primera línea. Si todo el Cuartel General de un ejército y el de una Fuerza Aérea estuvieran juntos, necesitarían para acomodarse un campamento de tiendas de campaña grande o un pueblo de regular tamaño. Además, un conjunto de tal entidad sería fácilmente localizado por el enemigo y se convertiría en un blanco para los bombardeos diurnos y nocturnos.

También en guerra de movimientos, un Cuartel General puede tener necesidad de moverse una o dos veces a la semana desorganizando de este modo todo el Estado Mayor operativo e impidiendo que el Estado Mayor administrativo se mantenga en estrecha comunicación con la base y asegure la afluencia uniforme de los abastecimientos de la agrupación. Por consiguiente, la experiencia en la última guerra demostró que a menos que la línea del frente fuera estable o se mantuviera

así algunas semanas, era aconsejable dividir el Cuartel General en un escalón de vanguardia, pequeño, compuesto por el comandante, su Estado Mayor operativo y el jefe administrativo—este último con sólo tres o cuatro oficiales de Estado Mayor—y un escalón retrasado integrado por el resto del Estado Mayor y situado quizá a unos 160 km. a retaguardia, donde puedan llevar a cabo su trabajo con tranquilidad, con buenas comunicaciones con su base o Cuartel General superior inmediato. Probablemente, el Cuartel General de retaguardia se movería una vez por cada tres o cuatro movimientos del de vanguardia. Por supuesto, son esenciales las buenas comunicaciones entre los dos escalones del Cuartel General, con teléfonos donde y cuando sea posible, además de radio y un servicio diario de estafeta aérea.

La conservación de la capacidad combativa.

El otro requisito esencial de una Fuerza Aérea móvil es la necesidad de que las alas y escuadrones conserven su capacidad combativa, aun cuando sus escalones terrestres se encuentren en marcha por carretera entre los aeródromos. Esto es puramente un asunto de organización y una distribución adicional de hombres y vehículos. El ala tiene que tener un procedimiento uniforme, reglamentario, por medio del cual, en un momento dado, pueda dividirse en dos grupos y mandar uno en marcha por la carretera mientras el otro mantiene a los aviones llevando a cabo sus salidas operativas normales diarias. Los dos grupos pueden estar separados unas treinta y seis horas, pero no un período más largo, pues el grupo a cargo de la conservación de los aviones se cansará debido al mucho trabajo y, por consiguiente, disminuirá el número de salidas del ala. El grupo de vanguardia o "A", que consta de, aproximadamente, la mitad de los mecánicos, con tal vez una mayor proporción de personal de transmisiones y antiaéreo, se moverá por carretera hacia el nuevo aeródromo. El grupo restante o "B" trabajará casi ininterrumpidamente para mantener los aviones en vuelo. Al

llegar al nuevo lugar, el grupo "A" se asegurará de que el campo de aterrizaje está listo para que los aviones aterricen, levantará el equipo de transmisiones necesario, preparará la defensa antiaérea, asegurándose de que el aeródromo está bien provisto de combustible y municiones. Después que esto se lleve a cabo, notificará al grupo "B" que está listo para recibir los aviones. Los aviones del ala al terminar la misión que están realizando, toman tierra en el nuevo campo de aterrizaje y el grupo "B" abandona el campamento viejo llevando consigo todo el equipo reuniéndose al grupo "A" tan pronto como le sea posible. Por supuesto, el grupo "A" tiene que trabajar el doble para mantener los aviones en vuelo mientras el grupo "B" está en marcha por la carretera. Si se cuenta con transporte aéreo y si la superioridad aérea permite su uso, entonces se puede economizar algún tiempo transportando por aire parte del grupo "B". Sin embargo, el equipo pesado, las tiendas de campaña, los vehículos de aprovisionamiento de combustible, las grúas y vehículos especiales de transmisiones, tendrán necesariamente que transitar por la carretera.

Resumen.

En tiempo de paz, todas las Fuerzas Aéreas tienden a convertirse en estáticas. Los escuadrones se pueden mover de un aeródromo permanente y bien equipado a otro, no exigiéndose mucho más de ellos. Sin embargo, en tiempo de guerra, necesariamente, una gran proporción de una Fuerza Aérea tendrá que ser llamada para operar con un ejército desde pistas preparadas a la ligera y establecidas en un terreno apisonado situado en una inesperada zona de guerra.

Es un asunto fácil poder reunir tales requisitos de tiempo de guerra, si las Fuerzas Aéreas están organizadas, equipadas y adiestradas durante la paz para tales operaciones. Si las unidades no están adiestradas para tales misiones, habrá confusión desde el principio y las operaciones de combate se resentirán de esta falta de preparación.