LA AVIACIÓN EN EL COMBATE

(INFORMACIÓN)

Por el Teniente Coronel de la Aeronáutica portuguesa HUMBERTO DA SILVA DELGADO, actual Director del Secretariado de Aviación Civil.

(CONTINUACIÓN.)

D)—PRINCIPIOS DE EMPLEO DE LA AERONAUTICA

Hay países en los que el Aire, al menos administrativamente, no conquistó aún su independencia viendo crear un Ministerio o Subsecretaría del Aire que le dé, desde la paz, aquella categoría de fuerza armada, que como tal le permitiría intervenir en las operaciones combinadas con las de Tierra y Mar. Pero aun estos mismos países parecen aceptar los principios que siguen:

1.° Que el Jefe del Aire mande efectivamente en sus fuerzas, incluso más directamente de lo que normalmente mandan en las suyas los Comandantes de las otras fuerzas, puesto que la Aeronáutica es un medio más moderno, con una psicología *sui géneris,* poco comprensible en doctrinas y reflexiones de los Mandos de los Ejércitos de superficie. Esto ya ha sido apreciado, lo mismo por ingleses que por alemanes, al entregar el mando de operaciones combinadas, de Tierra, Mar y Aire, a Generales del Aire; y el *Air Control* utilizado ya por los ingleses hacia el año 1921, en el Oriente Medio, para poder dominar los focos de insurgencia con aviones y tropas rápidas de Tierra, fué el antecedente de esta doctrina. Verdaderamente, no se comprende bien la prevención a que recaiga el mando combinado en aviadores, cuando a Oficiales de Tierra o Mar se les ha dado.

2.° En estas condiciones, los Comandantes de las fuerzas de Tierra *solicitan las "misiones" que necesitan; pero quien reparte y designa los medios que han de ejecutarlas es el Jefe del Aire,* quiero decir de Aeronáutica. Antes, como se acostumbraba a dejar el mando de aviones como si se tratara de compañías o baterías, dentro de la misma Escuadrilla se llegó a distribuir un número X de "misiones" para la Artillería, otras para Infantería, etc. ¡Hasta eran motivo de confusión, oficialmente, las expresiones *misión* con la de *salida* de un avión!

Todavía, a veces, hoy se oye decir que una Escuadrilla pudo realizar *tantas misiones,* cuando lo que ella realiza son *tantas salidas,* que es muy diferente.

3.° *Economizar:* pidiendo a la Aeronáutica sólo lo que las otras Armas no puedan dar, y a Aviación sólo lo que la Aerostación no pueda facilitar.

4.° No descentralizar; es decir, cuando el C. de E. dispone, por ejemplo, de dos o más Escuadrillas, no dar una Escuadrilla a cada División. Es demasiado cara la aviación para que cada cual se permita el lujo de tener aviones por su cuenta.

Vemos, con este sistema, cómo se dedican dos aviones a la misma "misión" sólo por pertenecer temporalmente a dos Divisiones diferentes. Las posibles ventajas que tenía la descentralización—mayor contacto personal, conocimiento más profundo del sector, etc.—se resuelven ahora designando los mismos observadores para la misma unidad terrestre o para el mismo cometido.

5.° Tener presente que la Aviación—y en particular la de información—depende para su empleo del estado del tiempo y de sus pérdidas, siempre tan sensibles en ella, por lo que no merece la pena darla órdenes con gran antelación. Por eso, normalmente, las órdenes se refieren a medio día, es decir: a la tarde, a la noche o a la mañana.

6.° Indicación concreta por parte del Mando terrestre *de lo que quiere y hasta cuándo lo quiere,* así como señalar una *orden de urgencia* de los servicios solicitados, en los cuales compromete su plena responsabilidad. En verdad, el significado de la orden de urgencia debe ser éste: el Mando del Aire empleará, si es necesario, todos los medios para cumplir la misión más urgente, y sólo entonces cuidará de las otras. Es preferible por eso sustituir la *orden de urgencia* por la *orden de importancia.*

E)—ORDENES

Puesto que se trata de una conferencia para Coroneles, no me meteré con las órdenes particulares de las distintas Armas. Me voy a referir a las órdenes que mañana redactarán sus Cuarteles Generales a través de la 1.ª Sección —Operaciones—que no habrá dejado de oír antes a la 3.ª —Información—. Esta Sección hasta verá poner su sello en la llamada "Orden particular a la Aeronáutica", orden que no es muy particular, puesto que también interesa a otras Armas.

Pero no discutamos esto.

¿Cómo aparece esta orden?

El Estado Mayor centraliza las necesidades de información propias del Mando, de las Divisiones y de los E. N. E.

Estas necesidades sirven de base al *plan de información*, que, finalmente, es un *elemento para la decisión* del Mando.

La 3.ª Sección lo transforma en *plan de investigación*. En éste, a cada información necesariamente corresponderá, en general, una pregunta diferente por cada elemento informador, ya que en la forma que la aviación ha de sondear la probabilidad de un ataque, no puede ser con la misma certeza que lo pueda hacer un batallón en primera línea. La aviación irá a ver, por ejemplo, si ha aumentado la densidad artillera; el batallón irá a hacer una pequeña incursión para apresar dos o tres prisioneros.

La 1.ª Sección introducirá en el plan de investigación, posiblemente, las condiciones en espacio y tiempo con que la información debe ser acogida. Fijarse que el Comandante aéreo es oído como consejero técnico para la decisión; tomada ésta, podrá ver de presentar la propuesta para el empleo de la Aeronáutica.

Claro está que la mayor parte de estas funciones que se estudian didácticamente, luego, prácticamente, no se hacen; particularmente en aquellos Ejércitos donde la potencia de sus medios permite moverse más de prisa—bien sea en el avance, bien en la retirada—. La conversación les sustituye.

Esa propuesta o esa conversación, si es necesario, facilitarán los elementos de juicio para poder redactar la *orden de operaciones* y la *orden particular* de empleo de la Aeronáutica.

* * *

¿Qué dirá esta última orden? Esquemáticamente dirá lo siguiente:

..... C. E.
..... E. M.
1.ª/3.ª Sección — C. G. en ....., de ....., de .....
Núm. ..... — de ....., de ....., a las ..... horas.

ORDEN PARTICULAR PARA EL EMPLEO DE LA AERONAUTICA, NUM. ..... (1)

(De ..... a .....).

I.—Situación, misiones, maniobra del C. de E.

II.—Zona de acción de las Fuerzas aéreas (fijadas por el Ejército).

—Inicialmente línea bien definida (río, línea férrea, carretera, línea bien demarcada de las poblaciones, etc.)

III.—Misiones de la Aviación.

a) *Información.*

La finalidad atribuída a las pesquisas de la información aérea y que por orden de importancia tiene que indagar, es:

1.º Si el enemigo continúa retirándose en dirección a ..... (o continúa progresando en dirección a .....).
2.º ..... se .....
3.º .....

Por eso la aviación, en su actuación, será orientada en forma de poder contestar a lo siguiente:

1.º ¿El grueso del Ejército enemigo pasó ya ...? .....
2.º ¿Y su extrema retaguardia ya .....?
3.º .....

(Horas a que hay que enviar las informaciones.)

b) *Misiones de la Artillería.*

—Vigilancia en la zona de acción de los Grupos ..... de las Divisiones, para misiones de contrabatería y .....

—Desencadenada a petición de los Generales Jefes de las Divisiones ..... (o .....).

—Es de esperar a partir de las ..... horas.

c) *Misiones de acompañamiento.*

—Acompañamiento de los G. C., en las siguientes condiciones ..... Prioridad al G. C. núm. .....

—Acompañamiento en el combate de las Divisiones, sólo a ejecutar si los G. Av. llegaran al contacto. Es de esperar a partir de ..... y a ordenar por el General Jefe de la División cuyas Av. estuviesen empeñadas en la lucha.

... ...

d) *Prioridad entre las misiones.*

Inicialmente: ..... 1.º .....
..... 2.º .....
..... 3.º .....
En caso de ataque: ..... 1.º .....
..... 2.º .....
..... 3.º .....;

IV.—*Empleo de la aerostación.*

a) Organización de barreras (¿centralizada o no?).
b) Misión de los globos.
c) Disposiciones relativas al inflado y ascensión.
d) Desplazamientos de balones.

V.—*Dispositivo de la aviación.*

—Diferentes campos; su localización y cuáles a construir; cómo y por quién (mano de obra).

—Previsión de los desplazamientos.

VI.—*Enlace y transmisiones* (1).

El Comandante del C. de E.,
F .....
El General,

Probables destinatarios de esta orden:

Artillería pesada del C. de E.; G. de Caballería; Divisiones; Fuerzas aéreas. Para conocimiento: A los C. de E. vecinos y al Ejército.

(1) *Hecha por la 1.ª Sección.*

(1) *Puede ocurrir que los modelos corrientes no se ajusten a este formulario, pero es necesario ponerlos al día, en particular cuando no existe Orden General a la que hacer referencia y falte hasta la Orden de enlace.*

F)—MISIONES DE LAS FUERRZAS AEREAS DEL C. DE E.

Personal; su función en las misiones.

Antes de continuar llamaré de nuevo la atención de ustedes sobre el hecho de que los principios acerca del material con que se debe equipar a la aviación se encuentran todavía en plena evolución. Es cierto que todos los Ejércitos del Aire poseen lentos aviones monomotores del tipo de observación, blindados o no en alguna de sus partes, y hasta sin armamento algunas veces, como ocurre con la *Fiesseler* alemana (1).

Pero también es cierto que en el Ejército inglés, por ejemplo, al lado de los *Lysander,* se consideran también aviones de información, incluso para reconocimientos tácticos, los *Spitfires,* que es su más veloz avión de caza, contando además con los *Blenheim, Tomahawk* y los *Mustang* americanos.

Ponen en el *Spitfire* dos máquinas fotográficas, una vertical y otra oblicua, y desarmado de todo su poderoso armamento, anda por ahí pintado de un color rosa pálido (2), para el trabajo táctico, que normalmente suele ser a poca altura. Y hace sólo con su piloto el servicio que en otros Ejércitos (el francés) obliga a llevar a bordo a un observador. En esto los ingleses se mostraron siempre conformes: *Es el piloto quien debe ver.*

Pero existiendo Oficiales de distinta preparación, estamos expuestos a confundir los Oficiales del cuadro permanente, tácticamente cultos e instruídos, con esa masa de millares, apenas medio preparados, con los que tienen realmente que hacer la guerra las grandes naciones. No me resisto a transcribir algunas palabras del Air Comodore P. F. M. Fellones (D. S. O.).

Dice: "El principio adoptado por la Royal Air Force es, que el único miembro de la tripulación que puede llevar a cabo, con probabilidades de éxito, un reconocimiento detallado del terreno, es el piloto. No es este el criterio en otros países; pero no ofrece duda que es el piloto quien tiene mayor facilidad para, en cualquier momento, poner su avión en posición precisa, y esto, en un reconocimiento, es de supremo interés."

... ...

"El segundo hombre de un biplaza no es, en forma alguna, un observador en el sentido dado antes a este término. Su cometido es vigilar y ametrallar a los aviones enemigos, si éstos atacasen. Pueden ser atacados, pero con todo puede ayudar eficazmente al piloto cuando haya tranquilidad. Un trabajo de conjunto de los tripulantes es la base de la eficacia en cualquier tipo de avión."

Señores Coroneles: Después de veinte años de servicio, en el que ingresé imberbe con menos de dieciséis años; después de haber malgastado brutalmente los mejores años de mi vida estudiando cosas militares o con ellas relacionadas, para llegar a saber tan poco al cabo de todo ese tiempo, confieso que mis ideas, sobre muchos problemas militares, han sufrido evidentemente una tremenda evolución. Mi contacto con esa magnífica Royal Air Force completó esa transformación. Voy a aprovechar para, todavía en términos generales, decir algo que tal vez alguien pueda un día aprovechar. Así:

1.° Estoy convencido hoy de lo perjudicial de la enseñanza especulativa, dada en casi todos los cursos de enseñanza militar.

2.° En Inglaterra los métodos de enseñanza son de tal modo prácticos, que un Teniente canadiense me llegó a decir: "Para personal navegante sirven casi todos, pero ya no es lo mismo para los cargos de tierra de la R. A. F."

Cuando expuse, asustado, mis dudas, me dijo: "Con nuestros métodos de enseñanza todos aprenden." La verdad es que con menos de un centenar de horas de instrucción teórico-práctica de navegación, los navegantes ingleses van de noche a más de 1.000 kilómetros, ven el objetivo, lo bombardean, lo alcanzan y regresan; mientras que en otros países, después de mucho estudiar astronomía y cálculo, el número de tripulaciones, aptas para hacer eso mismo, es bastante reducido.

3.° El observador de tipo científico, especie de Oficial de Estado Mayor, será realmente necesario algunas veces; pero creo que hoy existirán muchos más casos de poder coger un sargento piloto despejado y mandarlo, no para que haga la descripción de un frente estratégico, sino, sencillamente, para que diga si en tal punto o en el otro hay blindados; si el puente X o el Y fué o no cortado. Las concepciones estratégicas mejor quedarán reservadas para el Estado Mayor, que puede hacerlas en su gabinete al recoger las informaciones, limitadas, pero precisas, que le traen esos mismos sargentos. Además, en Inglaterra los cursos de pilotos son exactamente igual para todo el mundo. Al fin del curso unos son Sargentos y otros Alféreces, según la aptitud demostrada para el mando especialmente (*leadership*).

Algunos dirán: "¿Qué sabe usted si todo eso no está equivocado?"... Puede ser. Pero que la R. A. F. es una gran fuerza aérea no hay quien lo pueda dudar. ¡Qué más quisieran muchas aviaciones que ser como ella!...

RELACION Y URGENCIA DE LAS MISIONES

Las misiones que competen a la Aviación de C. de E. son:

—Reconocimiento táctico (a la vista y fotográfico, de día o de noche).

—Reglaje de tiro y localización de objetivos en provecho de la Artillería.

—Acompañamiento de Infantería, Caballería y, eventualmente, de carros.

—Excepcionalmente, ataque a objetivos terrestres no sólo con ametralladoras, sino con bombas.

—Enlace.

Seguramente en la Escuela Práctica de Aeronáutica habrán oído los señores Coroneles disertar sobre los pormenores de ejecución de estas misiones. Nada diré, pues, de ellas, aunque el acompañamiento de carros es el más importante y tal vez menos estudiado. Pero esto es función de otra aviación: la de bombardeo.

---

(1) *Actualmente, el maravilloso "Auster III", de la Royal Air Force.*

(2) *Azul celeste, para el reconocimiento estratégico de gran altura y radio de acción.*

Orden de importancia (urgencia) de las misiones.

Varias veces, Oficiales de distintas Armas, procurando hacer el menor esfuerzo, me han hecho, hasta con tono compungido, esta consulta: prefieren, en vez de razonar, emplear un esquema o una tabla. Claro que cuando se tiene ya cierta cultura táctica el raciocinio prevalece sobre el esquema. Pero en fin, aunque yo sea enemigo de este sistema, voy a dar, creo que por primera vez, un esquema organizado, una ligera indicación que se tomará apenas a título de directriz, tal vez innecesaria para todos ustedes.

a) En la defensiva.

1.º Misiones de la Artillería.
2.º Acompañamiento a las divisiones.
3.º Información.

¿Por qué? Porque lo primero en la defensiva es la eficacia y la oportunidad del tiro.

b) En la marcha de aproximación.

1.º Información.
2.º Acompañamiento de los G. Av.

¿Por qué? Porque se está a "ciegas" y es necesario orientar al Mando.

c) En la toma de contacto.

1.º Acompañamiento de la Infantería.
2.º Información.

¿Por qué? Porque lo que se quiere es hacer avanzar a los G. Av., por medio de infiltraciones, hasta donde se pueda.

d) En la preparación.

1.º Misiones de Artillería.
2.º Acompañamiento.

¿Por qué? Porque es una fase que se caracteriza por el empleo de poca Infantería y de casi toda la Artillería divisionaria. Lo que se desea es avanzar, única forma de obligar al enemigo a descubrirse y evidenciar así la naturaleza de su resistencia.

e) En el ataque.

1.º Información, especialmente reconocimientos fotográficos de la posición enemiga.
2.º Misiones de Artillería (o de acompañamiento).
3.º Misiones de acompañamiento (o de artillería).
4.º Vigilancia de las zonas de posible asentamiento de las reservas.

¿Por qué? Porque para atacar es preciso saber dónde debe tirar la Artillería y por dónde puede avanzar la Infantería.

f) En la retirada.

1.ª fase.—Lejos del enemigo. Información.

¿Por qué? Porque queremos empezar a esbozar nuestro dispositivo para poder resistir; poco o mucho, no importa.

2.ª fase.—Acción retardatriz.

1.º Misiones de Artillería.
2.º Información.

¿Por qué? Porque queremos que mientras sea posible se obligue al enemigo a marchar en malas condiciones, retardando, asimismo, lo más posible, la toma de contacto.

3.ª fase.—Resistencia: como en la defensiva.

1.º Misiones de Artillería.
2.º Acompañamiento de la Infantería divisionaria.
3.º Información.

¿Será acaso útil esta larga y justificada lista? Ustedes lo dirán.

G)—MATERIAL DE LA AVIACION DE OBSERVACION

En los cuadros que les facilito figuran englobados bajo la genérica denominación de "cooperación", todavía imprecisa. En uno figura el material portugués; en el otro, algún material extranjero.

Recordemos que no es muy corriente la designación *aviación de observación*. Casi es sólo francesa. Nuestro propio Reglamento de campaña dice en su página 41, de la primera parte—organización—, que el C. de E. tiene una escuadrilla de aviación de información; pero la página 20, de la segunda parte—operaciones—, la llama escuadrilla de Observación. Cambia la terminología...

Al decir esto, en todas las aeronáuticas había todavía un avión más lento, destinado a un modesto servicio de cooperación por la vista o la fotografía—y no por el fuego—, con los Ejércitos de tierra; debido a que se sentía una tendencia general a agrupar toda la aviación que coopera directamente—por la información o por el fuego—con tierra, bajo la denominación genérica de *aviación de cooperación*. Dentro de ella estaban los aviones para diferentes misiones, agrupados en pequeñas unidades, o bien constituyendo unidades mixtas, como en el caso alemán, que asignaba a las Divisiones acorazadas en grupo mixto de aviación, constituído por una escuadrilla de reconocimiento, a 12 aviones, y dos escuadrillas de bombarderos en picado con 32, número hoy reducido al parecer, a una escuadrilla de nueve aviones de reconocimiento y uno o dos aviones de enlace de las célebres *Fiesseler*, el avión que aterriza a unos 30 kilómetros por hora en menos de un centenar de metros.

Se sostiene aún la idea de que un avión que no pueda mantenerse a una reducida velocidad, no se prestará a determinadas misiones, aquellas que en el "argot" despreciativo de las pistas se llaman "ir a painelear". En este género, el acompañamiento de la Infantería entra dentro del sabor de 1918, al procurar objetivos. A este respecto, digo para terminar:

—La técnica moderna, que permite a los aviones grande diferencias de velocidad, irá—cada vez más—haciendo desaparecer ese tipo característico del avión de observación, encomendando sus misiones a los cazas y bombarderos rápidos, transformados en aviones de reconocimientos

estratégico o táctico. Con todo, para tantas misiones como se pueden hacer sin "pasar la línea", el avión desarmado, tipo avioneta, puede y debe prestar grandes servicios (1).

Continúan existiendo cometidos—el reglaje de tiro, por ejemplo—en los que los aviones lentos prestarán grandes servicios; en especial se emplearán en las descubiertas de un cuarto de hora o media hora, que por lo general se dan después de los combates de la caza. Fué lo que los alemanes hicieron en Francia en 1940. Según dicen, su *Henschel* de observación tenía bien blindada la parte anterior, lo que convertía a este aparato en un verdadero fenómeno, irritante, pues andaba poco, disparaba por todos lados y nunca caía... Fué muy frecuente no conseguir derribarlo a los 3.000 tiros. Hago constar que este relato no procede de los alemanes, sino del Capitán francés Accart, que nos está proporcionando una curiosa colección de libros, uno de los cuales leí gracias a la gentileza del Agregado aéreo francés en Lisboa, Comandante Tournemire, y que tengo pendiente de traducción.

3. *Ejecución de las misiones.*

Yo supongo que en la Escuela Práctica habían tratado con todo detalle el caso. Pero como es cuestión muy variable, que depende mucho del tipo de material, siempre diré unas palabras.

¿Se trata del *Lysander,* o material similar, de 250 a 300 kilómetros/hora?

En este caso nos sirven las previsiones francesas. Si se trata de frentes fijos, dotados de fuerte aviación muy activa, de caza, difícil será lanzar a la aviación a más de unos 15 ó 20 kilómetros del frente, que es el alcance de la artillería pesada del C. de E.

Notar, además, que si hay una aviación de observación en el C. de E. y una aviación de reconocimiento en el Ejército, tampoco vale la pena lanzar la del C. de E. más lejos, sobre zonas que estén fuera de la responsabilidad normal del Mando del C. de E.

¿Se trata del material de caza adaptado al reconocimiento? Entonces va hasta donde puede, lejos. La aviación de observación actuará para muchas misiones hasta dentro de las líneas. Para las misiones de Artillería, a 2.000 metros de altura, lo que permite ver unos seis kilómetros hacia el interior enemigo; para las misiones de Infantería—tipo antiguo—, información, apenas unos 500 metros de altura, y en el interior de las líneas también.

Los reconocimientos fotográficos deben ser hechos a altitud variable, desde los 5.000 metros para la fotografía vertical, hasta los 100 a 200 para la panorámica.

Con la aparición de los carros, la distancia de seguridad para las tropas del C. de E., precisa para proporcionar al Comandante libertad de acción, debe andar ya, o tal vez exceder, del centenar de kilómetros.

¿Pero pueden mandarse aviones monomotores lentos, a esa distancia, sin fuerte escolta de caza? No. Entonces, ¿no será más práctico mandar a un caza a recoger la información?

Y ¿puede el cazador recogerla? Los ingleses, y creo que los alemanes, dicen que sí. Lo acredito.

Añadiendo finalmente que los reglamentos franceses preveían la protección de los aviones de información, prestada precisamente por otros aviones de la misma especie.

En Libia los ingleses adoptaron con frecuencia la pareja: un avión actuando y el otro protegiéndole.

4. *La aviación de reconocimiento—(Ejército).*

Al hablar de la aviación del C. de E. dije todo, o casi todo, lo que era general o fácilmente aplicable a las necesidades de las Fuerzas aéreas. Eso me permite ahora avanzar más de prisa. De la aviación de reconocimiento diré apenas:

1.º El nuevo R. C. no prevé dotación fija para los Ejércitos;

2.º Los franceses calcularon y emplearon un grupo de reconocimiento, de 13 aviones, para cada Ejército.

3.º Los ingleses adscriben al Cuartel General de cada Ejército un "Wing" de aviones del *Cooperation Command,* de la R. A. F. (2).

Añadiremos, sin embargo, que el número de escuadrillas de cada "Wing" depende de las circunstancias, teatro de operaciones, etc. Son utilizados desde los *Tomahawk* y *Hurricane* (cazas), al *Bristol Blenheim* (bombardeo ligero) y los *Mustang* americanos (también cazas). En este momento los más corrientes son los *Mustang* y los *Blenheim.* Son aviones que hacen el renocimiento táctico o estratégico (3).

En Inglaterra, para los reconocimientos estratégicos a gran altura, esto es, en los que se procura pasar inadvertido, emplean exclusivamente el *Spitfire,* el caza más notable, que va desarmado. Lo curioso es, que el *Spitfire* sólo pierde de tres a cuatro millas en su velocidad horaria, a pesar del suplemento de gasolina al ser adaptado para el reconocimiento.

Para los reconocimientos tácticos altos usan, con preferencia, los *Tomahawk* y los *Blenheim.*

Para el reconocimiento táctico a baja altura utilizan, además de los citados, al *Spitfire,* pero armado y vomitando sus 200 disparos por segundo.

Conclusión: la idea, incipiente antes de la guerra, de basar el reconocimiento estratégico en la velocidad y no en la fuerza, ha sido llevada a la práctica en la presente campaña con magníficos resultados, como pude ver documentadamente.

4.º Si el reconocimiento a larga distancia exige vuelo bajo, por ejemplo el caso de reconocimiento de averías producidas en buques de guerra anclados, entonces se puede recurrir al multiplaza de combate, tan defendido por los franceses—que llegaron a crear tipos especiales como el *Potez 541* y el *Bloch 131,* con un radio de acción de 1.000 kilómetros y velocidad entre los 300 y 380 kilómetros/hora—y por otros países.

---

(1) *Ya he hecho referencia del "Auster III", avión que mal llega a los 180 kms/h., que despega y aterriza en carreteras y se defiende de los cazas con su extraordinaria manejabilidad, que le permite dar vueltas alrededor de los árboles. Este avión, que actúa detrás de las líneas, es pilotado por personal del Ejército y estuvo mucho tiempo en la relación de "armas secretas", dado lo difícil que era que cayese en manos enemigas.*

(2) N. DE LA R.—*Completamente reorganizado y modificado este "Mando", se suprimió en 1943.*

(3) N. DE LA R.—*En "este momento", se refiere a 1942.*

Los ingleses, sin embargo, y con ellos nosotros, fueron siempre más aferrados a la idea que no valía la pena especializar un tipo de avión para estos servicios, recurriendo a los tipos de bombarderos bimotores, por ejemplo.

5.° El reconocimiento nocturno exige realmente polimotores, puesto que las condiciones del monomotor rápido monoplaza, por lo general, sólo permiten la navegación estimada, insuficiente para largas distancias durante la noche.

6.° La organización del mando del grupo de reconocimiento debe ser muy semejante al del mando aéreo del C. de E., comprendiendo también la sección de aviones de mando y el pelotón de aviones-estafetas, por razones análogas a las ya expuestas.

7.° En cuanto a la ejecución de las misiones, supongo a ustedes enterados del asunto, además de que no tiene la importancia de lo anteriormente expuesto.

8.° Todo lo demás ha quedado expuesto en líneas generales, y ahora sólo me resta llamar la atención de ustedes sobre lo siguiente:

a) El Comandante del Aire del Ejército manda las fuerzas aéreas y las terrestres de la D. C. A.

b) No hay, normalmente, campo avanzado; quiere decir, el campo del trabajo es el campo-base.

c) Este estará próximo al Puesto de Mando del Ejército.

d) El mando de las fuerzas aéreas del Ejército residirá normalmente en el C. G., es decir, no actuará sobre las fuerzas en los mismos términos que lo hace el Comandante del Aire en el C. de E.

e) Al iniciarse la campaña, el límite en profundidad de la zona de acción, entre las fuerzas aéreas de Ejército y de C. de E., podrá llegar, y esto teóricamente, hasta los 50 kilómetros delante del grueso del C. de E., puesto que esta será la distancia a que la responsabilidad del Comandante del C. de Ejército sensiblemente termina. Después, a medida que se vayan fijando los frentes y afluya la caza, retrocederá a los límites menores, ya señalados. Todo depende, en último término, del tipo de material.

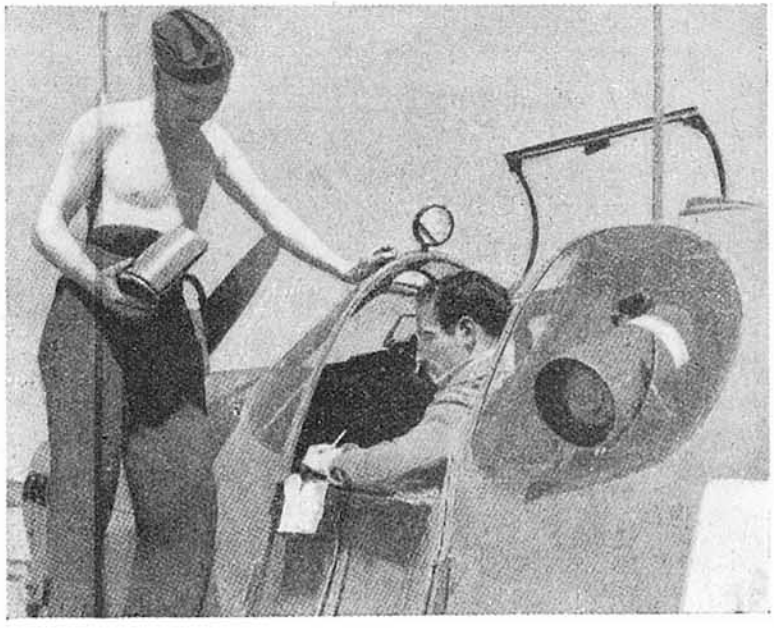
f) La línea marcada debe ser bien visible: carretera, caminos de hierro, ríos, línea de poblaciones, etc.

g) Será frecuente el envío de reconocimientos de Ejército, para el estudio de la retaguardia, a 200 kilómetros, en particular si el Ejército es reforzado con unidades de bombardeo. Estos reconocimientos averiguarán:

— Zona de acantonamiento.

— Movimientos.

— Desplazamientos de las G. U. de reserva, y particularmente de los carros blindados.

— Dispositivos de los grandes centros de abastecimiento, y el ritmo de éste.

h) Estos aviones de reconocimiento del Ejército darán también servicio a la Artillería del Ejército, aunque esta misión puede encomendarse a la aviación de Cuerpo.