



Coronel SEDANO

*Si la guerra, como consecuencia de la aparición de nuevas armas que dan origen a nuevos métodos de combate, sufre constante evolución, el incesante desarrollo del material y de los medios de combate del Arma aérea, que proporcionan para su aplicación nuevos recursos y posibilidades, da lugar, a que los principios que constituyen la doctrina de empleo de esta Arma, sufran con frecuencia hondas modificaciones, que incluso, pueden afectar conceptos básicos siempre tenidos como incontrovertibles.*

*Esta guerra, por otra parte, con su laconismo oficial y sus teatros de operaciones impermeabilizados, entraña tal dificultad para llegar a obtener una completa y detallada información de cuanto ocurre en los diversos frentes, así como de las modificaciones que sucesivamente ha ido experimentando la concepción de guerra en tres dimensiones, que no es posible todavía conocer exactamente los hechos tal como se han desarrollado desde el punto de vista de la guerra en el aire.*

*Sin embargo, comentarios y declaraciones oficiales; publicaciones, relatos de corresponsales, documentos, fotografías; los mismos comunicados diarios; van, poco a poco, haciendo luz. Y más aún, si se estudian y analizan con devoción y se comparan con espíritu crítico.*

(Continuación.)

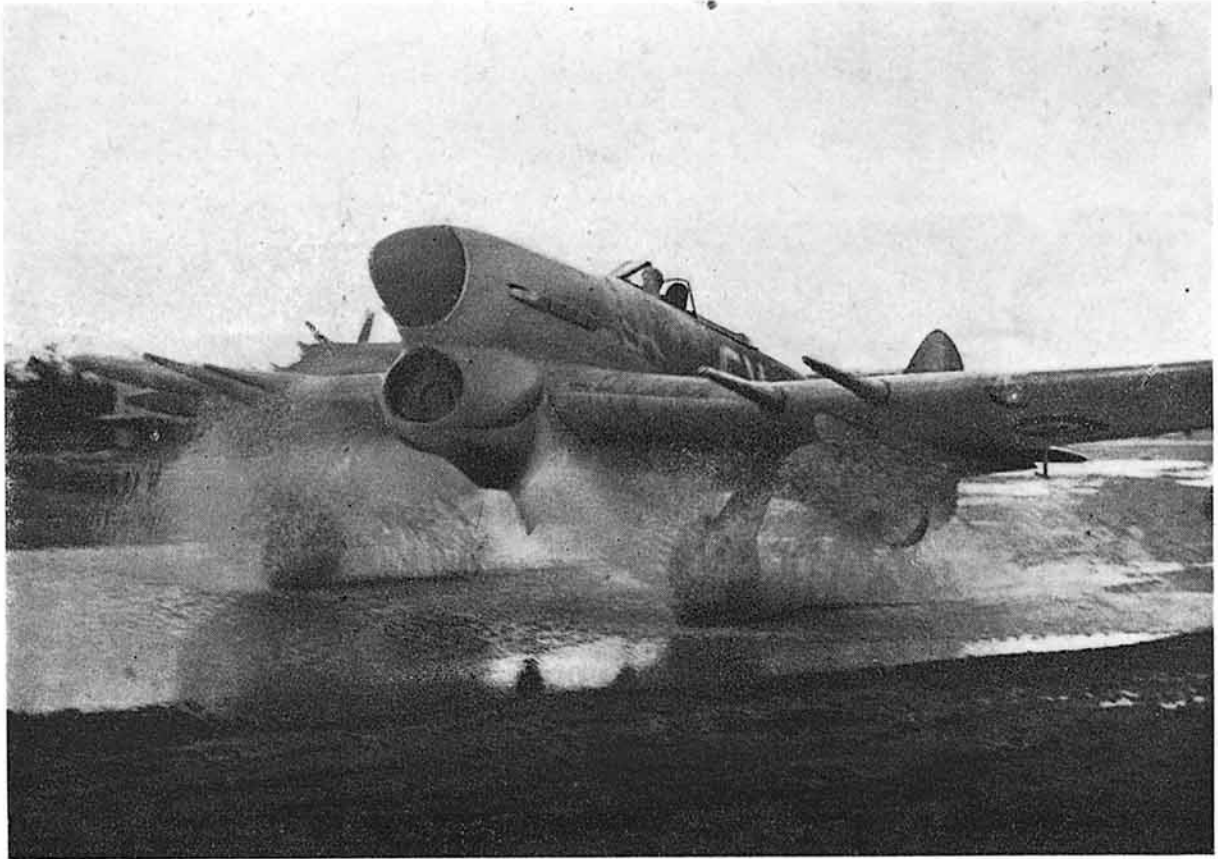
*Dependencia y agrupación.*—Sólo en los Altos Mandos Combinados, para la total dirección de las tres fuerzas, caben criterios y decisiones en las tres dimensiones; y eso sin acudir al detalle y suponiendo además que los factores aéreos que los integren no estén en minoría.

Esto es lo mismo que decir, que debe quedar centralizada en manos de propios Mandos aéreos, subordinados sólo al Mando Superior, que en aquel teatro dirija las operaciones de conjunto, a través de una serie de escalones aéreos de jerarquía intermedia. Sin perjuicio de que esta aviación autónoma—tanto como la de largo radio—trabaje en beneficio y conozca al detalle las peticiones y necesida-

des de las tropas, las cuales serán objeto, mientras la marcha de las operaciones no aconseje otra cosa, de su constante desvelo y de sus más grandes sacrificios.

Hay más. Esta aviación debe vivir y abastecerse por su cuenta. No como las formaciones estratégicas, tan pulcras y cuidadas en bases alejadas; bases que al lado de sus campos medio destruidos o sin terminar; eventuales en muchos casos y con alojamientos improvisados casi siempre, resultan permanentes o casi permanentes.

Pero sí de modo, que sus formaciones no constituyan en sus heterogéneas y apremiantes necesidades—tal vez más numerosas y urgentes que las de las mismas agrupaciones



*Este caza-bombardero de las formaciones tácticas despegó de un campo encharcado.*

estratégicas o las de un Ejército terrestre—lastre o servidumbre para el Mando o para los servicios de superficie que: ni comprenderían la urgencia de sus apremiantes peticiones muchas veces; ni posiblemente, aunque quisieran, podría atenderlas en otras.

Se necesitan, pues. Grandes Unidades de aviación autónoma, especializadas sus diversas formaciones en las distintas necesidades que el apoyo aéreo a las fuerzas de superficie, en sus diversas modalidades, requiere: ataque al suelo en sus posibles formas; interceptación diurna y nocturna; transporte de tropas de desembarco aéreo; información fotográfica—información que hoy día en el campo táctico se realiza por aviones que tienen otros cometidos—todo ello sin olvidar su protección en el aire y la lucha con los aviones enemigos que tratan de entorpecer o perturbar su labor, cobertura que de día y de noche, estará encomendada a los propios elementos de la Gran Unidad.

Las antiguas concepciones de la “aviación de cooperación”—compartimentada y subdividida—, para olvidando sin duda aquello de: “*divide y vencerás*”, repartir la decisión de su utilización, entre criterios dispares que desconocen cuanto en la acción pueda ocurrir, fuera de sus propias necesidades y de las urgentes de las GG. UU. vecinas; comprometiendo de igual modo la seguridad de su cielo, también compartimentado por Ejércitos y Cuerpos de Ejército: actualmente han desaparecido por completo.

Incluso aquella tímida escuadrilla que para información y enlace, quedaba en manos del Mando terrestre, primero

de División y después de C. de E.—último desarrollo del engendro de Servicio de Aviación para el Ejército, concedido en la última Gran Guerra, 1914 a 1918—tiende a desaparecer por completo y ha desaparecido ya en muchos países. La completa descubierta del enemigo en toda la zona asignada a una Gran Unidad aérea, la realiza, a plena satisfacción de unos y otros, el Mando de Caza. Con sus aviones perfectamente equipados para obtener fotos, itinerarios y mosaicos fotográficos, y con sus medios, cuando estos aparatos salen a otras misiones, las obtienen, y después de interpretadas por los servicios aéreos correspondientes, se entregan tanto al Mando aéreo como al Mando terrestre. Todo cuanto a esta clase de aviación se refiera, a esta clase de aviación que por su desempeño y autonomía realiza una acción cercana, tiende a quedar incorporado y concentrado en estas Grandes Unidades aéreas que constituyen la aviación táctica.

*Organización.*—Estas formaciones deben bastarse por sí solas. Tienen que abastecerse, combatir, trasladarse y defenderse valiéndose sólo de sus propios medios y servicios. Mantienen su propio sistema de defensa—aérea y antiaérea y terrestre—para proteger el dispositivo de sus bases y acantonamientos; cuentan con unidades de zapadores de infraestructura y otras de iluminación de pistas; para en pocas horas preparar campos eventuales, desde donde, paulatinamente, tendrán que empezar a operar sus unidades. En ellos, primero, aterrizarán sólo cazas, después caza-bombarderos y transportes ligeros; mientras el campo se agranda y se

mejora, al mismo ritmo que los *servicios* perfeccionan sus instalaciones.

Estos *servicios*, con organización propia y centralizada, y particularmente, de una movilidad extraordinaria y una exactitud de cronómetro al interpretar las decisiones del Mando, serán capaces y suficientes para el transporte por tierra, por el aire o por el mar, del material más diverso; de las unidades especialistas de la organización terrestre, con su completo equipo, que sucesivamente se vayan necesitando; de municiones; de recursos y repuestos de todas clases para la vida y eficaz empleo de sus unidades. Y todo ello valiéndose sólo de sus propios elementos—ya que acudir a otros escalones de transporte, de jerarquía superior, sería perturbador y peligroso para la buena marcha de las operaciones—, contando también con medios y con talleres para poder efectuar reparaciones de toda clase de equipos y elementos, reparaciones que muchas veces habrán de realizarse a distancia eficaz del fuego enemigo.

En estrecha relación con estas formaciones, formando parte integrante de los escalones orgánicos más elevados de este tipo de aviación, se encontrarán las formaciones aéreas de transporte de tropas, formaciones que nada de común tienen con las unidades de transporte dosificadas por las diversas bases y servicios de las Grandes Unidades aéreas, ni tampoco, con las unidades de transporte aéreo para los abastecimientos de retaguardia. Las primeras, o sean las de transporte de tropas—masa operativa destinada a su empleo en primera línea, y por eso, la razón de su dependencia—serán los aviones que el día D, a la hora H, lanzarán miles de paracaidistas y soltarán cientos de veleros, abarrotados de hombres y material de las Divisiones aerotransportadas del Ejército terrestre, en la vertical de objetivos "clave" del dispositivo enemigo o de sus comunicaciones.

esperando alcanzar así el embotellamiento de grandes efectivos; o bien, un punto de apoyo fundamental para operaciones posteriores.

*Nueva fase en la ofensiva aérea aliada.*—En la ofensiva aliada contra el Continente, las directrices de la política aérea norteamericana en Europa señalaron claramente, en 1944, una nueva fase. En febrero de 1944 el Jefe Supremo de las Operaciones contra la muralla occidental, General Eisenhower anunció, que: "elementos de la 9.<sup>a</sup> Fuerza Aérea, que habían luchado en las campañas de Túnez y Egipto, se encontraban ya en la Gran Bretaña bajo el mando del General Brereton". Eran entonces únicamente algunas unidades de bombarderos medios y ligeros, relativamente cortas en número, retiradas de otros frentes. Pronto empezaron a llegar de los Estados Unidos, modernos cazas para la reorganización de la nueva 9.<sup>a</sup> Fuerza de aviación táctica. Llegaron primero los *Mustangs*; después, en marzo, los *Thunderbolts* y los *Lightnings*, para reforzar las escuadrillas de *B-26* que se encontraban en las Islas y las de *A-20* que se organizaban aquellos días con los nuevos *Havoc* recién llegados (una versión de bombardeo ligero, y otra, con nariz cerrada y dotada de seis ametralladoras pesadas).

En abril empezó una intensa preparación, de las diversas y numerosas agrupaciones de unidades que componían aquella Fuerza. La apremiante necesidad de este tipo de aviación, para las operaciones que se avecinaban, obligaba a caminar de prisa.

Bombardeos por oleadas al ras del suelo simulados; ataques en combinación con carros o fuerzas terrestres; bombardeos en picado; etc., etc., fueron practicados día tras día por los pilotos de los bombarderos tácticos y de los cazabombarderos. Para conseguir soltura en la maniobra, pero



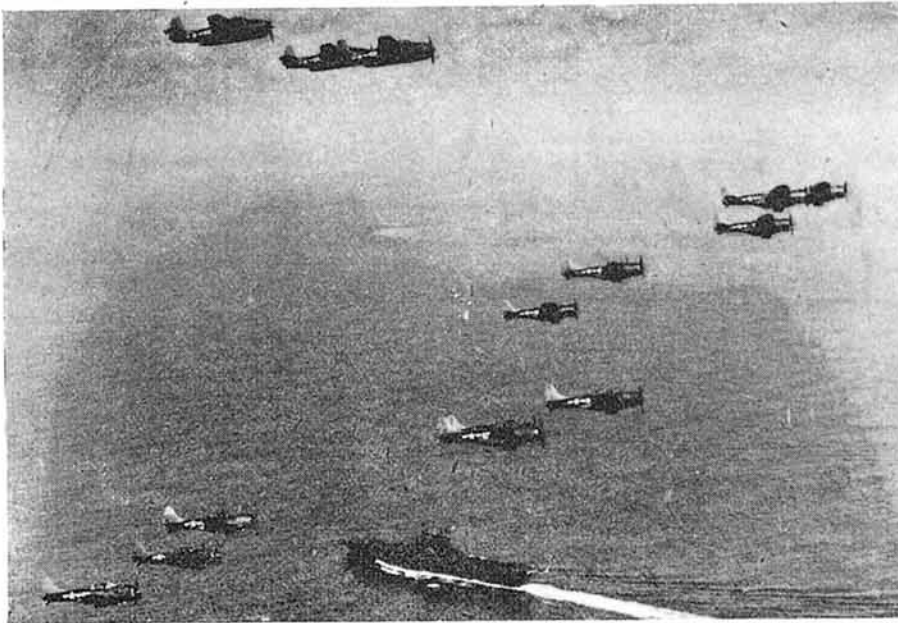
*Campo eventualmente establecido para la caza en zona montañosa.*

también, para enseñanza y práctica de los mandos intermedios y puesta en punto de los distintos organismos.

Concebida su organización y dependencia en las operaciones del año anterior en el Norte de Africa, y también su doctrina de empleo, se pudo comprobar después, en Túnez e Italia, la eficacia de su misión y del papel que se la había reservado en la batalla de superficie; al sustituir las directrices que habían prevalecido los años anteriores, en la orientación de la "aviación de cooperación"—ya desaparecida por la pobreza de su concepto—en estas operaciones del teatro mediterráneo.

*La experiencia en el Norte de Africa.*—La primera cualidad del Arma aérea, a que se debe acudir cuando se la trata de dar una lógica organización, es su flexibilidad. Es decir: su agilidad para adaptarse a las necesidades del momento, necesidades distintas en la situación militar de cada campaña. Situación militar, especial, fué la que se presentó en la del Norte de Africa, en 1942-1943.

El Jefe de las fuerzas aéreas aliadas en el Norte de Africa disponía—a finales de 1942, después del desembarco en Argelia y Marruecos—de agrupaciones de bombardeo, caza y asalto—ataque al suelo, las llamaban los norteamericanos—todas ellas pertenecientes a la 12.<sup>a</sup> Fuerza Aérea



*Aviación embarcada.*

norteamericana; juntamente con algunas unidades de "entrenamiento y reparación del material", y una brigada de transporte aéreo de tropas, afectas todas a la misma Fuerza. Los efectivos ingleses los constituían: el Mando de Cooperación con el Ejército; algunas unidades del Mando de Costas y de reconocimiento fotográfico; y servicios auxiliares.

A medida que avanzaba la campaña, se iba haciendo patente, que estas fuerzas, a las órdenes y en relación con distintos Mandos de las fuerzas de superficie, sentían la apremiante necesidad de reorganizarse; y, sobre todo: de reagruparse para su eficaz y armónico empleo.

En los ataques a objetivos de retaguardia, los cazas del

Mando de Caza, de la 12.<sup>a</sup> Fuerza, tenían que utilizarse como escolta de los bombarderos pesados. Pero esos mismos cazas, en las operaciones aéreas en la zona de la batalla terrestre, debían apoyar a los bombarderos medios y ligeros. Por último, tenían también por misión, la acción defensiva y la intercepción contra los ataques aéreos del enemigo sobre la retaguardia aliada.

Mayores dificultades, todavía, se presentaban en el empleo de los bombarderos. Para el ataque en masa contra el dispositivo de superficie enemigo, se tuvo que echar mano de los bombarderos medios y ligeros, que colocados a las órdenes de los Comandantes en Jefe de los distintos Ejércitos, y desparramados por diferentes sectores del frente, hubo que concentrar bajo un mando único de las fuerzas del Aire. Para otras misiones exclusivas de las fuerzas aéreas—ataques a la navegación y a los puertos del enemigo, y protección del tráfico propio—fué también necesario, tener que acudir a estos mismos bombarderos.

En febrero de 1943, fecha señalada en la historia del empleo del Arma Aérea, se procedió a una completa reorganización y reajuste de servicios y cometidos, en las fuerzas aéreas aliadas del Mediterráneo.

Todas las unidades y elementos aéreos fueron reagrupados, sobre la base de tipo de misión a realizar. No se tuvo tan presente, ni el tipo ni las características de los aviones empleados, ni tampoco, el fin ofensivo o defensivo. Aquel mismo mes cambiaba de signo el curso y desarrollo de la campaña norteafricana.

Las agrupaciones aéreas destacadas hasta entonces en los diversos Ejércitos terrestres, se fundieron y constituyeron así, un verdadero Ejército aéreo táctico, a las órdenes de un General del Aire. Su misión abarcaba:

- 1.º—Operaciones aéreas contra las fuerzas enemigas.
- 2.º—Ataque y bombardeo a las fuerzas terrestres enemigas.
- 3.º—Acción contra sus líneas de comunicación.
- 4.º—Servicios de reconocimiento y fotografía.

Se organizó también para el ataque a la navegación enemiga, así como a sus puertos, y a los aeródromos de partida

en Cerdeña y Sicilia de la Aviación del Eje, una nueva Fuerza aérea estratégica—la 15.<sup>a</sup>—constituida por bombarderos pesados y cazas de escolta.

Por último, se dispuso una Aviación costera; para proteger los puertos aliados en el Mediterráneo y la navegación por este mar.

*Actuación en el Norte de Francia de la 9.<sup>a</sup> Fuerza.*—En mayo empezó la actuación sobre el Norte de Francia de la 9.<sup>a</sup> Fuerza Aérea, combinada esta actuación, con la intensa acción realizada por la 8.<sup>a</sup> estratégica, contra las comunicaciones e instalaciones del resto del país.

Esta labor de conjunto de ambas Flotas, es decir: la destrucción de las líneas de comunicación del adversario,

sus parques e instalaciones, así como las concentraciones de tropas en su retaguardia, supone un alejamiento de la zona de acción de las fuerzas de superficie, que representa, sin embargo, una coyuntura, una fase común, en el empleo táctico y estratégico de las fuerzas aéreas.

Mientras tenía lugar esta actividad preliminar—más bien de entrenamiento—de las unidades de combate de la 9.<sup>a</sup> Fuerza, continuaban los preparativos para el desembarco, y coincidiendo con ellos, sus formaciones aéreas de transporte de tropas, constituidas por grandes masas de aviones de transporte remolcadores—los "skytrains" y los "skytroops", como popularmente se les llama en los Estados Unidos—y cada uno de ellos, con su tren de grandes planeadores remolcados, hacían prácticas día tras día y realizaban ejercicios de conjunto con las Divisiones aerotransportadas del Ejército.

Continuó durante todo el mes la ofensiva aérea. Se dejó aislada la zona de Francia sobre la que se planeaba el asalto al Continente. Los nueve puentes de ferrocarril, y los trece de carretera de alguna importancia, tendidos en aquella zona sobre el Sena, quedaban completamente destruidos. Igual suerte cupo al conjunto de aeródromos situados en la región, al norte y noroeste de París, que debían servir de base a la *Luftwaffe* para poder atacar a los convoyes de desembarco que iniciasen la operación. Esta labor fué encomendada a los bombarderos medios—a los *Marauders*—de la 9.<sup>a</sup> Fuerza.

La caza de esta Fuerza, que sin estar dependiendo de los tres Ejércitos norteamericanos: 9.<sup>o</sup>, 1.<sup>o</sup> y 3.<sup>o</sup>; trabajaba en provecho de ellos, estaba equipada con monoplazas: *Mustangs*, *Lightnings* y *Thunderbolts*. El mismo material que la 8.<sup>a</sup> Fuerza, pero en versiones completamente distintas.

Transcribamos ahora lo que dice la revista norteamericana de Aviación "*Flying*", comentando la actuación el día D, de las fuerzas aéreas de la 9.<sup>a</sup> Fuerza, o sea, el 6 de junio de 1944:

"El día D—6 de junio—, a las 00,50 horas, empezó la expedición de transporte de los *Skytrains* y planeadores, lanzando hombres a 200 millas en la península de Cherburgo.

Los *Marauders*, a las 02,00 horas, y antes que los paracaidistas descendiesen, cayeron sobre las defensas de la costa. Ocho oleadas de bombarderos medios, llevando cada uno de ellos, 16 bombas de 250 libras, batieron desde los 4.000 pies, cuando los planeadores se acercaban a la costa, los cañones de gran calibre.

Los *Lightnings* patrullaban por el Canal y los *Thunderbolts*, mientras, volaban sobre los lugares de aterrizaje. Otros caza-bombarderos, actuando más hacia el interior, bloqueaban las carreteras, silenciaban los cañones y destruían las estaciones de radio y de energía, impidiendo la llegada de refuerzos enemigos.

Desde el día D, todos los movimientos del Ejército de invasión fueron pre-

cedidos por el mismo metódico bombardeo de la 9.<sup>a</sup> Fuerza Aérea y de la 2.<sup>a</sup> Fuerza Táctica de la R A F.

En la primera semana después del día D, los caza-bombarderos de la 9.<sup>a</sup> Fuerza Aérea atacaron más de 1.000 objetivos, además de realizar cientos de ataques aislados contra trenes, coches, tropas, convoyes y puestos de observación. Hasta que el tiempo se cerró, los pilotos de las fuerzas tácticas hicieron, por hora, más de 100 ataques individuales.

Tan pronto como fué posible, los caza-bombarderos se trasladaron a las bases del Continente. Estos campos fueron construidos por personal de la 9.<sup>a</sup> Fuerza Aérea, bajo el fuego enemigo. Los *Thunderbolts* se aprovisionaron ya en los campos de Normandía, el 13 de junio. Simultáneamente los *Skytrains*, cargados de personal y material de cirugía, iniciaron el primer servicio sanitario.

Sobre la escasez del enemigo en combustible, de la que tanto se ha hablado, conviene hacer un comentario. En el mismo día en que se inauguraron los servicios de ambulancia, los *Marauders*, atacaron unos depósitos de combustible donde se aprovisionaban las unidades *Panzer* que operaban contra la 7.<sup>a</sup> División acorazada inglesa. Contenían aquéllos, combustible para aprovisionar a varias divisiones enemigas. Se logró volar asimismo, la mayor parte de los depósitos que había en otros lugares, lo que obligó al personal de las divisiones motorizadas a unirse a la Infantería.

Durante el avance hacia Cherburgo, por primera vez, las fuerzas terrestres y las aéreas actuaron en estrecha cooperación. El 22 de junio, más de una docena de oleadas de aviones, bombardearon las posiciones de artillería, campamentos, depósitos de aprovisionamientos y municiones, y toda la artillería móvil y fija que podía encontrar en su avance, el I Ejército.

A las 14,00 horas, los *Marauders* y los *Havocs* comenzaron a actuar sobre la zona de combate, para atacar, con cinco minutos de intervalo, las fuertes posiciones que no habían podido perforar los ataques de los caza-bombarderos. Esta fase del combate coincidió con una poderosa barrera de la artillería de tierra.

Una típica misión improvisada fué la llevada a cabo por la 9.<sup>a</sup> Fuerza Aérea el 27 de julio. El I Ejército tuvo que retirarse al sur de la carretera de St. Lo-Petrier. Los *Marauders*, *Havocs* y caza-bombarderos tuvieron que intervenir. Algunos de los aviones fueron cargados con bombas de fragmentación. A otros se les asignó una zona de bombardeo, y los demás fueron dedicados a atacar los nudos de comunicación.



Un bombardero superpesado es remolcado hacia la pista de despegue.

La zona atacada aquel día comprendía unas cinco millas de largo por una de ancho. La operación logró los efectos deseados, y en un par de horas las fuerzas acorazadas del I Ejército avanzaban 12 millas.

Resulta casi imposible poder enumerar la diaria actividad de la 9.<sup>a</sup> Fuerza Aérea en Francia.

*Consecuencias de esta actuación.*—La coordinación con las fuerzas terrestres de las distintas formaciones de la 9.<sup>a</sup> Fuerza, según las circunstancias y necesidades de cada momento, y especialmente, con las divisiones acorazadas y

trató de retirarse detrás del Sena, tocó las consecuencias de la intensa labor realizada por la aviación táctica.

Esta labor de la 9.<sup>a</sup> Fuerza norteamericana—exclusivamente a ella se refieren las cifras y actuación que comentamos—fué intensamente secundada por las unidades de la 2.<sup>a</sup> Flota táctica, de la R A F británica. De la misma eficaz manera, sus ataques a objetivos y comunicaciones del Norte de Francia, facilitaron el desarrollo de las operaciones de desembarco y mantuvieron la zozobra en el Mando alemán respecto a la zona elegida. De igual modo también, apoyaron con sus caza-bombarderos y aviones lanza-cohetes



*Cazas nocturnos alemanes se preparan para el despegue.*

aerotransportadas, ha constituido una de las principales causas del éxito, ya que ha permitido conservar la iniciativa en manos del "Mando combinado" aliado, constantemente.

Desde el 1 de mayo de 1944, hasta el 6 de junio —día D—, los caza-bombarderos y bombarderos, medios y ligeros, de esta Fuerza, realizaron más de 35.000 servicios contra las defensas terrestres y otros objetivos tácticos de la zona de invasión. O sea más de 1.000 servicios diarios, que sirvieron para mantener, en el Mando germano, una total incertidumbre sobre el punto elegido para realizar el desembarco. Al mismo tiempo que desarticulaban paulatinamente el dispositivo de defensa de la costa y sus puntos sensibles, y la red de comunicaciones en la zona de los Ejércitos, perturbaban el despliegue de su Aviación y de las reservas locales. En agosto, cuando el 7.<sup>o</sup> Ejército alemán

el asalto a las playas y la arribada de los planeadores de transporte de tropas, a los puntos elegidos para desembarco aéreo, de los contingentes de la 1.<sup>a</sup> y 6.<sup>a</sup> Divisiones aerotransportadas que formaban parte del 2.<sup>o</sup> Ejército británico.

Los planeadores ingleses y norteamericanos que, además de sus bombarderos y caza-bombarderos, formaban parte de ambas Flotas—9.<sup>a</sup> de A A F y 2.<sup>a</sup> británica—, lanzaron, cinco horas antes de que las tropas procedentes de los convoyes marítimos alcanzasen las playas, varios miles de paracaidistas y soldados de infantería aerotransportada. Los *Short Stirling* y los *Skytrains americanos*—C-47—, que remolcaron estos planeadores, han prestado otros servicios, tal vez no tan brillantes, pero no por ello menos importantes, en el transporte de abastecimientos, material de todas clases y equipos. Regresando después, a las Islas, abrotados de heridos.

Toda esta espectacular explotación es lógica consecuencia del empleo del poder aéreo, de acuerdo con la actual concepción sobre la conducción de la guerra aérea; concepción que reserva para la aviación táctica—engendro de esta guerra—muy distintos y fundamentales cometidos. Si bien, hay que tener presente, que en la mayoría de los casos, la eficacia del empleo de sus formaciones, es a su vez consecuencia, de la acción estratégica realizada con anterioridad.

#### CONSIDERACIONES FINALES

Para llevar a cabo la ofensiva aérea, que ha de permitir, poder imponer al enemigo la voluntad e iniciativa propia y desarticular su resistencia, no basta la superioridad y el dominio del aire. Es preciso, además, que el atinado empleo y la utilización del poder aéreo sea explotado al máximo, en sus diversos aspectos, diferentes en cada campaña, en la batalla de tres dimensiones—aire, superficie—a que el intento de quebrantar la oposición enemiga, dé lugar.

Tanto estratégica como tácticamente, depende esta explotación de las posibilidades de la Aviación:

- 1.º De su potencia.
- 2.º De sus limitaciones.

La potencia vendrá dada por la cantidad y por la eficacia del conjunto. Las limitaciones son de distinta naturaleza.

La mayor limitación impuesta a la Aviación, es la dependencia a que está sometida a sus bases de partida—ba-

ses de trabajo, se denuncian—y de las que forzosamente tiene que partir, para actuar contra el enemigo. Es necesario, poder abastecer estas bases. De cuanto necesiten para mantener constantemente en el aire el número de aviones exigidos por las operaciones. Esta necesidad constituye otra limitación no menos importante que la primera.

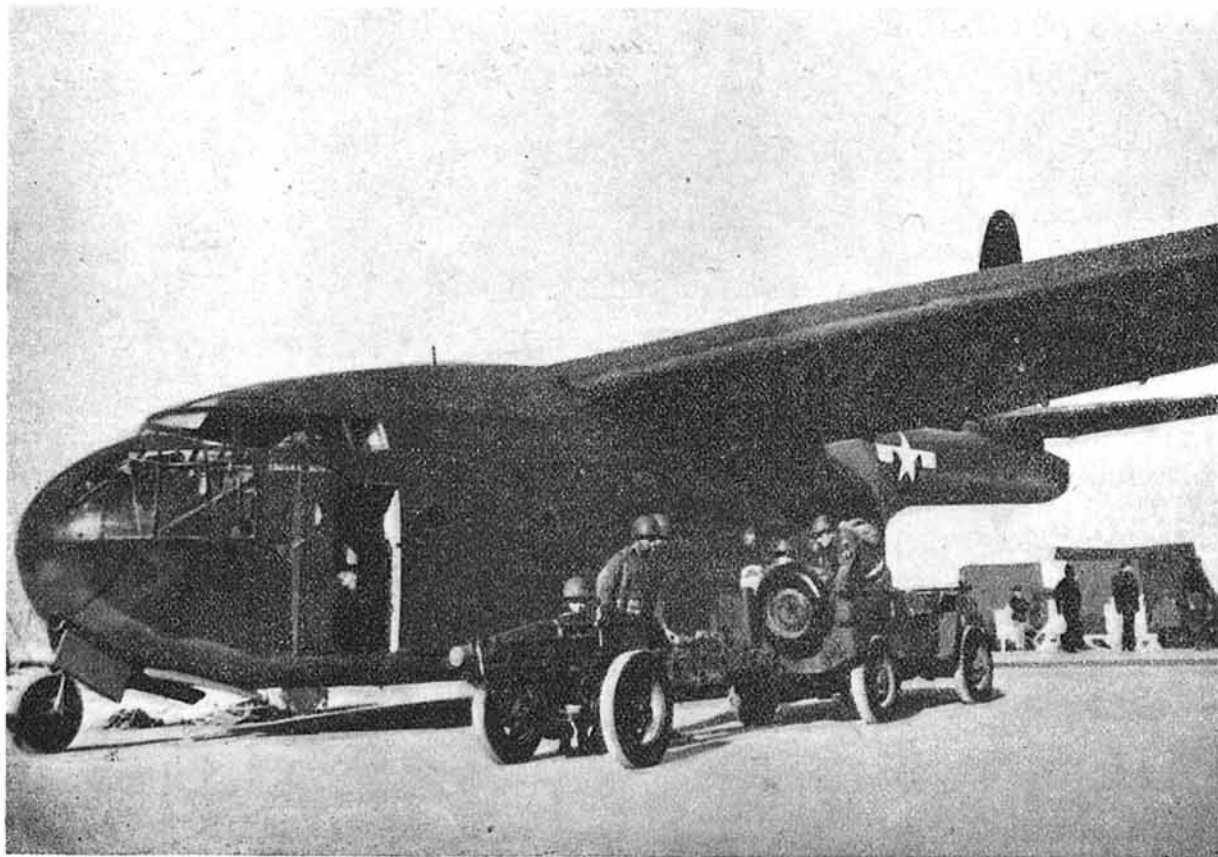
Podemos, pues, medir esta limitación, forzosamente impuesta al poder aéreo:

1.º Por el radio de acción eficiente, de las distintas formaciones aéreas utilizadas; con la carga militar, necesaria para la misión encomendada, al completo.

2.º Por la capacidad y posibilidades de las bases—ya dotadas y preparadas de antemano—para servir en tierra al número de aviones con que se pueda contar para una operación. Indiscutiblemente: no se pueden dedicar 1.000 aviones a determinada acción, si no se cuenta con bases suficientes, más que para 150.

3.º Por la proporción del total—del material y personal de que se disponga—, en condiciones inmediatas de realizar la misión que señale el Mando.

Esta proporción dependerá a su vez, de la rapidez y regularidad en el aprovisionamiento de municiones, pertrechos y combustibles diversos; así como la que se observe para la incorporación, tanto a las unidades como a sus indispensables y diferentes servicios, de los efectivos precisos, para poder mantener al completo, completamente instruidos y entrenados, los cuadros de personal de diversas especialidades.



*Nuevo planeador, todavía en período experimental, de las Fuerzas Aéreas del Ejército norteamericano, que podrá transportar 42 hombres, totalmente armados y equipados.*

En esta guerra, el bombardeo de la industria de guerra alemana ha originado indudablemente daños enormes y ha disminuído notablemente su capacidad de resistencia de las fuerzas armadas alemanas. Pero ha quedado demostrado que ha sido preciso, además, machacar las comunicaciones del interior y del frente, destrozando los puntos sensibles y los de concentración y aflujo de reservas, precisamente en la retaguardia de sus Ejércitos, para poder perturbar así todo el dispositivo de superficie, y que el sistema completo de resistencia, mezclado y confuso, aislado de sus centros nerviosos y de la zona del interior, cediese y se agrietase ante el avance impetuoso de los Ejércitos aliados. Fué preciso también, que la incomparable flexibilidad del poder aéreo facilitase, no solamente a las Divisiones aerotransportadas, sino a las tropas blindadas y a las formaciones terrestres en general, su preciosa ayuda en el transporte y abastecimiento; ayuda con que nunca, siquiera, se pudo soñar y que, al facilitar sus rápidos desplazamientos, les permitió llenar cumplidamente sus nuevos métodos de penetración y explotación de la ruptura.

Aun después del desembarco en Normandía—en presa que exigió una especial adaptación de la superioridad aliada en el aire—se tardaron todavía dos meses, para que la Aviación pudiese eficazmente prestar su apoyo directo a las tropas terrestres. Hasta entonces no se pudo llegar a imponer a las treinta y tantas o cuarenta Divisiones alemanas—que

procedentes de las 60 que disponían en aquel teatro, se llegaron a concentrar en el norte de Francia—la retirada hacia el Este. Entonces en la segunda quincena de agosto empezó realmente la invasión.

Viene a confirmar cuanto acabamos de citar, de manera que no admite réplica, que la acción aérea a gran distancia contra la retaguardia enemiga tiene que ser completada eficazmente por una acción táctica, no solamente centralizada, sino armónica y flexible. Y que pueda, así, ser dirigida a cometidos diferentes y pueda atender, con medios apropiados, a las heterogéneas necesidades que puedan originarse cerca de las líneas propias.

Para ello deben contar las formaciones de la Aviación táctica:

- Con unidades de interceptores diurnos.
- Unidades de interceptores nocturnos.
- Caza-bombarderos, y caza-lanzacohetes, para ataques rasantes.
- Bombarderos medios y ligeros.
- Masas de aviones de transporte de tropa (para desembarcos aéreos y envíos urgentes de unidades terrestres).
- Información.
- Dispositivo A. A.
- Redes de transmisiones.

