

Apoyo aéreo a tierra

Por el Comandante del Arma de Aviación FERNANDO QUEROL

(Publicado en la revista *Ejército*)

En un intento de estudiar la concepción actual de problema de tan vital importancia, este artículo pretende reflejar brevemente, a grandes rasgos, una posible estructura de la cooperación aeroterrestre, respondiendo, en muchos de sus puntos, a la orientación puesta en práctica en la última guerra.

Correspondencia orgánica tierra-aire.

La correlación entre las unidades terrestres y aéreas llamadas a cooperar—dando a las segundas nombres traducidos en espera de otros más afortunados—, puede ser fijada con arreglo al siguiente paralelismo:

- En cada Teatro de Operaciones actúa una Fuerza Aérea Estratégica.
- Con cada Grupo de Ejércitos, una Fuerza Aérea Táctica.
- Con cada Ejército, una División Aérea Táctica.

Estas unidades aéreas no están subordinadas a las terrestres, sino que ambas trabajan al mismo nivel; son interdependientes.

En escalones inferiores no debe existir emparejamiento fijo de unidades aéreas, sino sólo de un modo temporal y circunstancial.

- Con el Cuerpo de Ejército, la Aviación auxiliar de la Artillería.
- Con la División, la Aviación auxiliar de la Infantería.

Pasando al análisis de cada uno de estos acoplamientos, detengámonos a analizar las características de sus unidades aéreas.

En cada Teatro de Operaciones situamos una Fuerza Aérea Estratégica, compuesta de bombarderos y cazas de escolta de gran ra-

dio de acción, con misión de ataque al interior del país enemigo.

Queda así indicada una manifestación, la más remota, del apoyo aéreo a tierra; éste sólo es indirecto, en cuanto, tanto la Fuerza Aérea Estratégica como las unidades terrestres del Teatro de Operaciones, colaboran al mismo fin: destruir al enemigo, aunque en lugares y contra objetivos distintos.

Eso nos marca un primer empleo de la Aviación: el bloqueo económico y moral de la retaguardia contraria, dándole ocasión, además, para atacar ventajosamente el material de guerra en sus instalaciones industriales y almacenes. Un bombardeo preciso contra una fábrica de cañones techada de uralita, puede destruir de un solo golpe las piezas que, en el frente, una vez diseminadas, enmascaradas y tal vez protegidas por cúpulas de hormigón, requerirían cientos de servicios. Estas características de alcance, extendidas a toda la superficie del país adversario, son las que, precisamente, dan a la guerra moderna su matiz específico de guerra total.

Para muchos aviadores, es ésta la modalidad de empleo más envanecedora, al mostrarnos ejemplos como el del Japón, donde el sacrificio de unos aviadores, relativamente pocos, bastó para rendir un poderoso Imperio; pero, pese a sus seductoras posibilidades, no siempre será la más oportuna y conveniente, por deberse posponer a otras necesidades más perentorias, como pueden ser la defensa aérea de la patria y la ayuda a las fuerzas propias de la línea terrestre del frente.

En apoyo de cada Grupo de Ejércitos, actúa una Fuerza Aérea Táctica, la cual, aparte de sus elementos independientes, se subdivide en varias Divisiones Aéreas Tácticas (para operar con los Ejércitos) que, a su vez, y con carácter eventual, destacan unidades aéreas cerca de los Cuerpos de Ejércitos y Divisiones.

Las misiones de los elementos independientes de la Fuerza Aérea Táctica son dos: el ataque al tráfico enemigo, más allá del alcance artillero, y la defensa aérea del despliegue terrestre del Grupo de Ejércitos.

Se nos muestra así un segundo empleo de la Aviación, al apoyar, ya de modo directo—aunque mediato—, al Ejército de Tierra, defendiendo su cubierta aérea y restando capacidad logística al enemigo.

Seguramente, en el campo del apoyo directo, es éste el empleo más indicado, el que saca más partido de las actuales características de la Aviación, actuando donde no puede hacerlo más que ella y contra objetivos que no se prestan a confusión o dificultad de identificación.

Con cada Ejército opera una División Aérea Táctica, con misión de apoyo directo e inmediato sobre el mismo campo de batalla, a la vista de las unidades terrestres.

Su empleo permanente y normal es en misiones de neutralización contra la retaguardia enemiga próxima al frente, viniendo a sustituir, casi totalmente, a la antigua artillería del Ejército.

Ya hemos dicho que la División Aérea Táctica destacará algunas de sus unidades cerca de determinados Cuerpos de Ejército y Divisiones, pero sólo durante ciertos períodos de tiempo para no mantenerlas sustraídas en las épocas de inactividad de la lucha terrestre.

En el escalón Cuerpo de Ejército, la Aviación auxiliar de Artillería, corrige su tiro y complementa su acción de contrabatería.

Y, últimamente, en beneficio de la División, la Aviación auxiliar de Infantería prepara el asalto a las posiciones enemigas, misión en la que la Artillería tiene oportunidad de ayudarla, corrigiendo su tiro y bombardeo, con el disparo de proyectiles de señales.

Con el aumento de la velocidad de los aviones, se hace más difícil identificar desde el aire la línea de contacto—evitando lo que en el «argot» aeronáutico se llama «pirateo» (ataque, por confusión, a posiciones propias)—y situar exactamente las explosiones artilleras, corrigiendo su tiro; por ello, este tercer empleo de la Aviación en apoyo directo e inmediato exige, cada vez más, una mayor coordinación y enlace, y un mejor dispositivo de cooperación aeroterrestre.

No hemos aludido a las misiones de reconocimiento, porque todo avión, además de su misión propia, siempre debe procurar cumplir, en segundo lugar, otra informativa; y porque los aviones que la tienen como principal se encuentran como componentes de todas las unidades citadas anteriormente.

En resumen, para fijar los conceptos, recordemos:

- En cada Teatro de Operaciones, una Fuerza Aérea Estratégica, cuya actuación contra el interior del país enemigo nos ofrece la comprobada posibilidad de rotura de su capacidad de resistencia, trayendo por sí sola la victoria.
- Con cada Grupo de Ejércitos, una Fuerza Aérea Táctica, que, al techar el frente propio y al desvitalizar el enemigo por el ataque al tráfico que lo nutre, proporciona el más práctico apoyo a las fuerzas terrestres.
- Con cada Ejército, una División Aérea Táctica castigando la segunda línea del frente y destacando unidades en apoyo inmediato de los Cuerpos de Ejército y Divisiones.

Este último punto, el apoyo aéreo inmediato al Cuerpo de Ejército y a la División, es de gran interés, por lo que vamos a comentarlo con mayor prolijidad.

Podemos reducir a tres las principales dificultades de la cooperación aeroterrestre: la falta de comprensión y de identidad de criterio entre terrestres y aviadores, la imperfección del enlace y la morosidad en la llegada del apoyo aéreo solicitado.

Comprensión.

Las mismas razones que anteriormente aconsejaron, en el Ejército de Tierra, la creación de las Academias Generales, fundiendo,

al menos en parte, las antiguas enseñanzas independientes de las Armas, hacen brotar hoy en todos los países las Escuelas comunes a los tres Ejércitos.

Recojamos aquí algunos datos a este respecto:

- Poco después del rearme alemán, el General Halder dirigió el entrenamiento de treinta escogidos oficiales de la Wehrmacht, los cuales, durante varios años, realizaron diversas prácticas en la Aviación y la Armada, haciéndose pilotos, participando en maniobras de desembarco aéreo y naval, y navegando en todo tipo de buques, hasta capacitarse en el conocimiento de sus problemas y peculiaridades.
- Durante la Segunda Guerra Mundial, en Monte Carmelo (Palestina), el General Wawell y el Mariscal Tedder fundaron una Escuela de Estado Mayor de Tierra y Aire, donde se daban cursos de seis meses sobre aspectos de la cooperación aeroterrestre.
- En 1946 se creó en Francia la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas, donde se estudia y practica la realización de operaciones combinadas entre los tres Ejércitos.
- En 1947 se crearon, en Inglaterra, la Escuela de Operaciones Combinadas, en Fremington, y la de Estado Mayor Conjunto, en Chesham; a ésta, cuyos cursos duran seis meses, acuden alumnos ya diplomados de Estado Mayor en sus respectivos Ejércitos de Tierra, Mar y Aire, siendo ejercido, por turno, el mando de la Escuela, por un Coronel, un Capitán de Navío y un «Group Captain» de la Raf.
- También este mismo año, análogamente, se creó en Estados Unidos la Escuela de Estado Mayor Conjunto.

Todos estos países, comprendiendo la urgente necesidad de disponer de Oficiales impuestos en las disciplinas de todos los medios que intervienen en la lucha moderna, procuran capacitarlos para ocupar sus puestos en los E. M. de las futuras operaciones anfibas o para llegar a mandar fuerzas de los tres Ejércitos, como hicieron en la pasada guerra el General Eisenhower en Argel y Normandía, el Almirante

Mounbatten en Birmania y el Mariscal Keyselring en Italia.

Ello requiere, evidentemente, una cuidada selección y un intenso y reiterado trabajo de perfeccionamiento, si no se quiere acabar siendo como el ganso, que anda, nada y vuela, haciéndolo todo mal. El día que, desapareciendo los orgullosos prejuicios, las fútiles suspicacias y los rutinarios aislamientos, las fuerzas armadas se fundan en una misma mentalidad, hablando un solo lenguaje y reaccionando de modo análogo ante un mismo problema, se habrá orillado la primera de estas dificultades: la escasa comprensión e identidad de criterio.

La segunda, hemos dicho que estribaba en la imperfección del enlace. A continuación, apreciemos cómo los aliados fueron resolviendo este problema.

El primer paso se dió en el desierto líbico-egipcio, cuando el General Wawell y el Mariscal Longmore establecieron juntos sus Estados Mayores, constituyendo un Cuartel General combinado, con la consiguiente eliminación de las transmisiones intermedias. El estudio en común de situaciones y decisiones, robusteció así notablemente la eficacia de la cooperación aeroterrestre.

El segundo paso fué el establecimiento de las dos clases de tentáculos: uno, el «tentáculo avanzado», constituido por un Oficial aviador, instalado en el frente terrestre con misión de interpretar las peticiones de apoyo aéreo, traducirlas al lenguaje aeronáutico y transmitir las por teléfono al Cuartel General combinado. En cada base aérea existía, además, el «tentáculo de aeródromo», servido por un Oficial terrestre, que asesoraba sobre las cuestiones de apoyo a tierra, recogía la información suministrada por las tripulaciones al regreso de sus servicios y la traducía a expresiones inteligibles para las unidades terrestres, haciendo, en todo, de intermediario entre el Cuartel General y las unidades aéreas.

Un tercer paso consistió en la motorización de los tentáculos y en la sustitución de las comunicaciones alámbricas por la radio. A ello se llegó durante la campaña de Sicilia (julio de 1943), cuando los tentáculos fueron instalados sobre «jeeps» llamados «Rover David» en memoria del primer Oficial que los utilizó; más tarde, se llegó a

montar los tentáculos avanzados sobre tanques—recibiendo el nombre de «contact-cars»—y sobre avionetas, llamadas «Horsefly red» (caballo volador rojo) por el color con que aparecían pintadas. Con la introducción de la radio, el tentáculo avanzado pasó a cumplir, además, otra misión: la de dirigir desde el «jeep», el tanque o la avioneta la acción de las unidades aéreas sobre el objetivo.

Repasemos lo conseguido hasta ahora: función de los Estados Mayores en un Cuartel General combinado, y, a través del mismo, rápida comunicación radiotelefónica entre los tentáculos avanzados y los de aeródromo. El enlace acabó por ser ya inmejorable; los tentáculos cribaron las iniciales discrepancias de lenguaje, consiguiendo con su asidua gestión unitiva que éste llegara a uniformarse, al tiempo que los tentáculos avanzados sobre ruedas, cadenas o alas, hacían más precisa y perfecta aún la actuación de las fuerzas de apoyo aéreo inmediato a tierra.

Rapidez.

Queda por ver la solución dada a la tercera y última dificultad: la morosidad en la llegada del apoyo aéreo solicitado. Veamos también cómo se fué mejorando, cada vez más, en la Aviación la rapidez en acudir a las peticiones terrestres.

Primeramente se empezó por acercar los aeródromos al frente. En el Norte de Africa, el Mariscal Tedder acabó por situar aquéllos de donde partían los aviones encargados de apoyar a la primera línea del frente, a sólo 20 kilómetros de la misma. Con ello se conseguía que, a los pocos minutos de tramitada la petición por los tentáculos, los aviones despegaran y llegaran sobre sus objetivos.

Pero, de todos modos, siempre se perdía un tiempo irreducible en la transmisión de las peticiones y órdenes, en el despegue de los aviones y en su aproximación al frente, por lo que se llegó, más tarde, ya sobre suelo italiano, a la adopción del sistema «cab-rank» (parada de taxis); éste consistía en mantener un ritmo regular de despegue de aviones, echando al aire una formación cada determinado tiempo, independientemente de que fuera solicitada o no. Así se tenía la seguridad de disponer siempre de una unidad

aérea sobre el frente o acercándose a él. Desde el tentáculo avanzado, se indicaba por radio a los aviones en vuelo cuáles eran sus objetivos y el modo de atacarlos. Una dosis frecuentemente empleada por los aliados consistía en enviar seis caza-bombarderos por hora sobre el tentáculo avanzado de cada División. Sin embargo, eso de tener una parada de taxis permanentemente dispuesta a la puerta de casa, es sólo privilegio de los potentados, por lo que el sistema «cab-rank», al exigir un gran lujo de medios, sólo puede pretenderse ser utilizado por países en disposición de abundante material.

Conclusión.

Todas estas medidas que acabamos de comentar, conducentes a formar mentalidades aptas para la colaboración, a enlazar adecuadamente a los dos Ejércitos y a hacer más expeditiva y oportuna la intervención aérea, cristalizaron, al final de la guerra, en el magnífico rendimiento de la cooperación aeroterrestre aliada sobre las primeras líneas de campo de batalla. Ella, junto con la protección del Cielo, el aislamiento del frente enemigo y la destrucción de su potencial metropolitano, patentizaron en sus distintos aspectos el perfeccionamiento obtenido en lo que es tema de este trabajo: el apoyo aéreo a tierra.

Si pretendemos lograr una buena cooperación, debemos aprovechar la enseñanza que nos brinda la pasada guerra; y ya que es forzoso empezar por el principio, concentremos nuestra atención sobre cuáles fueron las bases iniciales de la excelente cooperación aeroterrestre conseguida por los aliados, limitándonos de momento a evocar sus dos situaciones fundamentales:

- Una, las faldas de la montaña bíblica del Carmelo como escenario, cuando sobre las mismas mesas de trabajo, uniformes caquis y grises estudiaron problemas de común interés, capacitando las mentes para el planteamiento y ejecución de operaciones combinadas.
- Otra, en las dunas de un lugar inominado del desierto, cuando un General de Tierra y un Mariscal del Aire cobijaron sus sinceras ansias de colaboración y el estudio de sus planes y decisiones, bajo las lonas de una misma tienda de campaña.