

# Aeronáutica Militar

## Cooperación con el Ejército de Tierra

Por el Teniente Coronel

Martínez Merino

Es un hecho innegable la necesidad de la Aviación de Cooperación, sin poder estar conformes con la idea de que "la Aviación auxiliar de las fuerzas de superficie puede y debe ser suprimida en beneficio de la Armada Aérea", uno de los postulados más discutibles de la teoría douhetista. La realidad de la guerra ha ido más allá que todas las previsiones, y es necesario rendirse ante la evidencia de que, así como el Ejército del Aire puede cumplir por sí solo sus misiones específicas de Aviación independiente; el Ejército de Tierra y la Marina no podrán ya jamás cumplir las suyas en condiciones de plena eficacia si no son ayudados en sus actuaciones por la Aviación.

En estas condiciones, puestas más de manifiesto cuanto más avanza la actual contienda, nada puede aconsejar el dejar a esos Ejércitos privados de tan indispensable elemento, y resulta evidente la necesidad de la Aviación de Cooperación con el Ejército de Tierra y con la Marina.

Aparte de estas consideraciones, es para nosotros una cosa establecida por la ley de 9 de noviembre de 1939, que crea el Arma de Aviación, el que ésta esté formada por la Armada Aérea, la Aviación de Cooperación con el Ejército de Tierra y la Aviación de Cooperación con la Marina.

Las noticias de la conflagración mundial a que asistimos y las experiencias de nuestra pasada guerra, facilitan ya elementos de juicio suficientes para formarse una idea de cómo ha de funcionar esta cooperación, que con visión clara establece nuestra ley citada. Tratando de concretar un poco y poner de manifiesto la importancia que estos servicios han adquirido, vamos a sugerir los organismos y unidades que, a nuestro juicio, deben comprender en una Aviación estas misiones de cooperación.

Pero antes de entrar de lleno en la Aviación de Cooperación, quisiéramos dejar bien sentado que la existencia de ella no excluye el que el resto de la Aviación sea también empleada en beneficio directo del Ejército de Tierra o Mar cuando así sea necesario; antes al contrario, la organización de la Armada Aérea y su enlace con los Ejércitos del suelo ha de ser de tal naturaleza que en momento necesario (y ello no en forma excepcional), parte o toda ella se emplee como tal Aviación de Cooperación. Este sistema de empleo, practicado en nuestra guerra, ha tenido su confirmación, plena de éxitos, en la lucha actual.

Para la necesaria unidad de doctrina y procedimientos, así como para el mejor aprovechamiento y distribución de las Unidades, será conveniente que toda la Aviación de Cooperación de cada clase esté bajo un mando. Un jefe de la Aviación de Cooperación con el Ejército de Tierra y un jefe de la Aviación de Cooperación con la Marina. Nosotros nos limitaremos a hablar hoy de la primera.

*Aviación de Cooperación con el Ejército de Tierra (A. C. E. T.).*—Es necesario, en primer lugar, definir claramente lo que se entiende por *cooperación* con el Ejército

de Tierra, ya que el concepto no suele estar suficientemente claro.

Las necesidades que el Ejército de Tierra siente, con respecto a Aviación, son: Bombardeo, reconocimientos a la vista y fotográficos, vigilancia, corrección del tiro de Artillería, acompañamiento durante el combate y ataque al suelo (asalto), protección (caza y Artillería A. A.). Si bien todas ellas podrían comprenderse bajo el nombre genérico de cooperación, nosotros sólo daremos este nombre a la Aviación que debe ponerse a las órdenes directas de los jefes de las Grandes Unidades del Ejército, es decir, aquella que ha de actuar como ojos indispensables del Mando, y que comprende:

a) Todas las Unidades de Aviación necesarias para llevar los servicios de reconocimiento (inmediato, a larga distancia y de noche), fotografía, información, corrección del tiro de Artillería, señalamiento de objetivos, localización de fuerzas propias, enlace, etc.

b) Los organismos que han de preparar y difundir la información aérea obtenida (situación enemiga, movimientos, fortificación, obras, tránsito en vías de comunicación de retaguardia, Aviación, etc.), todo ello en forma que los datos (cartas, fotografías, noticias, etc.) puedan ser rápidamente utilizados.

c) Enlace con la Armada Aérea. Aviones para que vuele el Mando terrestre. Transmisiones.

Podría comprenderse aquí la Artillería A. A. afecta a las Grandes Unidades, como en el Ejército alemán, por ejemplo; pero prescindimos de esta misión para ajustarnos a lo hasta ahora legislado en España.

Esta Aviación, que no ha de combatir nunca si no es en defensa propia, podría llamarse también, acaso con más propiedad, Aviación de Información, para diferenciarla de la Armada Aérea (Aviación operativa), cuya misión es combativa, tanto en acciones de Aviación independiente como en misiones de bombardeo o combate en cooperación con fuerzas del suelo.

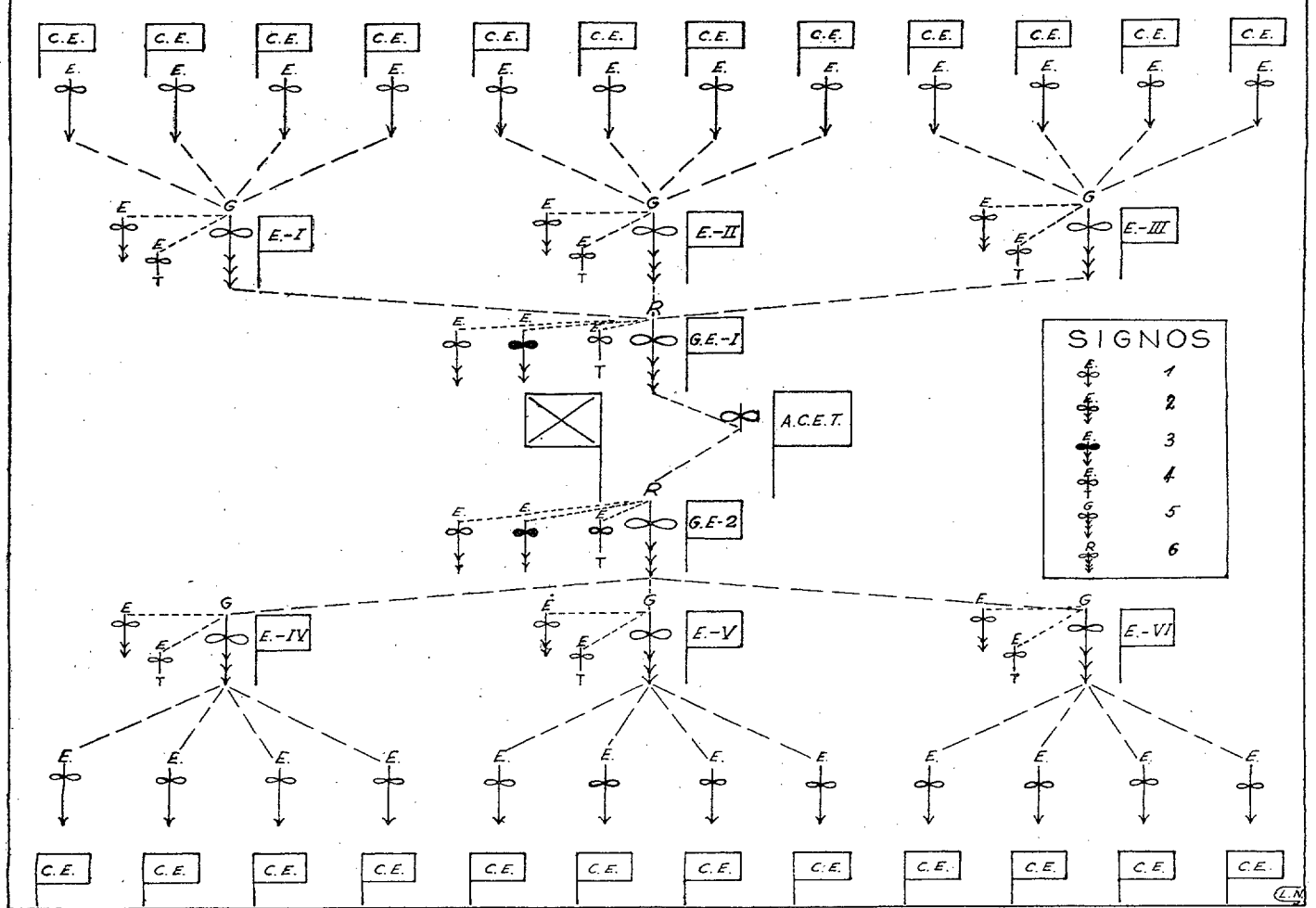
Por la necesidad de concretar un poco, para no perderlos en divagaciones, hablaremos sobre una organización hipotética, que a grandes rasgos puede ser: (*ver gráfico*).

Un Ejército de Tierra compuesto de dos Grupos de Ejército a tres Ejércitos, con cuatro Cuerpos de Ejército cada uno, a tres Divisiones (72 Divisiones con 1.500.000 hombres en números redondos).

Un Ejército del Aire de 7.000 a 8.000 aviones como mínimo, de los cuales unos 500 estén dedicados a cooperación con el Ejército de Tierra.

La Aviación de Cooperación para un tal Ejército debería ser en esquema:

Un General Jefe de la Aviación de Cooperación con el Ejército de Tierra (General de la A. C. E. T.), dependiendo directamente del Ministro del Aire o General en jefe del Aire. Tiene a su lado un Estado Mayor y está siempre jun-



Signos convencionales: 1, Escuadrilla de Observación. — 2, Idem de Reconocimiento estratégico. — 3, Idem de id. nocturno. — 4, Idem de Transporte. — 5, Grupo de Reconocimiento. — 6, Regimiento de Cooperación. — A. C. E. T., Aviación de Cooperación con el Ejército de Tierra. — G. E., Grupo de Ejércitos. — E., Ejército. — C. E., Cuerpo de Ejército.

to al General en jefe del E. de Tierra. Su categoría será siempre menor que la del General de Tierra, y su misión será asesora de él, además del mando de las Unidades de la A. C. E. T.

En cada *Grupo de Ejércitos*, un Coronel jefe de un Regimiento de Cooperación, al lado del General del Grupo de E., con los Organismos y Unidades siguientes:

- Una Plana Mayor.
- Una Escuadrilla de Reconocimiento Lejano.
- Una Escuadrilla de Reconocimiento de Noche.
- Una Escuadrilla de Transporte.

Un Grupo de Escuadrillas de Reconocimiento en cada Ejército (tres Grupos).

Su Plana Mayor (pequeño E. M.) tiene como Secciones más importantes las de Información y Fotografía y Cartografía, con un gabinete fotográfico, del que hablaremos más adelante.

En cada *Ejército*, un Comandante con un Grupo de Escuadrillas de Reconocimiento, formado por:

- Una Plana Mayor.
- Una Escuadrilla de Reconocimiento Lejano.
- Una Escuadrilla de Transporte.

Una Escuadrilla de Observación o Reconocimiento próximo en cada Cuerpo de Ejército (cuatro Escuadrillas).

En cada *Cuerpo de Ejército*, un Capitán con una Escuadrilla de Observación.

En general, no hay Aviación divisionaria. La División pide al General del Cuerpo de E. los servicios que necesite. Como excepción, en las Grandes Unidades Blindadas (carros) deberá haber una Escuadrilla por División, ya que su actuación lejos de los lugares de transmisiones bien orga-

nizadas, aisladas muchas veces y siempre con una gran movilidad, le harán necesaria esta cooperación.

En total, 42 Escuadrillas con unos 500 aviones en números redondos.

Independientemente de esta A. C. E. T., las Grandes Unidades de la Armada Aérea (Flotas, Divisiones, etcétera) actuarán en sectores que se superpondrán a los de las Grandes Unidades del Ejército de Tierra (Grupos de E. y Ejércitos) y estarán enlazadas con ellas para prestarles la ayuda necesaria.

En este esquema puede echarse de menos la Aviación de Asalto o Cadena, de tan brillante historia en nuestra Aviación, desde su nacimiento en la campaña de Marruecos, y tan ligada al suelo que es su única razón de existencia. Pero ya hemos dicho que esta Aviación, como la de bombardeo y caza, y en general todo lo que podría llamarse *cooperación combativa*, lo incluimos en la Armada Aérea.

No es conveniente que la Aviación de Asalto esté afecta al Cuerpo de Ejército o Ejército. Ello supondría una dispersión grande de estas fuerzas, y además, siempre que actuasen serían insuficientes si sólo cooperan las asignadas a la Unidad actuante. Es mejor que esté afecta a la Gran Unidad del Aire que opere en la zona del Ejército, y un perfecto y rápido enlace la haga intervenir donde sea necesario y en la cantidad precisa en un momento determinado. El aprovechamiento es así mayor, el rendimiento de las Unidades aumenta y además están en relación con el gran bombardeo, caza y bombardeo en picado, cuya actuación será generalmente conjunta.

Solamente en Unidades especiales, de gran movilidad y capacidad de penetración (en las acorazadas, por ejemplo),

podría convenir afectarles circunstancialmente Unidades de Asalto o Bombardeo en picado.

Por otra parte, la orientación moderna, al blindar los aviones de caza y destructores, armándolos fuertemente con cañones y ametralladoras pesadas y dotándoles de alguna carga de bombas, parece en este momento que hace de ellos el mejor avión de asalto, ya que su velocidad los hace menos vulnerables y se simplifica el número de tipos de avión a construir, y esto aconsejará cada vez menos el afectar permanentemente a determinadas Unidades aviones que pueden tener aplicación múltiple.

### Los Mandos.

Resulta así en cada Gran Unidad del E. de Tierra (excepción hecha de la mayor parte de las Divisiones) un jefe del Aire. Este jefe (o Capitán) no es un *enlace* en el sentido simple de esta palabra, como hasta ahora ha sido frecuente denominarlo en nuestro Ejército, aun cuando una de sus misiones sea la de enlazar a la Gran Unidad de Tierra con el Aire. Es el *Comandante de Aeronáutica* (mejor, *de Aviación*) de nuestro Reglamente de Grandes Unidades, que toma así nueva vida.

Entre sus misiones estará también la de redactar la parte referente a Aviación en las órdenes de operaciones de la Gran Unidad, además de ser el jefe de todos los elementos del Aire que formen parte de la misma G. U.

Con relación al Mando del Aire, estos jefes son autónomos, sin tener que pedir ninguna autorización para hacer los servicios que ordene el jefe de su Gran Unidad, limitándose a dar cuenta de los realizados diaria o periódicamente.

### Las Escuadrillas.

Por sus diferentes cometidos, las Escuadrillas de Cooperación con el Ejército tendrán que ser de cuatro clases: Escuadrillas de Observación o Reconocimiento Próximo, Escuadrillas de Reconocimiento Lejano, Escuadrillas de Reconocimiento de Noche y Escuadrillas de Transporte.

*Escuadrillas de Observación* o Reconocimiento Próximo. Ya hemos dicho que en cada Cuerpo de E. o División Blindada habrá una Escuadrilla de esta clase.

Estará formada por doce aviones de alguno de los tipos estudiados para este cometido (*Arado, Henschel, Focke-Wulf 189, Westland "Lysander",* avión asimétrico *Blohm Voss 141*, etc.) de poca carga, unos 350 kilómetros de velocidad, armado sólo con ametralladoras y provisto de máquinas de fotografía vertical y oblicua y estación radio. Su principal cualidad ha de ser un campo de vista despejado para el observador. En caso necesario, ésta es una misión que permite el aprovechamiento de algunos tipos de aviones anticuados.

Estará a las órdenes directas del General de Cuerpo de E. o División, y en aerodromos muy próximos al frente (en ocasiones hasta a 15 ó 20 kilómetros) y próximos también al puesto de mando del General. El jefe de la Escuadrilla recibirá las órdenes directamente de él o por su E. M., y le dará también directamente el parte o resultados de sus servicios.

Su dependencia del Comandante jefe del Grupo (Comandante de Aeronáutica del E.) será orgánica y técnica.

Sus misiones serán las de reconocimiento táctico (a la vista y fotográfico), vigilancia continua de la situación y movimientos del enemigo, exploración, corrección del tiro de Artillería, señalamiento de objetivos a batir, situación de fuerzas propias, etc. No harán ninguna misión de combate, sal-

vo la propia defensa, y no penetrarán en profundidad más de 60 u 80 kilómetros en terreno enemigo. En el sentido del frente, su actuación estará circunscrita al límite de la zona de acción del Cuerpo de E.

Los observadores serán en su mayor parte oficiales del Ejército de Tierra que hayan seguido un curso de Observadores en Aviación.

Como enlace permanente, la Escuadrilla tendrá destacado un oficial en el puesto de mando del Cuerpo de E. o División. La Segunda Sección del E. M. del General será el mejor emplazamiento de este oficial, pues su trabajo estará muy ligado al de esta Sección.

Por su actuación, siempre como Escuadrillas aisladas, tendrán un numeroso escalón rodado, que ha de comprender: coches y ómnibus para el personal, camiones de repuesto, taller, camión radio con remolque gonio, ambulancia, cisternas de gasolina y agua, remolque fotográfico, tractores, etc.

Los aviones en el aire estarán siempre perfectamente enlazados por radio, en telefonía, con su jefe de Escuadrilla y con el Cuerpo de Ejército y las Divisiones de éste, que deben disponer, por lo menos, de una radio para escucha de Aviación. Las ondas o frecuencias estarán repartidas para evitar interferencias (gama de 40.000 a 50.000 kc.). La corrección de Artillería se hará hablando directamente con el Grupo o Batería que tira (dotado también de radio en telefonía) y sin empleo de ninguna clave.

En tierra, la Escuadrilla estará enlazada por teléfono directo de Aviación con el jefe del Grupo (en el puesto de mando del Ejército) y con el oficial de enlace en el puesto de mando del C. de Ejército. Tendrá dos estaciones de radio de tierra: una, para trabajar con los aviones en vuelo, y otra, para el enlace con los mandos de Tierra y Aire, meteo, etc.

El jefe de la Escuadrilla estará en relación constante con los jefes de Escuadrilla de los Cuerpos de E. vecinos. El intercambio de noticias e informes será de gran utilidad.

Todos los servicios de estas Escuadrillas deben ser protegidos por caza. El jefe del Grupo pedirá a la Flota o Gran Unidad del Aire que esté en la zona de su Ejército la protección necesaria.

La experiencia ha puesto de manifiesto que para que la cooperación sea eficaz ha de estar fundada en las normas siguientes (útiles para toda la A. C. E. T.):

1.<sup>a</sup> La Escuadrilla está a las órdenes directas (tácticamente) del Jefe del Cuerpo de E., recibiendo las órdenes de misión y partes de ejecución sin ningún intermediario.

2.<sup>a</sup> El jefe de la Escuadrilla ejecuta las órdenes recibidas, de acuerdo con instrucciones fijadas por el Mando de Aviación, de tal manera que los deseos del Mando de Tierra queden satisfechos y su necesidad cubierta en la forma aeronáuticamente mejor.

3.<sup>a</sup> Todo cuanto se hace es para facilitar la acción inmediata de la Unidad de Tierra, y hay que dárselo rápidamente (en unas horas las noticias pueden ser viejas) y en tal forma que no tengan más que emplearlo: las fotos, interpretadas, rotuladas y en el número que precisen; los itinerarios, formados; las escalas, calculadas, etc.

4.<sup>a</sup> El enlace tiene que ser rápido y perfecto. Debe practicarse constantemente para que en el momento de ser necesario nada falle.

*Escuadrillas de Reconocimiento Lejano* o estratégico. La necesidad de que cada Ejército esté bien informado de lo que pasa en la retaguardia enemiga, a una profundidad

mucho mayor que la que pueden proporcionar las Escuadrillas anteriores, y solamente desde un punto de vista estratégico, ha obligado a crear las Escuadrillas de Reconocimiento Lejano.

En cada Ejército habrá una Escuadrilla de este tipo, a las órdenes directas del Jefe del Grupo de Reconocimiento (Comandante de A. del Ejército).

Estará compuesta de nueve aviones de reconocimiento estratégico, de gran velocidad y radio de acción, de los tipos más modernos; bien armados, pero que puedan confiar su defensa a su velocidad principalmente, ya que han de actuar siempre sin caza, como aviones aislados y muy internados en territorio enemigo.

Actualmente se emplean aviones bimotores (*Ju-88*, *Me-110*, *Breda 88*, *Blackburn Botha*, *Do-215* y *217*, etc.) de unos 500 kilómetros de velocidad y de 2.000 a 3.000 kilómetros de radio de acción, preparados especialmente; bien equipados de máquinas verticales de fotografía, generalmente dos de diferentes focos, con mando eléctrico a distancia; máquinas oblicuas, ametralladoras, buena radio y radiogoniómetro, calefacción, oxígeno, etc.

Su misión será principalmente fotográfica y a gran altura, teniendo al Mando informado al día de la organización del terreno enemigo, movimiento en carreteras, ferrocarriles, ríos, costa, etc.; construcción de nuevas vías de comunicaciones, voladuras o inutilizaciones hechas por el enemigo o por la propia Artillería o Aviación; obras de fortificación, concentraciones de tropas, actividades en industrias, astilleros, aerodromos, bases navales, transportes marítimos, etc., etc. El vuelo bajo en estas misiones no se podrá practicar con frecuencia.

Sus observaciones han de ser constantes, ya que los mejores informes saldrán de la comparación de fotos de días sucesivos. Nada debe escapar a sus máquinas en la zona de acción de su Ejército, que a estos efectos estará delimitada varios centenares de kilómetros a retaguardia del enemigo.

No es preciso insistir sobre la enorme importancia y utilidad de estos reconocimientos. Como fuente de información única muchas veces, o como complemento y confirmación de otras informaciones, serán elementos valiosos para la decisión del Alto Mando, tanto en la defensa como en los planes ofensivos. Completarán la cartografía poniéndola al día, y en muchas ocasiones sus mapas fotográficos sustituirán a las cartas incompletas o que no existan. Es un servicio indispensable al Ejército como *Unidad fundamental de la maniobra estratégica*, si no quiere moverse a ciegas.

La Escuadrilla tendrá en su aerodromo un laboratorio o gabinete fotográfico muy completo, dirigido por un oficial, con un número grande de especialistas, preparado para trabajar rápidamente. El revelado, fijado y lavado de negativos (películas del orden de 60 metros de largas) se hace con carretes automáticos en cubetas especiales. Se emplean secadoras eléctricas para positivas y negativas, etc. Tendrá además un equipo de especialistas informadores e interpretadores de fotografías.

Las órdenes de servicios a estas Escuadrillas las dará el General del Ejército al jefe del Grupo, que ha de formar parte de su E. M., y de él recibirá también los resultados de los servicios, fotografías en el número que sean necesarias para su distribución a las tropas y cuantos informes precise. Los observadores podrán ser también oficiales del Ejército de Tierra con curso de Observación.

El servicio de estas Escuadrillas es el más peligroso, sin la aureola popular que suele acompañar a las acciones de la

caza. Por tener que estar mucho tiempo en territorio enemigo (servicios de tres y cuatro horas), por sufrir muchos ataques de la caza adversaria, por la Artillería A. A. y por las averías naturales, hay que contar con un número grande de bajas. En una Escuadrilla alemana de este género, en el frente de Rusia, hemos visto perder en tres meses (155 servicios) dos tercios de sus equipos, con un promedio de un avión y equipo completo perdidos por cada 25 servicios de avión aislado.

El escalón rodado de estas Unidades será mayor que el de las anteriores Escuadrillas, pues estará aumentado por unos mayores elementos para fotografía, camión para oxígeno y mayor cantidad de personal.

Además de los enlaces por teléfono y teletipo, la Escuadrilla tendrá en tierra dos estaciones radio con gonio.

En el Grupo de Ejércitos (P. M. del Regimiento de Cooperación) habrá otra Escuadrilla de esta clase para los servicios especiales del Alto Mando.

*Escuadrillas de Reconocimiento de Noche.*—Es ésta una modalidad nacida en esta guerra y que a los alemanes les ha dado excelentes resultados, especialmente en la campaña de Rusia.

Por temor a la Aviación, los Ejércitos mueven lo menos posible sus tropas de día, sobre todo en las proximidades del frente. Este lujo sólo se lo puede permitir quien tiene un dominio absoluto del aire, cosa que no es fácil. Los más importantes movimientos se hacen de noche, y así puede dar durante el día sensación de tranquilidad un sector que realmente tiene gran movimiento en sus carreteras o ferrocarriles.

Con estas Escuadrillas se llega a descubrir grandes movimientos y concentraciones en regiones que de día parecían sin interés.

En cada Grupo de Ejércitos, además de la Escuadrilla de Reconocimiento Estratégico, habrá otra de Noche. Si no existiese el Grupo de E., será necesario dársela al Ejército, frente o Agrupación autónoma equivalente.

Estará formada por nueve aviones de tipo bimotor y de no mucha velocidad, por las dificultades de la toma de tierra nocturna en campos improvisados. Aviones de reconocimiento estratégico que hayan quedado algo anticuados serán siempre un buen material para estas misiones: tipos *Do-17*, etc.

Los aviones tendrán el equipo propio de su especialidad: máquina vertical especial para fotografía de noche; paracaídas luminosos, que iluminan una gran zona durante algunos minutos y permiten una buena observación a la vista; bombas especiales para fotografía, tiradas con lanzabombas y con espoleta a tiempos, que produce el fognazo a un determinado tiempo de caída, impresionando así la película, etcétera, etc.

Los servicios serán también de larga duración, generalmente, y por aviones aislados. La altura será de 500 a 1.000 metros para el reconocimiento a la vista, y de unos 2.000 metros para los reconocimientos fotográficos. Estos servicios podrán realizarse con mayor impunidad que los de día.

Una buena instalación de radio a bordo, y radiogoniómetro, radiofaro y faro de luz en tierra, serán indispensables para que los servicios puedan hacerse. La Escuadrilla tendrá dos estaciones de radio en camiones.

El mayor enemigo de estos aviones será el proyector de luz. Por efecto del deslumbramiento puede llegar a derribar el avión, y desde luego, imposibilita el servicio. La mejor defensa es tener luces fuertes en el interior de la cabi-

na, poner cortinillas en los cristales y seguir el vuelo con instrumentos hasta salir de la zona de los proyectores. Al observador le impide toda observación. Los aviones estarán pintados, por debajo, de negro mate para que no reflejen la luz y hacer más difícil su localización.

El escalón rodado será análogo al de las Escuadrillas anteriores. Su Sección fotográfica estará reducida a un remolque.

A veces podrán llevar, en reconocimiento ofensivo, algunas bombas. Su efecto material será pequeño; pero pueden tener gran efecto moral por ser de noche, y siempre introducirán perturbaciones en las líneas de comunicación o puntos de importancia vital.

*Escuadrillas de Transporte.*—Hemos hablado de que en la Plana Mayor del Regimiento de Cooperación y en las de los Grupos de Reconocimiento (en el Grupo de E. y en los Ejércitos) debe existir una Escuadrilla de Transporte. Esta tiene misiones variadas y material de aviones diverso también.

Sus cometidos principales serán los de enlace de la Aviación de Cooperación con el Ejército del Aire: transporte de correo, material, mercancías, personal, evacuación de heridos, etc., de las diferentes Escuadrillas y Organismos, siendo su unión con los Mandos, Parques y Organismos centrales. Otra misión importante es que el Mando de Tierra vuele siempre que lo desee: para trasladarse, para ver desde el aire la disposición de sus tropas estacionadas o en marcha, para ver el terreno que tiene delante de sus posiciones, para hacer los enlaces que necesite y otra serie de misiones que en la guerra surgen.

La Escuadrilla puede tener nueve o doce aviones; la mitad, de transporte pesado, y la otra mitad, de aviones ligeros, o aún mejor, avionetas. Lo ideal sería tener un material apropiado a sus usos, y algunas veces podría convenir el autogiro; pero en la práctica se emplearán en estos cometidos muchos aviones que, por estar anticuados, no tengan otras aplicaciones.

### Las Planas Mayores de los Regimientos y Grupos de Reconocimiento.

La P. M. de cada Regimiento de Cooperación en el Grupo de E. o de Grupo de Reconocimiento en el Ejército, ha de tener una organización parecida a un pequeño E. M.

Ya dijimos que sus Secciones más importantes eran las de Información y de Fotografía y Cartografía; agregaremos ahora el Servicio de Transmisiones, pues los tres son la base del éxito de la A. C. E. T.

*Sección de Información.*—Las noticias o fotografías obtenidas por las Escuadrillas no podrán ser utilizadas directamente, necesitando pasar por un Gabinete o Sección de Información e interpretación, por muy sencilla que, como en las Escuadrillas, ésta sea.

En las P. M. de los Grupos de Reconocimiento (Ejércitos), esta Sección estará al mando de un Capitán. Sus misiones serán: reunir, clasificar y seleccionar los trabajos de los observadores y partes de la situación enemiga; confeccionar diariamente cartas e informes con los resultados de los reconocimientos aéreos; reunir información enemiga (noticias, declaraciones de prisioneros, cosas captadas por radio, etc.); situación de los campos de Aviación enemigos, y todo cuanto pueda ser de utilidad informativa para el Ejército de Tierra o para el del Aire. Ha de dar constantemente datos al Mando en una labor ininterrumpida.

Como fuentes de información tiene: 1.º Los partes de

las Escuadrillas y las noticias por radio de los aviones en vuelo. Además de la Escuadrilla de Reconocimiento Estratégico de la P. M., le mandarán informes las Escuadrillas de los Ejércitos inmediatos. Las Escuadrillas de Cuerpo de E. dan sus partes directamente y en primer lugar al General de su C. de E.; pero una copia de todos los partes y órdenes la mandan a la Sección de Información del Grupo, a quien darán además por teléfono, radio o teletipo sus noticias.—2.º Las fotografías de las Escuadrillas, una vez interpretadas y preparadas por la Sección de Fotografía.—3.º Las noticias que le facilite el Ejército de Tierra.—4.º Las noticias de la red a. a.—5.º Las noticias cogidas por la radio.—6.º Las noticias de los prisioneros. Todos aquellos que puedan decir algo interesante para Aviación, serán enviados a esta Sección por el Ejército (aviadores derribados, personal de aerodromos ocupados, etc.).—7.º Información meteorológica. Además de los partes del Servicio Meteorológico, la primera noticia que se reciba por radio de todas las Escuadrillas será el estado del tiempo por la mañana.—8.º Los informes que mande la Flota (Aviación independiente) del sector, que le dirá siempre lo que sus aviones hayan visto, aun cuando no vayan en misión de reconocimiento (ataques de caza enemiga, aerodromos vistos, fotografías importantes, etc.).

La difusión de sus informes la hace: 1.º Por el parte o información diaria, resumen del parte de todas las Escuadrillas y de las noticias recibidas en el día. De este parte se remitirán copias al General del Ejército, al Jefe del Regimiento de Cooperación (Grupo de E.), a la Flota del sector, y cuando las noticias puedan interesarles, a los Ejércitos vecinos. El informe a la Flota es muy interesante, pues muchas veces será origen de algunos de sus servicios, y ha de ser misión de esta Sección cooperar también a la información de la Flota con los informes que pueda adquirir en el Ejército. Esta cooperación, bien llevada, evitará servicios duplicados en los Regimientos de Cooperación y en la Flota.—2.º Por la entrega al Ejército de fotografías, itinerarios fotográficos y mapas fotográficos en número grande para que lleguen a las Unidades inferiores.—3.º Por un gráfico diario (transparente sobre un 200.000, generalmente) con las observaciones de los reconocimientos del día (obras, circulación en carreteras y ferrocarriles, etc.) de su frente y de la retaguardia enemiga. Periódicamente, cada quince días o un mes, se hará otro gráfico resumen, que dará idea de la actividad de un sector o línea.—4.º Gráfico de aerodromos enemigos, sacado de la información fotográfica; noticias de prisioneros, espías, etc. En este gráfico se procurará dar idea de la potencia aérea del enemigo por el número de aviones y su distribución.

Para que el enlace y la información sean más perfectos, el jefe de esta Sección ha de ir personalmente a la Sección 2.ª del Ejército a llevar el resumen diario y hacer las aclaraciones necesarias, al mismo tiempo que a obtener los informes que necesite. De la misma manera, el jefe del Grupo despachará diariamente con el General del Ejército para pedirle instrucciones u órdenes sobre los asuntos que le interesen.

En la Plana Mayor del Regimiento (Grupo de E.), la Sección de Información estará a cargo de un Comandante. Funcionará de manera análoga a la anterior, reuniendo los informes de los Grupos de Escuadrillas, a los que agregará los de sus Escuadrillas Estratégica y de Noche.

Informará al General del Grupo de E., al General Jefe de la Aviación de Cooperación y a la Flota de su frente.

*Sección de Fotografía y Cartografía.*—Al lado de cada

Sección de Información habrá una de Fotografía y Cartografía. Sus misiones serán:

Interpretación de fotografías; reproducción de todas las fotografías de las Escuadrillas para la construcción de itinerarios, mosaicos y cartas de fortificaciones; reunión y clasificación de todos los partes fotográficos; facilitar las cartas a la P. M. y Escuadrillas dependientes de ella; sacar las copias que el Ejército necesite de fotos, itinerarios, mosaicos, etcétera; proporcionar a las Escuadrillas el material fotográfico; enlace con la Sección Topográfica del Ejército y con las Secciones de Fotografía de los Ejércitos vecinos (P. M. de sus Grupos); hacer planos fotográficos.

Es el complemento de la Sección de Información. Tiene afecto un gabinete fotográfico, al mando de un Oficial, con un número grande de especialistas, ya que el trabajo ha de ser muy intenso y rápido para que sea útil.

Hará rápidamente el aprovechamiento, la interpretación y reproducción de todos los negativos que envíen las Escuadrillas, y el traslado a las cartas de todas las observaciones, preparando las planchas para la reproducción impresa de ellas cuando sea necesario, con las nuevas fortificaciones, modificaciones de caminos y ferrocarriles, puentes volados o construídos, nuevos aerodromos, etc. Para trabajar rápidamente es necesaria una relación estrecha con alguna Sección Topográfica del Ejército o del Aire. En menos de cuarenta y ocho horas desde la entrega de los negativos, debe ser posible imprimir sobre algunos miles de cartas las modificaciones necesarias, entregándolas al Ejército para su utilización inmediata.

Además de las cartas, al Ejército deben entregarse gran cantidad de fotografías e itinerarios interpretados, con las fortificaciones y terreno de su frente, y negativos a la Flota para que se haga los que necesite. El ideal es que hasta a los jefes de pequeñas Unidades lleguen las fotografías que puedan interesarles (por lo menos, al Batallón).

Registros, archivos, etc., completarán y ordenarán la labor importantísima de esta Sección.

*Servicio de Transmisiones.*—Formando parte de la red general de transmisiones del Ejército del Aire, tendrá la Aviación de Cooperación su red propia, que podrá estar constituida en la forma siguiente:

El Regimiento tendrá en su P. M. un Comandante Jefe del Servicio de Transmisiones.

Este servicio se ocupará de: Cubrir todas las necesidades de transmisiones de la P. M. y unidades del Regimiento; organización de los Grupos de Transmisiones; instalación y entretenimiento de la red telefónica, de teletipos y radiotelegráfica; señalamiento de indicativos y frecuencias a las estaciones radio; protección del vuelo (servicio radiogoniométrico y transmisión de meteo). Reparación de las estaciones de radio de la P. M. y de las Unidades.

Del Jefe de Transmisiones dependerán tres Grupos de Transmisiones (uno para cada Ejército). Cada uno de estos grupos tendrá dos Compañías: una con hilos, compuesta de tres Secciones: la primera, de teléfonos; la segunda, de teletipos, y la tercera, de tren de reparaciones y taller con repuestos. Esta Compañía debe poder hacer con su material unos doscientos kilómetros de tendido de cable grueso de campaña (cuatro conductores) y otro tanto de hilo delgado. La otra Compañía es de radio, y tendrá la primera y segunda Secciones con estaciones radio y la tercera de tren de reparaciones y repuesto. Entre las dos Secciones tendrán, por lo menos, una estación de un kw., dos de 100 wat. y dos de 60/70 wat.

Las radios tendrán el servicio repartido: la de un kw. hará en corta todas las transmisiones y recepciones de tierra a larga distancia; las demás trabajarán con las Escuadrillas de Cuerpo de E. y de reconocimiento a larga distancia, con el Ejército y en Meteorología y red a. a.

El Grupo de Transmisiones instalará su red independiente de la del Ejército, pero de acuerdo con él. Cuando el servicio del Ejército o del Aire falle o sea insuficiente, debe poder ser sustituido o reforzado por el otro.

Los Grupos serán motorizados, con unos 120 camiones y remolques por Compañía. Llevarán máquinas de cifrar y descifrar.

La P. M. del Regimiento tendrá una Sección de teléfonos y teletipos y otra de radio. Las estaciones radio de tierra y aire de las Escuadrillas son independientes de todo lo dicho.

*La Artillería A. A.*—Intencionadamente no hemos hablado de la Artillería A. A. en el esquema hecho, por no establecerse en nuestras disposiciones que la que acompañe al E. de Tierra sea del Aire. En los Ejércitos en los que toda esta artillería pertenece a Aviación (Alemania, por ejemplo), a cada Ejército acompaña un Regimiento, que tiene como mínimo tantos grupos de cinco baterías como Cuerpos de E., más las baterías necesarias para la defensa de los aerodromos de las Escuadrillas de Cooperación. En este caso toda esa artillería está a las órdenes del Jefe de Aeronáutica de la Gran Unidad Ejército, que tiene categoría de Teniente coronel o Coronel, aumentando también la categoría del Jefe de A. del Grupo de E. Esta Artillería A. A. es sólo para las tropas y es diferente de la A. A. territorial, que no depende de la A. C. E. T.

Cuando no sea así, como en nuestro caso, claro es que a las unidades de la A. C. E. T. acompañará la A. A. A. del Aire correspondiente. En la P. M. habrá un jefe de la Artillería A. A., y las baterías estarán distribuídas entre los aerodromos que ocupen las Escuadrillas. Para cada Grupo de Escuadrillas (Ejército) será necesario un Grupo de A. A.

Independientemente de esto, cada Escuadrilla deberá tener una dotación fija de dos cañones de 20 mm. y seis ametralladoras, como armamento propio, al mando de un Oficial.

### La Aviación de cooperación en tiempo de paz.

Como en tiempo de paz las Grandes Unidades no están, generalmente, constituidas más allá del Cuerpo de E., será necesario tener una distribución territorial de las Escuadrillas con miras a las que luego pudieran formarse. Así, por ejemplo, en España, donde las Capitanías Generales o Regiones (Cuerpos de Ejército) son el límite de estas Unidades en la paz, podría haber tantas Escuadrillas de Observación o Reconocimiento próximo como regiones militares (Madrid, Sevilla, Valencia, Barcelona, Zaragoza, Burgos, Valladolid, La Coruña, Baleares, Canarias y dos en Marruecos); total, doce Escuadrillas. Las de Baleares y Canarias podrían sustituirse por Escuadrillas de Cooperación con la Marina.

Debería haber, además, cuatro Escuadrillas de Reconocimiento estratégico (Pirineo, Madrid, Estrecho y Marruecos) y dos de Reconocimiento de Noche (Madrid y Andalucía).

Las de Reconocimiento estratégico y de Noche se podían hacer coincidir con Regiones aéreas, en las que estarían las Planas Mayores de Grupos o Regimientos, con sus Secciones de Información y Fotografía.

No es necesaria la organización de las Escuadrillas de Transporte en tiempo de paz.