

Los Servicios del Ejército del Aire en campaña

PUNTO DE VISTA DEL MANDO Y DEL ESTADO MAYOR

Por el Coronel
MATA MANZANEDO

*Primer premio del tema de "Arte Militar Aéreo",
de nuestro segundo concurso de artículos.*

Nuestra legislación define el Arma aérea como el "fundamento, medula y razón de ser del Ejército del Aire"; su actuación está regida principalmente por el imperativo de la velocidad, y la diversidad de misiones que ha de realizar exige para su cumplimiento disponer de medios variados y abundantes; si esta última condición no se logra con oportunidad, el colapso o anulación de la actividad aérea propia será inmediato. Esto justifica la importancia que todas las entidades aéreas de carácter bélico conceden a la organización y funcionamiento de sus servicios.

La misión general de los mismos, tal como la definen los antiguos reglamentos, ha sido ampliada por las características de la guerra moderna, pudiendo decir que actualmente son los encargados de facilitar la acción del Mando, proporcionando a las tropas los medios necesarios para vivir, moverse y combatir, desembarazándolas de lo innecesario y recuperando en la medida de lo posible sus medios o elementos.

Un tratadista militar, con un criterio antropológico, compara la constitución de los Ejércitos modernos con el organismo humano: asimilando el cerebro al Mando, el sistema nervioso al Estado Mayor, que traduce y vigila el cumplimiento de las decisiones del primero; los sentidos y sistema muscular, a la información y a las tropas que han de realizar las acciones previstas, y finalmente, el sistema circulatorio es el conjunto de los servicios.

La existencia de éstos fué sentida por las masas guerreras en todo tiempo, y tal carácter tenían en muchos aspectos las impedimentas que les seguían, pues llenaban algunas funciones de los modernos servicios.

Los Reyes Católicos pueden considerarse como unos de los precursores de su organización. Las ordenanzas para las "gentes de su guarda", dictadas en 1503, fijaban reglas para el alistamiento de los soldados, así

como para la reclamación y percibo de sus haberes y recta administración de su justicia. En ellas se estatúa "el alarde" que el Capitán de la compañía había de hacer ante los "veedores" y "contadores" y "oficiales de sueldo", cuyas funciones eran análogas a las de los actuales Cuerpos de Intendencia e Intervención. El primer servicio de Sanidad Militar conocido que merece el nombre de tal, data del sitio de Granada y es obra personalísima de la Reina Isabel, en la que, como en todas sus empresas, la gran Castellana no tasó su amoroso esfuerzo.

Pero la creación de los servicios en su concepto actual se inicia hacia mediados del siglo XIX. El mismo Napoleón, creador del Cuerpo de Ejército, hacía vivir sus Ejércitos sobre el país, limitando los envíos de retaguardia a aquellos elementos que no podían proporcionarse directamente, como las municiones, cuyos pesados furgones en muchas ocasiones entorpecieron sus rápidas maniobras.

Las dificultades se agravan al aumentar los efectivos de los Ejércitos, y para superarlas exigen una organización y funcionamiento de los servicios que, debido a Moltke, alcanzan gran perfección en la campaña francoprusiana y culminan en los complejos y voluminosos organismos surgidos en la guerra 1914-1918.

El Arma aérea embrionaria, al iniciarse esta última, se desarrolla rápidamente, y bien pronto sintió la necesidad de tener y tuvo servicios propios.

En nuestra Guerra de Liberación se logró un elevado rendimiento de los escasos medios aéreos disponibles, porque las acertadas disposiciones de un Mando previsor fueron ejecutadas prestamente por los servicios.

Estos han de resolver el problema de elegir unos medios, obtenerlos, distribuirlos y conservarlos; la última función puede exigir reponerlos, entretenerlos y

recuperarlos en la medida de lo posible. La cuantía y plazo de ejecución de estas operaciones vendrá fijado por las mutables necesidades de la guerra.

La definición y satisfacción de las necesidades es atributo del Mando supremo, que, auxiliado por el Alto Estado Mayor y Consejo Superior de la Guerra, formarán el "plan de guerra", fijando la acción de los distintos Ejércitos, base para la confección de sus respectivos programas. Corresponde a los Estados Mayores detallarlos para que sean realizables en el plazo previsto, trabajo que supone una coordinación constante de Tierra, Mar y Aire para alcanzar el mayor rendimiento de los medios que puedan reunirse, sean de producción nacional, importados o facilitados por países aliados.

Esta coordinación se hará más íntima al estallar las hostilidades, pues muchas fuentes de recursos, como reclutamiento, industrias movilizadas, transportes y red de comunicaciones, nutren simultáneamente dos o más de los Ejércitos, aunque su explotación quede a cargo de uno de ellos.

Circunscritos al Ejército del Aire sus servicios se organizan en el Cuartel General del Aire, en cuyo escalón su función es principalmente directora y reguladora, pues han de ser orientadores y reserva general de sus escalones subordinados: Grandes Unidades aéreas y Regiones y Zonas aéreas; la diferencia esencial de unas y otras se refleja en la organización de sus servicios.

Las Grandes Unidades aéreas son la reunión bajo un Mando único de Unidades aéreas y de otras Armas y los servicios que precisan para su actuación; ésta se caracteriza por su movilidad, rapidez de concentración y empleo ofensivo y en masa.

Los organismos de las Regiones y Zonas aéreas, por su carácter preferentemente territorial, pueden tener mayor fijeza, y sus servicios, además de atender a las Unidades que les estén afectas, serán capaces de prolongar y completar los de las Grandes Unidades aéreas que transitoriamente puedan estacionar en ellas.

Un eficiente funcionamiento del Ejército del Aire exige, en términos generales, la organización de los siguientes servicios: Información, comprendiendo la contrainformación y los servicios especiales; Cartografía, Antiaeronáutica, Transmisiones, Transportes, Infraestructura, Armamento y municionamiento, Guerra química y Servicio Contra Incendios, Material de vuelo, Combustibles y grasas, Protección del vuelo, Intendencia, Intervención, Sanidad, Farmacia, Recuperación, Eclesiástico, Justicia, Policía y orden y Postal.

Esta larga enumeración no supone la organización de Cuerpos especiales que hayan de servirlos, pues la preparación técnica de cierto personal especializado le da capacidad sobrada para hacerse cargo de varios; análogamente le ocurre al personal de la Escala de Tierra, que une a su larga experiencia el conocimiento de las cosas del aire, circunstancias que le permitirán desempeñar perfectamente varios cometidos.

Los servicios de carácter específicamente aéreo son los de Material de vuelo, Infraestructura y Protección del vuelo; el de Antiaeronáutica, si bien en subordinación, tiene su prolongación en los otros Ejércitos, y en

los restantes, el nexa con sus homónimos de Tierra y Mar se acusa en distintos grados. Además, el Ejército del Aire es usuario constante de ciertos servicios del Ejército de Tierra, como son el de Ferrocarriles, Vías navegables, Caminos, Forestal e Hídrico, que en ocasiones puede organizarlo para sus necesidades, y circunstancialmente precisa utilizar algunos de la Marina.

Por el contrario, la modalidad aérea del transporte tiene carácter nacional, ya que cuando el Mando Supremo así lo ordene, servida por el Ejército del Aire podrá actuar en beneficio del Ejército de Tierra, de Mar o de cualquier otra entidad que lo precise.

Antes de iniciar el análisis de los distintos servicios expondremos unas consideraciones de carácter general, que en todo o en parte afectan al conjunto de los mismos. Un aspecto esencial de su funcionamiento es la resolución de un problema de transportes simultáneos que hace perceptible su influencia recíproca; lo que impone que la coordinación a que antes aludíamos es imprescindible subsista entre los distintos servicios del Aire y aun dentro de los distintos escalones de uno mismo.

La función coordinadora corresponde exclusivamente al Mando en sus distintas jerarquías, auxiliado por su Estado Mayor, que en escalones elevados podrá delegarla en su jefe de Estado Mayor, que por este simple hecho, en analogía con el primero, es el jefe nato de los servicios. Como responsable del funcionamiento táctico de los mismos dictará las disposiciones que tengan tal carácter, que en todo caso tendrán primacía sobre las de carácter técnico, que dictadas por el jefe del servicio de un escalón superior pudieran resultar en contraposición. El espíritu de dependencia y relación de los servicios con respecto al Mando y su Jefatura técnica superior está claramente reflejado en todas las doctrinas, y concretamente en el párrafo 24 de nuestro Reglamento de Grandes Unidades, al decir: "El General de una Gran Unidad ejerce, sin "restricciones", el mando de todas las fuerzas y elementos de la misma..."

El funcionamiento de los servicios exige una función directora y otra ejecutiva, que motivan la necesidad de órganos directores y ejecutores. La armónica coexistencia de los órganos coordinadores con los citados últimamente impone una adecuada organización. Esta debe ajustarse a los principios de economía de medios, sencillez, flexibilidad, seguridad y ligereza; si se alcanzan estas condiciones se logrará que, sin estorbar a las tropas, se garantice el funcionamiento de los servicios en las variadas circunstancias de la guerra, empleando el mínimo de medios.

La universalidad de las acciones aéreas hace que la clásica división del territorio nacional en Zona de los Ejércitos y Zona del Interior no sea aplicable al del Aire, pues el Arma aérea prácticamente no tiene limitaciones en el espacio, dada la extensión superficial que normalmente comprenden las naciones. Además ocurre frecuentemente que sus Unidades aéreas o anti-aéreas adscritas a la defensa de un punto sensible, por grande que sea su alejamiento de costas o fronteras o de la línea de contacto, desarrollan actividades muy superiores a las de otras que estacionen más próximas

al enemigo; lo que motiva que en el Aire no puedan clasificarse, con propiedad, sus servicios como de campaña y del interior, pues todos, en cierto modo, son de carácter nacional.

ORGANOS DIRECTORES.—No obstante lo que acabamos de decir, que atañe más bien a un antiguo concepto de seguridad geográfica, los servicios en su escalón más elevado han de realizar operaciones tan complejas que son incompatibles con las vicisitudes de la guerra. La investigación, fabricación y adquisiciones que permiten reunir los medios adecuados en la cuantía necesaria se realiza desde tiempo de paz, y el organismo que las ejecuta, Subsecretaría, Dirección de Servicios..., debe seguir sus actividades durante la guerra; estará en íntima relación con el Director de los Servicios del Cuartel General del Aire; si este cargo no fuese asumido por el Jefe del Estado Mayor del Aire, le informará sobre las posibilidades de los servicios en todo orden y su mejoramiento, debiendo a su vez ser informada sobre las futuras necesidades del Ejército aéreo de operaciones.

Formando parte del Cuartel General del Aire existirá un "Jefe Superior" por cada servicio, que en las Regiones y Zonas aéreas será el "Jefe del Servicio" para aquellos que tengan representación. Las misiones de uno y otros dentro de sus respectivos servicios serán: asegurar el cumplimiento de las órdenes recibidas del organismo coordinador de su Gran Unidad, Región o Zona aérea y las del organismo director del servicio del escalón superior; dictar normas a sus órganos subordinados para la ejecución de dichas órdenes; solicitar oportunamente los medios necesarios para la ejecución del servicio o su reposición, así como satisfacer análogas peticiones de los escalones inferiores sobre los cuales ejercerá la inspección técnica. Para facilitar su gestión en los escalones cuya importancia lo requiera existirá un jefe u oficial del servicio que, agregado a la Cuarta Sección del Estado Mayor, será agente de enlace del servicio.

ORGANOS DE EJECUCION.—Son las agrupaciones de medios afectos a los distintos escalones del servicio que permiten establecer la doble corriente de abastecimiento a las tropas y de evacuación de los elementos que no les son precisos, o formaciones especiales que dotadas de elementos apropiados ejecutan las misiones técnicas que caracterizan los distintos servicios.

La asignación de medios en los distintos escalones, en cantidad y calidad, puede hacerse de una manera permanente o temporal. Los primeros, o medios propios, serán los indispensables para que puedan atender las necesidades de carácter normal de la Gran Unidad y mantener una pequeña reserva.

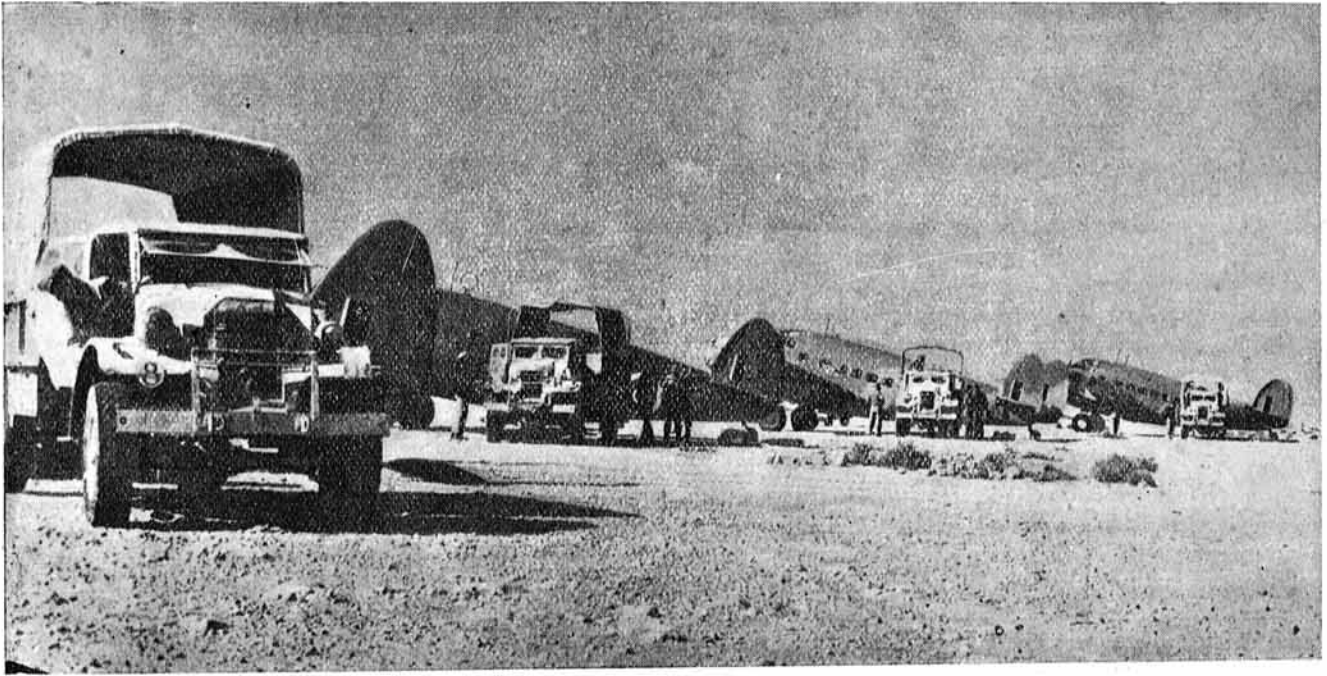
Los medios eventuales proceden de otros escalones del servicio o de servicios distintos; así ocurre frecuentemente con los de transporte y mano de obra no especializada; su asignación responde a la exigencia de atender necesidades extraordinarias y cesa tan pronto como desaparecen. Los órganos de ejecución, Unidades o formaciones, pueden ser de carácter fijo o móvil; la especialización de sus elementos, particularmente los de transporte, aunque muy conveniente, debe restrin-

girse para no malograr la elasticidad que representa su posible utilización por varios servicios. Su constitución debe permitir el fraccionamiento de las Unidades, pues en el conjunto del despliegue aéreo frecuentemente hay que atender necesidades de pequeño volumen, pero en estacionamientos alejados entre sí.

El empleo o funcionamiento de los servicios, como en todo problema táctico, está influido por la misión, enemigo, terreno y medios. El análisis de estos factores permite al Jefe "decidir" el despliegue de las Unidades aéreas y tropas en general, que tendrá gran influencia en la "decisión" del despliegue de los servicios. Por otra parte, la actividad aérea enemiga y la D. A. C. A. propia condicionarán la mayor o menor dispersión o concentración de los órganos de los servicios, y análoga influencia tienen la cuantía y características de los medios disponibles, así como el terreno, por el trazado, densidad y naturaleza de la red de comunicaciones, particularidades meteorológicas o de vegetación de la zona de despliegue que faciliten la ocultación y su capacidad logística.

De una manera general el funcionamiento de los servicios del Ejército del Aire se ve facilitado, en relación con sus similares del Ejército de Tierra, entre otras, por las siguientes causas: para el primero, sus efectivos son más reducidos, los estacionamientos de sus tropas tienen mayor permanencia, y exceptuados los de las Unidades de cobertura aérea o de cooperación, no estarán bajo la acción de las armas terrestres, y finalmente, porque toda la circulación que motiva el accionamiento de los servicios se hace por medios aéreos o terrestres; pero estos últimos, en todo caso de gran rendimiento, utilizan itinerarios de buena viabilidad, generalmente no afectados por los fuegos de las armas terrestres. Contrariamente dificultan su funcionamiento la particular constitución de las Unidades aéreas; su elemento esencial y activo, el escalón de vuelo, aun reforzado con aviones nodrizas, tiene poca capacidad de transporte, la que es absorbida en su mayor parte por lo que pudiéramos llamar elementos inseparables, como son el personal especialista con sus herramientas y elementos auxiliares de trabajo. Esto entraña grandes dificultades para los servicios cuando las Unidades aéreas cambian de estacionamiento, pues han de fraccionarse para que aquéllas no queden sin la debida asistencia.

La mecánica general del funcionamiento de los servicios pudiera ser la siguiente: Los organismos de investigación e información de la Dirección General de los Servicios proporcionarían los elementos de juicio necesarios, asesorando, cuando fuesen requeridos para ello, al Estado Mayor, Junta Superior o entidad similar, lo que la permitirá hacer una acertada elección del elemento objeto de la adquisición; ésta puede presentar distintas modalidades, según se trate de artículos que hayan de ser fabricados o solamente transformados o que su utilización no exija preparación previa; por razones similares la adquisición puede variar en una amplia gama, desde la más absoluta centralización a una autorización que alcance a los escalones inferiores del servicio, con vistas a que las necesidades sean servidas con mayor celeridad y evitar transportes inútiles.



La Estación reguladora abastece a la Gran Unidad.

Los elementos se reúnen en los lugares designados, constituyendo verdaderos "escalones de acumulación", que en ciertos casos podrán organizar estaciones almacén del o de los Parques del Ejército del Aire. Este realizará las expediciones que se le ordenen de acuerdo con las probables necesidades hacia las estaciones reguladoras, o más propiamente zonas de estaciones reguladoras, pues será frecuente que una sola resulte insuficiente, y con esta modalidad se atenúan las consecuencias de las incursiones aéreas enemigas. En sus inmediaciones pueden almacenarse los distintos elementos, y parte de ellos estarán cargados sobre vagón de ferrocarril, constituyendo el "escalón ferroviario" de los citados Parques. A la vista de los pedidos formulados por los escalones subordinados del servicio, hará los envíos necesarios para cubrir los déficits que éstos tuvieran en sus repuestos, es decir, "abastecerán" a las Grandes Unidades aéreas y Regiones y Zonas aéreas, misión que es realizada por el "escalón de contacto". Las Grandes Unidades, Regiones y Zonas aéreas establecen "centros de entrega", que coincidentes o no con las "estaciones de abastecimiento" y de permanencia variable, son los lugares donde se efectúa el "suministro" o entrega por los órganos de los servicios a las tropas. Los órganos regimentales de éstas efectúan la "distribución" a las Unidades subordinadas.

Para atender las necesidades de Unidades aisladas o personal transeúnte, los distintos servicios pueden establecer con carácter circunstancial órganos especiales, tales como estaciones de alimentación y enfermerías y talleres de tránsito. La situación y características de la zona antes apuntada pueden aconsejar la supresión o coincidencia de algunos de los órganos reseñados, ya que en realidad se reducirán a la presencia de un representante del servicio, para que éste se lleve a cabo en la forma debida; análoga consideración cabe

hacer cuando puedan utilizarse los servicios de otros Ejércitos. El escalonamiento de los recursos en cuantía y lugar debe satisfacer a la doble necesidad de atender las necesidades de las tropas con un margen proporcionado para incidencias y reducir al mínimo los transportes, las operaciones de carga y descarga y la inmovilización de los recursos.

Los servicios en función de la misión que realizan cabe agruparlos en servicios de información, que comprende éste y en parte el de Antiaeronáutica; los de Dirección, integrados por los de transmisiones, transporte e infraestructura, constituyendo los restantes los de asistencia, pues subvienen necesidades espirituales o materiales de las tropas consideradas desde el doble punto de vista de seres humanos y combatientes.

Prescindiendo del servicio de información, contrainformación y servicios especiales, que por su extensión, complejidad y modalidades singulares no tienen cabida en este trabajo, vamos a tratar ligeramente de los más importantes.

La doble misión del "servicio cartográfico" es atender las necesidades cartográficas de todo género de las Unidades y efectuar los levantamientos aéreos que se precisen para completar o poner al día la cartografía existente. Por razón de afinidad engloba el servicio fotográfico.

Por ser la cartografía de muy costosa y lenta formación, todos los trabajos que se realicen se inspirarán en aprovechar al máximo los que se hubieran efectuado anteriormente. En esta idea los mapas Militar Itinerario, Topográfico Nacional, cartas marinas y aeronáutica, serán la base de las dotaciones cartográficas.

La Dirección del servicio radica en el Cuartel General del Aire, constituyendo una de las secciones de

su Estado Mayor; en los escalones inferiores está integrada en sus segundas secciones.

La misión de los organismos directores, que para evitar duplicidades inútiles en algunos aspectos lo son también ejecutivos, es: dictar normas técnicas para la realización de los trabajos fotogramétricos y fotográficos, así como para la elección, empleo, conservación y entretenimiento del material especial que exija la realización de los trabajos, y abastecer del mismo a los órganos subordinados.

Los órganos ejecutivos son las secciones fotoaéreas afectas a las Grandes Unidades, Regiones y Zonas aéreas cuya composición es variable y proporcionada a los cometidos que han de realizar, y son de carácter móvil para las primeras y semifijo y fijo para las segundas. Las secciones móviles están formadas por camiones fotográficos, que la Gran Unidad afecta a los regimientos, de acuerdo con sus necesidades, su personal dirigido por el Jefe de observadores tendrá a cargo los trabajos necesarios para la obtención de los documentos fotográficos, su interpretación técnica y difusión si para ésta no exigen la previa interpretación táctica que será realizada por los Estados Mayores. Afecto a éstos quedará otro equipo fotográfico, que dotado con elementos de mayor rendimiento podrá prestar ayuda a los equipos que la precisen, y especialmente con sus medios de reproducción podrá obtener gran número de documentos en plazo breve. También podrá ejecutar levantamientos que tengan como base fotografías aéreas estereoscópicas de la zona a levantar, reproducidas en multicopista en los colores complementarios del anaglifo, que permiten hacer un somero estudio del relieve de las mismas con el empleo de gafas adecuadas; de ellas puede obtenerse un croquis planimétrico si el operador es experto, con una ligera modificación del pantógrafo normal. La acción del servicio será reforzada por los establecimientos movilizables y los de carácter oficial, del Estado, Provincia o Municipio que fueran de utilidad a estos fines.

Antiaeronáutica trata de asegurar, por su información y los fuegos de su Aviación de caza y armas anti-aéreas, la cobertura necesaria para impedir la investigación y ataques aéreos enemigos, y caso de realizarse, atenuar sus consecuencias. "El servicio del mismo nombre" ha de proporcionar los elementos necesarios y oportunamente para hacer posible estos fines. Ello exige abastecimientos de distintos órdenes para que sus Unidades y organizaciones mantengan la debida eficiencia; serán realizados por los servicios correspondientes, como Intendencia, Sanidad, Municionamiento, Guerra química, etc.; que sus órganos puedan ser informados con la debida anticipación sobre las características del objetivo que han de atacar para que sean capaces de desarrollar una acción oportuna y eficaz, exige una red de transmisiones segura y de gran rendimiento; la solución ideal sería la organización de una red particular para este servicio; si no puede lograrse se adoptarán las medidas necesarias para que, mediante una simple contraseña, todas las redes queden automáticamente especializadas en su beneficio con preferencia sobre otro cualquiera.

En dependencia del Estado Mayor del Aire, la Dirección General de Antiaeronáutica dictará las medidas

necesarias para lograrlo. Aprobadas por el primero, los órganos directivos regionales, Jefes de Antiaeronáutica de Región o Zona aérea vigilarán su cumplimiento; en las Grandes Unidades aéreas el Jefe de Antiaeronáutica de las mismas será el encargado, por delegación del jefe de su Estado Mayor, de establecer la necesaria coordinación con el correspondiente organismo regional para que en los cambios de estacionamiento la Gran Unidad tenga rápida conexión con la red antiaeronáutica general; igualmente propondrá las modificaciones convenientes que impongan las particularidades del despliegue aéreo.

La coordinación de la Antiaeronáutica en la Zona de los Ejércitos de Tierra, así como en las zonas que queden a la dependencia de la Marina, quedará a cargo de sus respectivos jefes de Antiaeronáutica.

Como órganos ejecutivos cuenta con las Secciones de Información de campaña, que organizan la malla más avanzada de la red de acecho, la que se prolonga cubriendo todo el territorio nacional. Este se divide en zonas que comprenden varios sectores, en los que se asientan los puestos de observación. La organización de estos últimos está en relación con su importancia, pudiendo estar dotados de aparatos de localización de fundamento óptico, sonoro o de radiaciones.

El servicio de una red de acecho completa absorbe mucho personal, pero por los cometidos que han de desempeñar, gran parte del mismo serán hombres no aptos para misiones activas, o mujeres.

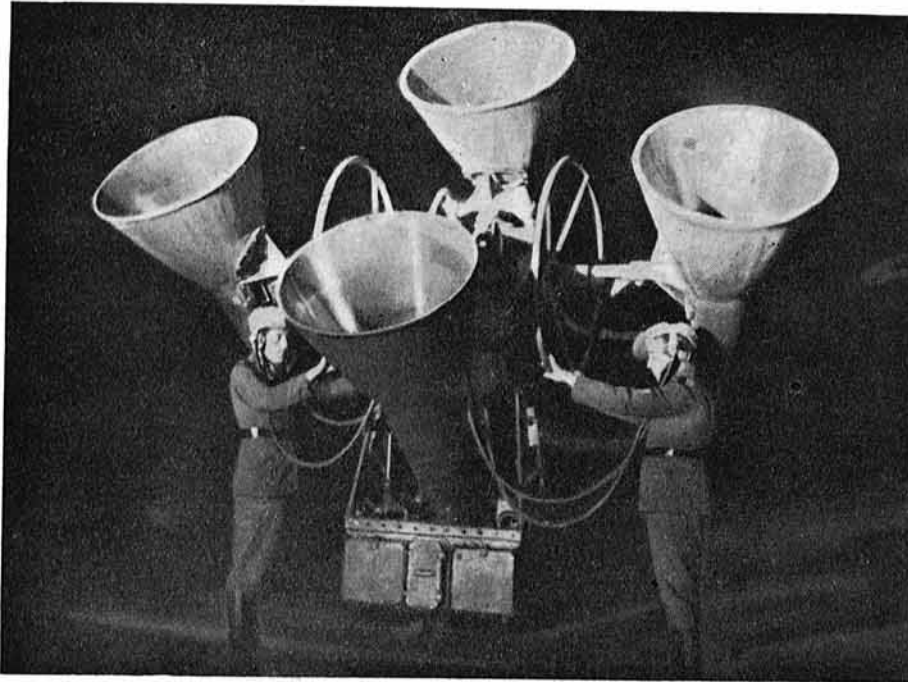
Las Unidades de información aeronáutica de campaña prestaron valiosos servicios durante la Guerra de Liberación. Constaban de dos secciones de idéntica composición; cada una podía desplegar seis puestos de observación, que dotados de estaciones emisoras-receptoras y ocupando buenos observatorios naturales inmediatos a la línea de contacto y espaciados unos veinte kilómetros en el sentido del frente, podían realizar una buena transmisión hasta treinta kilómetros en fonía y unos sesenta en grafía. Sus mensajes eran captados por una estación más potente instalada sobre un camión o remolque, que en caso necesario actuaba como intermediaria para retransmitir la información a los centros del mismo nombre situados a la intermediación de puestos de mando, aerodromos de caza y centros de la red de acecho en general.

En íntima relación con la anterior desenvuelve su actividad la defensa pasiva; tiene a su cargo la adopción de medidas que atenúan los efectos de las incursiones aéreas enemigas, como son la extinción de luces, servicio de incendios, asistencia y recogida de víctimas, organización de refugios y otras varias; pero su fin principal debe ser disciplinar las poblaciones para evitar las graves crisis morales que puedan producirse.

SERVICIOS DE DIRECCION.—Son los que permiten al Mando realizar en tiempo oportuno sus funciones características: "concebir", "decidir", "preparar" y "dirigir" la maniobra propuesta; sólo serán posibles si aquél está en contacto continuo y seguro con sus órganos de información y asesoramiento, que han de proporcionarle los elementos de juicio necesarios para su decisión si ésta puede ser conocida oportunamente por quienes han de realizarla, si puede vigilar

su ejecución y si está al tanto de las incidencias que puedan presentarse. Lo que significa disponer de buenas transmisiones.

La ejecución de la maniobra proyectada exigirá el acondicionamiento de aerodromos y realizar otros trabajos en relación con los mismos que permitan adop-



Información antiaérea.

tar un despliegue aéreo adecuado y dirigir y administrar debidamente la mano de obra y elementos de trabajo; es decir, una organización de Infraestructura. Por último, los movimientos de las tropas o elementos precisos para la batalla imponen organizar los transportes.

SERVICIO DE TRANSMISIONES.—Su misión es facilitar el "enlace". Aunque esencialmente distintos, no es posible desligar los conceptos "enlace" y "transmisiones", pues éstas son los medios necesarios para materializar y hacer efectivo el primero, por permitir establecer el contacto con los órganos superiores o subordinados que se desee, lo que justifica su denominación de "Arma del Mando" y que estén a la dependencia directa de su órgano auxiliar el Estado Mayor.

Todos los medios de transmisión conocidos, agentes, procedimientos eléctricos, ópticos y acústicos, son empleados en el Ejército del Aire; pero teniendo en cuenta sus usuarios y para evitar dificultades no suelen agruparse en una sola organización. Así, Infraestructura tiene a su cargo las transmisiones eléctricas con hilos, el servicio de protección de vuelo por englobar la red radiogoniométrica y meteorológica, y el balizamiento de rutas atiende las redes eléctricas sin hilos y procedimientos ópticos que requieren aparatos especiales, y la defensa pasiva emplea preferentemente los acústicos para sus señales de alarma.

Las distintas estaciones que sirven a ciertos corresponsales emplean un mismo procedimiento de transmisión que someten su trabajo a determinada disciplina, se agrupan formando una "red", la que a su vez se enlaza y superpone con otras del mismo o distinto género. Según las necesidades que sirven pueden ser de carácter general o particular; las primeras pueden especializarse en todo o en parte por un tiempo determinado, pudiendo igualmente organizarse sub-redes especiales.

Las funciones directoras son asumidas en los distintos escalones por sus respectivos Jefes de Transmisiones; los órganos ejecutores son las unidades de transmisiones encargadas de la construcción, conservación y explotación de las redes y los parques que han de suministrar a las primeras el material que precisen.

El conjunto de las transmisiones que han de establecerse para una necesidad determinada se ajusta al "Plan de Transmisiones" establecido por la Jefatura del servicio y aprobado por el Mando. El funcionamiento del servicio obedecerá a los principios de previsión que permita realizar los trabajos necesarios sin retrasar la entrada en acción de las transmisiones, superposición de medios

para asegurar su buen funcionamiento, no obstante la limitación propia de cada uno de ellos, economía y flexibilidad en la construcción y explotación de la red y reciprocidad que obligue a mantener el enlace.

Para conseguirlo se aprovechan al máximo las redes existentes desde tiempo de paz, que serán completadas con nuevas construcciones, de acuerdo con las necesidades, y perfeccionarlas, estableciendo cuando sea posible circuitos de rodeo para prevenir las interrupciones o la acumulación del servicio.

En esta forma se organizan las redes telefónicas, telegráficas y de teletipos y las redes de radiotelegrafía, que por horas y sectores determinados pueden especializarse para el servicio meteorológico, radiogoniométrico, radiotelegráfico terrestre o aéreo y de escucha.

Las redes del Servicio de Transmisiones del Aire enlazan los puestos de mando y aerodromos de carácter permanente y algunos de carácter eventual cuya preparación convenga tener en un grado de adelanto determinado, y este servicio o los de las regiones o zonas aéreas serán los encargados de completarlas cuando así lo exijan las necesidades de las Grandes Unidades aéreas. Estas se limitan a tender líneas de campaña para establecer las transmisiones interiores de su puesto de mando o aerodromos, o perfeccionar algún enlace que les interese particularmente; establecen una sub-red de radio para el servicio de sus unidades en vuelo.

Para estos servicios disponen de una unidad que cuenta con equipos de tendido y explotación y centros de transmisión sobre camión o remolque, que pueden establecerse a la inmediación de los puestos de mando de las Grandes Unidades del Ejército de Tierra con las que han de cooperar. Las estaciones radiotelegráficas, goniométricas o meteorológicas se distribuyen en los aerodromos, zona avanzada o puntos de paso obligado de las rutas aéreas cuyo interés así lo demande.

Para que la red de transmisiones alcance el debido rendimiento, es imprescindible una estricta observancia de las reglas que prescribe el "Reglamento para la explotación de las Transmisiones", pues de no hacerlo así dará al traste con el "Plan de Transmisiones" mejor concebido.

Las reglas tienden a lograr la ocupación de las líneas por un tiempo mínimo y no alterar el orden de preferencia establecido para el curso del servicio.

En esta idea se evitará toda comunicación innecesaria, y los distintos mensajes se redactarán en forma inteligible, pero condensando el lenguaje; la clasificación de telegramas en oficiales, de servicio, de instrucción, circulares y de escala no debe variarse artificiosamente por los corresponsales, pues podría ir en perjuicio de otras necesidades más perentorias.

SERVICIO DE TRANSPORTES.—Su misión es facilitar los movimientos de las tropas y cooperar a la ejecución de los servicios de dirección y asistencia.

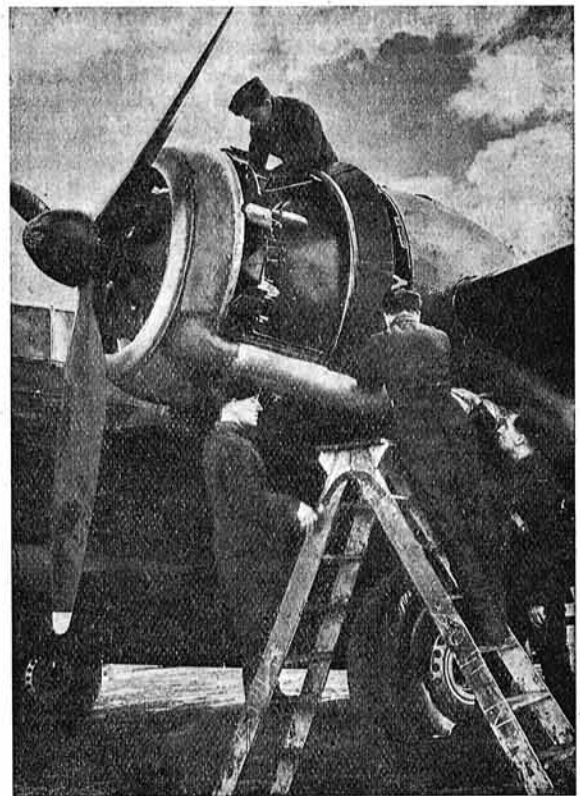
Por el medio que utilizan cabe clasificarlos en: transportes por vía férrea, por vía ordinaria, en sus modalidades tracción mecánica o animal, a lomo y a brazo; por vía navegable, fluvial o marítima, y por vía aérea. Solamente interesan de un modo directo al Ejército del Aire los transportes por vía ordinaria con tracción mecánica, el transporte por vía aérea y el transporte a brazo, ya que en los restantes se limita a ser un usuario.

El primero es organizado por el servicio de automovilismo; caracterizan este transporte su rapidez, flexibilidad, pronta disponibilidad y capacidad de carga considerable. Para su eficiencia exige numeroso personal especializado, abundante material que ha de estar muy bien entretenido, y su empleo está limitado por la necesaria economía de combustible. No es el elemento básico del transporte, papel que corresponde al ferrocarril, pese a su rigidez y menor rapidez, ya que estos inconvenientes se compensan por su gran capacidad de carga. Ambos se complementan, pues el primero prolonga y completa al segundo.

La dirección del servicio de automovilismo en campaña radica en el Estado Mayor del Aire, encargado no sólo del accionamiento de este servicio, sino de coordinarlo con los similares de otros ejércitos y organizaciones civiles. Por la íntima relación que ha de mantener con la Dirección de Servicios del Ministerio, ésta, por delegación, podrá asumir alguna de las funciones citadas.

Los órganos ejecutivos son las unidades de automovilismo del Aire, que se agrupan formando batallones

regionales o de la reserva general. Los primeros atienden a las atenciones derivadas de su denominación, y los segundos son los que verdaderamente constituyen el servicio de automovilismo, resorte en poder del Mando que hace posibles los grandes movimientos de sus medios. Unos y otros se encargan en mayor o menor grado de la recluta, instrucción y disciplina de su personal, así como de la distribución, entretenimiento y sustitución de su material. La importancia de este servicio la evidencian unos breves datos. Una de las Armadas aéreas actualmente beligerantes tiene afectada una organización automóvil con más de 3.500 vehículos servidos por 6.000 hombres, que en un mes ha transportado más de 37 millones de toneladas-kilómetro, no obstante el apoyo prestado por otros servicios.



Los Servicios cuidan del funcionamiento de la Unidad aérea.

La unidad automóvil elemental es la sección; conviene sea de organización homogénea y no debe fraccionarse, pues de hacerlo pierde su autonomía de vida y entretenimiento. En el Aire es difícil conseguir estas condiciones ni aun en los batallones de la reserva general, por tratarse de transportes reducidos, pero con destino muy diverso. Normalmente está constituida por dos pelotones a dos escuadras de nueve unidades, lo que supone treinta y seis vehículos disponibles para el transporte, que en personal representa capacidad para el traslado de una bandera o unidad similar; cuenta además con los vehículos de mando, una grúa, una cisterna de gasolina y otro para D. A. C. A. La agrupación de dos o más secciones de la misma o distinta

composición forma la compañía, que es el primer órgano de reparación, por contar con taller móvil. El batallón está integrado por varias compañías, talleres semifijos con estación de engrase y parque de vehículos en proporción un sexto del total de los que prestan servicio.

Las normas que rigen el funcionamiento del servicio son las siguientes: no asignar a las unidades en permanencia más que los medios estrictamente indispensables para sus necesidades normales, reducir al mínimo la especialización de vehículos, actuar en masa centralizando el servicio en el Mando, evitar el fraccionamiento de las secciones y organizar reservas proporcionadas a la importancia de los distintos escalones.

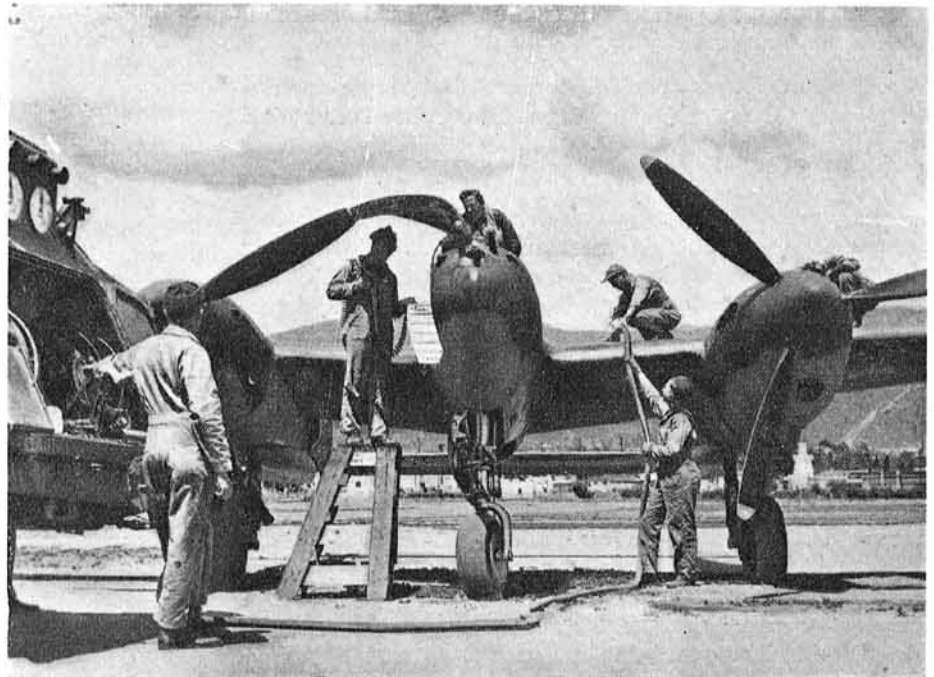
No trataremos de los suministros específicos de este servicio (gasolina, grasas, gomas y piezas de recambio), por tener gran analogía con algunos de los que posteriormente se citan.

Cuanto acabamos de exponer tiende al logro de una adecuada máquina de transporte, que antes de ponerla en movimiento exige un estudio de las posibilidades de la máquina en sí y de las derivadas de la vía que ha de seguir. Las primeras se cifran supeditándolas a obtener la continuidad del movimiento; por tanto, se fijarán las etapas diarias que han de realizarse, así como los descansos del personal y entretenimiento del material. Circunstancias anormales pueden imponer la ejecución de etapas forzadas, pero debe extremarse la discreción en este aspecto, ya que pueden causar efectos opuestos a los que se pretenden alcanzar. Para la utilización de la vía han de observarse las disposiciones dictadas por los servicios de caminos y circulación que las tengan a cargo, que en la mayoría de los casos serán los del Ejército de Tierra.

La capacidad de los itinerarios está influida por causas muy variadas, y cada problema concreto exige un estudio, si bien sea rápido, citando solamente a título de referencia en las condiciones medias del transporte automóvil la de 1.000 toneladas-hora, equivalente al desfile de 400 vehículos espaciados 50 metros; si el itinerario ha de recorrerse de noche, la evaluación de su capacidad es aún más imprecisa, pues puede variar por circunstancias de momento. Las características del itinerario, ancho y resistencia, así como la circulación que haya sido autorizada, fija su clasificación en carreteras y pistas que pueden ser de simple o doble circulación y excepcionalmente superiores a ésta. Ambas pueden estar organizadas o guardadas, y por tanto, dotadas de señales indicadoras, medios de seguridad, cantones de enlace y circulación y medios de enmascamiento y defensa química o C. A. A.; para su utilización, el tránsito ha de ajustarse a velocidades, ho-

rarios y condiciones fijadas por el Mando. En los caminos vigilados, las anteriores prescripciones sólo están en vigor en parte; pero las previsiones son tales, que automáticamente pueden quedar guardadas. Por último, los itinerarios de tránsito libre pueden especializarse con las modalidades antes indicadas en plazo más o menos próximo.

La ejecución de un transporte exige la adopción de una serie de medidas en relación con el movimiento: unas tienen carácter de permanencia, y otras son inmediatamente anteriores a él. Las primeras se traducen por parte del servicio de automovilismo en la re-



Servicios de combustibles.—Abasteciendo a las Unidades.

dación de dos documentos de carácter interno: el plan de transporte y el plan de circulación coordinado con el que redacte el Ejército de Tierra.

El plan de transporte fija para una unidad u organismo determinado horas y puntos de embarque, distribución de elementos en los vehículos, organización de las agrupaciones de marcha y demás particularidades en relación con la necesidad concreta; sirve de base para la redacción de las órdenes de transporte. El plan de circulación determina las posibilidades de realizar el transporte teniendo en cuenta las necesidades de otros servicios y actividades pertenecientes o no al Ejército del Aire.

Las medidas de ejecución inmediata atañen exclusivamente a las unidades transportadas, buscando en ellas su mayor comodidad y no romper sus lazos orgánicos; pero el Mando que no desconoce esta realidad debe anticipar cuanto le sea posible la orden de transporte, o por lo menos, dictar una orden preparatoria.

El gran volumen de transportes aéreos efectuados

en la actual contienda, en las condiciones más varias, les han hecho perder el carácter de eventuales que antaño tenían, pasando a ser uno más, aunque con características particulares. Entre éstas destacan la elevada velocidad de sus medios de transporte, independencia de la vía que utilizan casi absoluta, lo que les proporciona la correlativa flexibilidad, siempre que los puntos de origen y destino estén debidamente acondicionados; por el contrario, tienen esta última servidumbre y exigen numeroso personal y material especializado y poca capacidad de carga.

Si el transporte ferroviario encarna la capacidad y el automóvil la velocidad, el aéreo podemos decir que representa la oportunidad, ya que mejora la velocidad del anterior y en parte sustituye una obligada inacción de los restantes.

Prescindiremos por el momento de las pequeñas actividades del transporte aéreo, tales como las propias de las Grandes y Pequeñas Unidades aéreas, sanitario y postal.

El verdadero transporte aéreo realizado por formaciones importantes tiene como base la movilización de las entidades civiles existentes desde tiempo de paz completadas con los elementos necesarios. La dirección superior de la aviación de transporte es el órgano asesor e informador del Mando supremo, que dispondrá directamente su empleo o que podrá asignarlo en todo o en parte a cualquier actividad nacional. Informada a su vez de las probables necesidades, estacionará sus unidades en forma que puedan satisfacer aquéllas. Confeccionará los distintos planes de transporte de personal y material que permitan las posibilidades del material aéreo disponible, solicitando oportunamente de los servicios que lo precisen los medios, cuantía y situación que los hagan realizables; simultáneamente redactará las instrucciones, que serán difundidas entre los probables usuarios en la medida que se considere conveniente, y en general adoptará cuantas disposiciones persigan que el embarque y desembarque se realice con rapidez y estas operaciones y el transporte con seguridad.

SERVICIO DE INFRAESTRUCTURA.—Su misión principal es organizar debidamente los estacionamientos de las unidades aéreas, es decir, los aerodromos; pero por los elementos técnicos y de trabajo de que dispone está capacitada para realizar y realiza otras muchas funciones, como son el acondicionamiento de los acantonamientos de todas las fuerzas del Ejército del Aire y las transmisiones eléctricas con hilos.

Al estallar la guerra, la Dirección General de Infraestructura, en íntima relación con el Director superior del servicio en el Cuartel General del Aire, vistas las necesidades, realizarán o completarán los trabajos que exijan los despliegues aéreos previstos. En las Grandes Unidades, Regiones y Zonas aéreas, esta función directora corresponde a sus jefes de Infraestructura dependientes directamente del Mando.

Como órganos ejecutivos cuenta con unidades de mano de obra especializada en la forma más diversa: zapadores, minadores, servicio eléctrico, buzos y en general todos los oficios tendrán en ellas su representación; reúne la mano de obra no especializada, batallones de trabajadores, que utiliza en provecho propio o que se afecten a otros servicios, y cuenta con unidades de transporte.

Los órganos ejecutivos de las Regiones y Zonas aéreas atienden sus necesidades, pudiendo ser reforzados temporalmente. En las Grandes Unidades, la representación de este servicio se reduce a un equipo de especialistas de oficios varios, que realizan trabajos de detalle en los alojamientos de las unidades o en los aerodromos, como son la instalación de los indicadores del viento, zanjas para la carga de las bombas en los aviones y otros análogos.

SERVICIOS DE ASISTENCIA.—Dentro de este grupo presentan diferencias esenciales aquellos que por atender necesidades humanas su actividad es constante, y para alguno, como Intendencia, casi regular, y los restantes, que están influidos exclusivamente por las necesidades guerreras.

(Continuará.)

