

Agrupaciones aéreas y sus Mandos

Por el Capitán RAFAEL CALLEJA

I

Es difícil en las actuales circunstancias escribir sobre este tema; tanto la organización de las unidades aéreas como el empleo que de ellas se ha hecho en la pasada guerra, nos son en España casi totalmente desconocidos.

Los entonces beligerantes han guardado, y aún guardan celosamente, el secreto de cuanto tiene relación con la organización y empleo de sus respectivas fuerzas armadas.

Los pocos datos que pueden conseguirse relativos a cualquiera de las grandes potencias hasta hace poco contendientes permiten entrever, pese a su ambigüedad e imprecisión, la gran disimilitud (natural consecuencia de sus privilegiadas condiciones industriales, económicas y demográficas) existente entre las plantillas extranjeras, característicamente plétóricas de medios, y las previstas para nuestro Ejército del Aire, que, pese a lo digamos discreto de sus efectivos de material y personal, no han perdido hasta ahora el carácter de hipótesis de más que dudosa realización.

Sin pretender aceptar por sistema lo exótico como mejor que lo local, e incluso tratando de discriminar lo acertado de lo erróneo dentro de los procedimientos extranjeros, creemos conveniente estudiar cuantos informes puedan obtenerse relativos a la actuación militar de los beligerantes de la segunda Gran Guerra, ya que en nuestra es-

pecialidad más que en ninguna otra se suceden con la mayor velocidad los cambios más radicales, dificultad máxima con que se tropezará cada vez más en su estudio, dada la vertiginosa rapidez de la evolución y perfeccionamiento de la técnica.

Generalidades.

La organización de una fuerza aérea en general viene condicionada por dos factores esenciales:

1.º Misiones que tales fuerzas han de cumplir (consecuencia a su vez de la política exterior y de las posibilidades de toda índole de la potencia de que se trate).

2.º Características diferenciales del Arma aérea con respecto a sus congéneres de tierra y mar.

Las misiones que una fuerza aérea puede desempeñar son, o bien de carácter táctico o estratégico, entendiendo por misiones tácticas aquellas en las que se busca obtener un beneficio inmediato para las unidades terrestres, siendo estratégicas aquellas otras de las que no se derivan ventajas o efectos que puedan ser inmediatamente sentidos o aprovechados por las fuerzas de tierra, aunque en plazo más o menos largo y por lo que tienen de perjudiciales para el adversario, faciliten la consecución de los objetos terrestres.

En virtud de una de las principales y más ventajosas características del Arma aérea, su gran flexibilidad, una unidad aérea que

normal o preferentemente se emplea para realizar misiones de uno de los dos tipos indicados, es capaz dentro de ciertos límites, que impone la por el momento inevitable especialización del material aéreo, de llevar a cabo misiones que sean clasificables dentro del otro apartado.

Creemos, sin embargo, necesaria esta primera diferenciación en fuerzas aéreas de acción táctica, por un lado, y fuerzas aéreas estratégicas, por el otro.

Dentro de cada tipo de misiones la índole especial de cada una de ellas impone organizaciones diferentes. En efecto, en el caso de unidades aéreas destinadas exclusivamente, siquiera sea esta exclusividad transitoria, a ser empleadas contra objetivos estratégicos, la categoría de las unidades o agrupaciones aéreas a establecer no podrá establecerse rígidamente "a priori", sino que dependerá exclusivamente de las características que queramos dar al cumplimiento de las misiones, lo que a su vez vendrá en cada caso decisivamente influenciado por la categoría y peculiaridades del objetivo a alcanzar.

Idéntico razonamiento puede hacerse respecto a las fuerzas aéreas tácticas; pero teniendo en cuenta la mayor complejidad del problema, consecuencia de que en su organización influirán decisivamente las características de las fuerzas con las que han de cooperar, así como la necesidad de coordinar en todo tiempo y lugar dos sistemas tan dispares en tanto que se libra la batalla aéreo-terrestre.

Estudiaremos hoy de un modo general, sin profundizar en detalles de estructuración, la evolución de las fuerzas aéreas inglesas, tratando de explicárnosla de acuerdo con el criterio más arriba apuntado, buscando una ratificación de tales conceptos y de alguno más que en su momento se expondrá, dejando para otro artículo el mismo estudio de las fuerzas aéreas norteamericanas.

Agrupaciones aéreas inglesas.

Bomber Command (Mando de Bombardeo).—Al presentársele a la Aviación inglesa como objetivo permanente y de capital importancia durante toda la guerra el despliegue económico, industrial y demográfico de Alemania, reúne en una enorme agrupación ofensiva el Bomber Command un gran

número de aeroplanos, a los que por necesidades de subdivisión del trabajo, de dependencia y de aprovisionamiento organiza en unidades de la siguiente forma:

La unidad superior era el Group, equivalente en categoría a la Brigada Aérea, aunque sus efectivos, sobre todo en los últimos momentos de la guerra, fueron tan notablemente ampliados, que incluso excedieron a los de las Divisiones aéreas alemanas. El Group estaba generalmente mandado por un Vice Marshal (equivalente a nuestro General de División) o un Air Commodore (ídem a nuestro General de Brigada); tenía un Estado Mayor de bastante importancia. Su composición era variable, y sus efectivos oscilaron entre los 300 y 500 aviones y de 10 a 15.000 hombres. El Group consta de dos partes: la organización terrestre y las unidades aéreas; la organización terrestre está compuesta por un número variable de "station" (unidad básica de servicios de tierra, formada por la reunión de varios aeródromos dotados de toda clase de servicios). Las unidades aéreas que constituyen el Group son de la categoría de nuestro Regimiento (Wing, en Inglaterra).

La organización terrestre es permanente, ya que su situación no está influenciada por la marcha de las operaciones. Cada Station tiene un Jefe, generalmente un Group Captain (equivalente a nuestro Coronel), que además de ser el responsable del funcionamiento de la base y de sus servicios, actúa de intermediario entre el Mando del Group y las unidades aéreas del mismo que radican en la "station" de su mando.

El Bomber Command contaba también con un complicado E. M., que dirigía sus operaciones, preparando y organizando "raids", en los que los aviones volaban, no ya en grandes, ni siquiera en pequeñas unidades, sino uno tras otro independientemente, aunque sujetos rígidamente a limitaciones de espacio y tiempo, medios con los que el E. M. del Bomber Command coordinaba la totalidad de la acción. Los EE. MM. de los Group contribuían a facilitar esta labor de coordinación; pero un hecho permanece invariable: no era necesaria la existencia de unidades de tipo de División en esta aviación de empleo estratégico, que por actuar en absoluta independencia de las fuerzas de tierra, no requería organizacio-

nes rígidas que dificultasen el cumplimiento de su misión; tampoco era necesario agrupar los aviones en formaciones defensivas, que, por otra parte, no hubieran sido practicables, ya que la inmensa mayoría de los servicios se llevaron a cabo al amparo de la oscuridad de la noche.

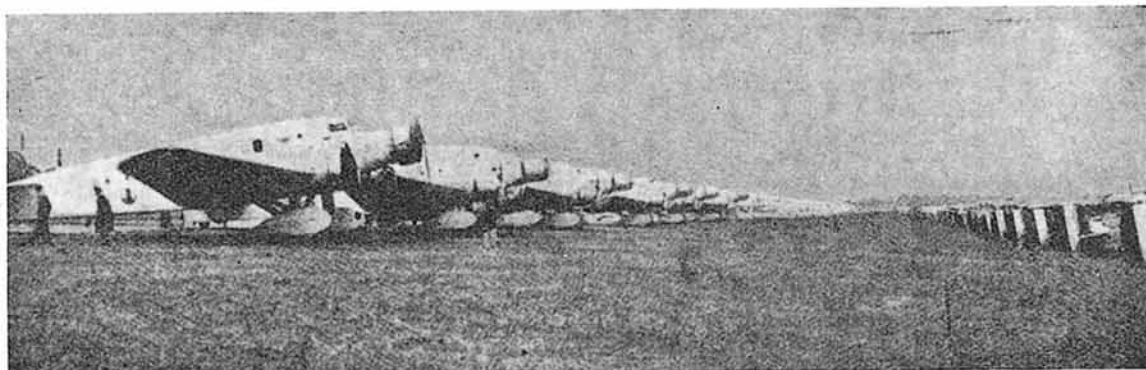
Los "raids" se valoraban por el número de aviones y no por el de unidades que en ellos participaban, y dicho número era exclusiva consecuencia de la categoría del objetivo que se pretendía atacar y de los resultados perseguidos.

El primer ataque de la guerra, planeado minuto por minuto, tuvo como objetivo las fábricas Renault en la noche del 3 de marzo de 1942, siendo el tiempo empleado en el ataque el más breve conseguido hasta entonces con el mismo número de aviones; fué además, según el informe oficial del

concretamente, durante la invasión del Continente, se emplearon los grandes tetramotores ingleses de bombardeo nocturno, de día y en misiones de apoyo a tierra; la falta de entrenamiento para el vuelo en formación hizo que tales misiones fuesen desempeñadas volando individualmente en una especie de "río" de aparatos análogamente a como actuaban por la noche. Claro que todo esto fué posible gracias al absoluto dominio del aire que los aliados detentaban, pues de no haber sido éste el caso, hubiera resultado empresa de graves dificultades el proteger con caza la difusa corriente de bombarderos ingleses.

Coastal Command (Mando de Costas).—

La razón de la supervivencia del Mando de Costas, otra de las grandes agrupaciones aéreas inglesas durante toda la guerra, obedece a la persistencia de importantísi-



División de "Savoias-81" en aeródromo de guerra italiano.

Bomber Command, el primer ataque nocturno que tuvo verdadero éxito. No se contaba entonces con lo que los ingleses llaman "navigational aids" o ayudas de navegación (Pathfinders, "radar", etc.).

El primer ataque en gran escala con tales ayudas se hizo un mes después contra el puerto y base de submarinos de Lübeck, y la eficacia del nuevo método quedó plenamente demostrada, haciendo posible la concentración máxima en espacio y tiempo independientemente de las circunstancias meteorológicas.

El Mando Aéreo inglés, fiel al criterio de flexibilidad, empleó, a medida que los efectivos del Bomber Command lo permitían, sus aviones en toda clase de misiones, y

mos objetivos, vitales para la capacidad inglesa de continuar la guerra, que pueden enunciarse resumidamente así: "Mantener expeditas en la medida de lo posible las líneas marítimas de abastecimiento de la metrópoli en colaboración con la aviación embarcada y la Marina." Para el desempeño de esta importantísima misión, el Mando de Costas contaba con la mayor parte de sus bases en la metrópoli, teniendo también destacamentos en ultramar. Ha cooperado eficazmente con la Marina de guerra y con la flota mercante; pero, como es sabido, no depende de la primera ni orgánica ni administrativamente ni tiene nada de común con la Aviación de la Marina (Fleet Air Arm).

Está repartido en cuatro sectores, siendo sus efectivos cuatro Groups (brigadas), con un total de 69 Squadrons (grupos).

Fighter Command (Mando de Caza).—Mandado por un Air Chief Marshal (Capitán General), está constituido por un cierto número de Groups (brigadas) de caza, cuyas "station" están repartidas por la isla atendiendo a un criterio defensivo, y se agrupan en cinco regiones: Norte, Sur, Este, Oeste y Centro; al frente de cada una de ellas existen otras tantas Jefaturas dependientes del Cuartel General del Mando de Caza, y de ellas dependen a su vez los distintos escalones de la Red de Escucha y Radiolocalización. Orgánicamente, su composición puede considerarse como análoga a la del Mando de Bombardeo.

El caso del Mando de Caza es particularmente significativo. Es de sobra conocida su espléndida actuación en la Batalla de Inglaterra, consecuencia de un buen criterio de empleo, cuya más honda raíz ha de buscarse en el hecho de que la gran vulnerabilidad que a los ataques aéreos presentaba la Gran Bretaña, fué constante preocupación de su Mando Aéreo, siendo su consecuencia la creación de una gran masa de aviación defensiva, con un objetivo único: "impedir en lo posible la acción aérea enemiga sobre territorio inglés".

Resuelta la Batalla de Inglaterra y en vista de la escasa actividad de la Fuerza Aérea alemana sobre el territorio metropolitano, se introducen varias modificaciones en el Mando de Caza, de las cuales se exponen las más importantes.

En junio de 1943 se organizó una nueva unidad dependiente del Mando de Caza, la Fuerza Aérea Táctica núm. 2, siendo la razón de su inclusión en él la de "asegurar la más íntima compenetración en el trabajo de los aviones de reconocimiento y bombardeo ligero y de la caza que se destinase a su protección". Naturalmente, en esta fecha no eran sus acciones propiamente tácticas, aunque se produjesen a pocos kilómetros de la costa inglesa, en territorio francés, ya que no había aún puesto en pie en el Continente ni un solo soldado aliado; pero su denominación no fué, ni mucho menos, caprichosa, pues, como luego veremos, fué esta F. A. T. núm. 2 uno de los principales factores del éxito de la invasión del Continente, y durante el período que medió entre su creación y el día D, aparte de, como ya hemos indicado, actuar estratégicamente contra la Europa ocupada (Francia y Países Bajos, principalmente), practicó y mejoró los métodos de ataque aprendidos en África del Norte por su congénere la F. A. T. núm. 1, en constante en-



Inspección después de pruebas en vuelo en Topeka (Kansas) de un caza "Shooting Star" de retropropulsión.

trenamiento, juntamente con las tropas de tierra, que más tarde habrían de actuar en el desembarco de Normandía y en las batallas de Francia y Alemania.

En marzo de 1944 ocurre una nueva modificación en el Mando de Caza, que es sustituido, en su cada vez menos importante misión defensiva, por otro de nueva creación: el Air Defences of Great Britain (Defensas Aéreas de Gran Bretaña, de efectivos mucho más reducidos que los de su predecesor, cuya masa principal pasaba a integrar la ya mencionada Fuerza Aérea Táctica núm. 2, que, preparada ya para la invasión, adquiriría una personalidad definitiva.

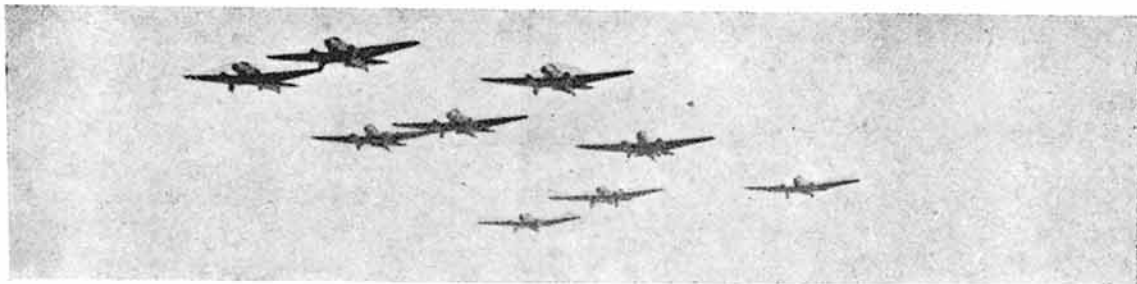
La razón de tales modificaciones es evidente. La casi absoluta ausencia de ataques aéreos sobre Inglaterra hacía desproporcionada la enorme masa defensiva del Mando de Caza con respecto a la actividad y posibilidades del adversario; se pensó en emplear más eficientemente esa masa de caza, y así se le da como misión principal la protección del cielo sobre las zonas de inva-

mido en junio de 1943, siendo llevada a cabo la labor que para él había sido prevista por las Fuerzas Aéreas Tácticas, creadas como consecuencia de la experiencia obtenida en la campaña del norte de Africa.

Existió mientras fué necesario el Ferry Command, con misión de transportar en vuelo, con tripulaciones especiales, los aviones de combate que, construidos en el Canadá y EE. UU., eran de este modo trasladados para su ulterior empleo en el teatro de operaciones europeo.

Contó además el Imperio inglés con los Overseas Command o Mandos de Ultramar, organizados en forma totalmente distinta de los metropolitanos, pero atendiendo siempre al criterio de flexibilidad, ya que su organización es peculiar en cada uno de ellos y viene impuesta por las características de las misiones a cumplir, por las del material enemigo, así como por las condiciones climatológicas y geográficas de sus zonas de despliegue.

Poco podemos indicar respecto a la organización de tales Mandos. Cuantos infor-



Una formación de bombarderos en vuelo.

sión, sin, por otra parte, descuidar la defensa de la metrópoli contra las moderadas incursiones enemigas, misión que se encomienda al nuevo Mando A. D. G. B.

La aparición de las armas secretas alemanas, la "V-1" primero y más tarde la "V-2", vuelve a plantear con caracteres de extrema gravedad el problema de la defensa aérea de la isla, y de tal necesidad surge nuevamente, por imperiosa exigencia de las circunstancias, el suprimido Mando de Caza, que desde entonces continúa organizado hasta la fecha.

El Army Cooperation Command o Mando de Cooperación con el Ejército fué supri-

mes hemos podido examinar son de carácter general y abstracto; pero estudiaremos, sin embargo, a continuación las diferentes transformaciones que experimentaron las Fuerzas Aéreas aliadas en el norte de Africa, por lo que tiene de interesante el hecho de haber sido precisamente en este teatro de operaciones donde mayor experiencia adquirió el Mando aliado en empleo de aviación, y donde paulatinamente fueron venciendo las principales dificultades que entraña el manejo de grandes unidades aéreas, sirviendo esta experiencia para reorganizar totalmente la Aviación norteamericana y para introducir profundas modificaciones en la organización inglesa.

En un principio los aliados contaban en el norte de África con las siguientes unidades de Aviación: la 12 Fuerza Aérea Americana, formada por varias agrupaciones de brigada (wings), denominadas, respectivamente, Fighter Command (Mando de Caza), Bomber Command (Mando de Bombardeo), Air Support Command (Mando de Cooperación con las Fuerzas de Tierra), como agrupaciones operativas, y un Air Service Command o Mando de Servicios del Aire, teniendo además un Troop Carrier Command (Mando de Transporte de Tropas); por parte inglesa existían: unidades del Mando de Cooperación con el Ejército de Tierra, unidades del Mando de Costas y unidades de Reconocimiento.

A medida que la campaña avanzaba, se hacía más y más evidente la absoluta necesidad de concentrar estas fuerzas y coordinar sus acciones mediante la creación de un Mando Aéreo único que acabase con una organización inadecuada, cuyo fundamento estribaba en reunir los aviones por tipos en las agrupaciones anteriormente citadas. La retaguardia enemiga, por ejemplo, era atacada por el Mando Norteamericano de Bombardeo, que necesitaba caza para proteger estas acciones; caza que a su vez dependía del Mando del mismo nombre; lo mismo ocurría con las acciones de apoyo táctico emprendidas sin coordinación alguna por las unidades de cooperación, perniciosamente fraccionadas en el sinnúmero de Cuarteles Generales de las Fuerzas de Tierra; y fué precisamente en ésta, en la Aviación de Cooperación, donde se hizo más evidente la necesidad de centralizar la conducción y mando de las operaciones; cada vez que se proyectaba una operación de importancia de apoyo a tierra, los aviones de bombardeo medio y ligero tenían que ser arrancados a duras penas de los dispersos P. C. del Ejército de Tierra y reunidos circunstancialmente bajo un solo mando, con el fin de inconvenientes que de este estado de cosas se derivaba.

Por otra parte, la defensa de la navegación aliada y puertos aliados del norte de África requería con perentoria urgencia la presencia en este teatro de operaciones de aviones de los que por aquel entonces no se podía disponer.

En febrero de 1943, todos los elementos aéreos en esta zona fueron reorganizados atendiendo principalmente a las misiones que las nuevas agrupaciones habían de cumplir, y rompiendo con el anticuado criterio de mantener como razón orgánica fundamental la homogeneidad del material dentro de las agrupaciones aéreas.

Para atacar los buques enemigos, los puertos y las bases de Sicilia y Cerdeña, se organizó una Fuerza Aérea Estratégica, compuesta de bombardeo pesado y caza de escolta.

Todas las unidades de Cooperación, hasta entonces repartidas entre los Jefes del Ejército de Tierra, fueron reunidas en una Fuerza Aérea que se denominó Táctica, bajo la directa dependencia del Mando Aéreo. De ésta derivó más tarde una Fuerza Táctica de Bombardeo, bajo el control directo del Mando que la dió origen.

La defensa de costas se organizó en cuatro Mandos, cuyos enclaves y zona de acción obedecían, como es lógico, a un criterio geobélico.

Más posteriormente se subdividió la Fuerza Aérea Táctica en tres Divisiones, con el fin de facilitar el acoplamiento y enlace del sistema aeroterrestre.

Esta reorganización salvaguardó y mejoró las peculiares características del Arma Aérea, en lo que se refiere a movilidad y flexibilidad, al retener el Mando Aéreo el planeamiento de las operaciones aéreas y el control, tanto de la Fuerza Aérea Táctica como de la Estratégica; se evitó la existencia de unidades aéreas congeladas bajo Mandos terrestres, y desde entonces se emplearon siempre donde podían funcionar más eficazmente. Las ventajas de la nueva organización se hicieron patentes bien pronto, y siempre que hubo que atacar objetivos de primera importancia, las Fuerzas Aéreas Tácticas y las Estratégicas se prestaron mutuo y eficaz apoyo.

Esta estrecha colaboración tuvo su fiel contrapartida en las relaciones de la Fuerza Aérea Táctica con el Ejército de Tierra, y en opinión de los Mandos aéreos aliados, las campañas de Sicilia e Italia se "incubaron" aquí.