



*Alarma en un campo de caza.*

## Apoyo aéreo a las fuerzas terrestres

Por el Coronel SEDANO

Como experiencia de los años de guerra, y a cambio de las duras lecciones de sus primeros tiempos, los beligerantes—particularmente los aliados—han podido establecer importantes principios para que sirviesen de norma y de línea de conducta a la “colaboración” aeroterrestre: principios que tanto el mando aéreo, como el terrestre, debe conocer y observar. *“Que un solo Comandante se dé cuenta de estos principios—dice el Teniente Coronel Thomas, profesor de la Escuela de Estado Mayor del Ejército norteamericano—, nada resuelve. Se necesita que dos hombres ecuanímenes, los Jefes de las Fuerzas aéreas y terrestres interesadas, discutan sus problemas con imparcialidad.”*

Simultáneo al plan general de operaciones deben trazarse las directrices que guíen la acción aeroterrestre. Es indispensable. Debe colaborar-se desde el principio: desde que, por ambas fuerzas, se sientan los preceptos tácticos y se formulan los esquemas logísticos. Otra cosa resultaría inútil y perjudicial.

Conviene meditar sobre el género de ayuda—ayuda directa nos referimos—que las fuerzas terrestres pueden esperar del aire. Es de dos tipos: exploración del dispositivo de superficie enemigo y acción contra este dispositivo.

Pero, para poder prestar estas dos clases de ayuda es indispensable una situación en el aire favorable. Que la hostilidad de las fuerzas aéreas enemigas no impida nuestra libertad de acción. Será preciso batirlas o por lo menos neutralizarlas. ¿Cómo? Atacando sus instalaciones en tierra; desorganizando una y otra vez sus formaciones en el aire; ocasionándoles pérdidas prohibitivas

para conservar su moral y poder retener la iniciativa en la acción. Es decir: habrá que alcanzar la superioridad aérea en la zona de operaciones y tomar las medidas oportunas para mantenerla después.

Sin este predominio será imposible prestar los dos tipos de ayuda a que nos venimos refiriendo. A conseguirlo está supeditada la organización, dependencia y empleo de las fuerzas aéreas que intervienen en la batalla terrestre.

Además, la acción contra la superficie debe estar organizada en forma tal, que la cualidad inseparable de la potencia aérea: su “flexibilidad”, pueda repercutir en provecho de la situación general en el aire. Requisito indispensable para ejercitar desde el cielo cualquier acción en ayuda de la situación terrestre.

Por último, la acción contra el despliegue de superficie enemigo debe desencadenarse—siguiendo preceptos que impusieron las enseñanzas de esta guerra—llevando un determinado plan para desarrollarla. Primero se tratará de aislar la zona del campo de batalla terrestre. Después, tomar parte en esta misma batalla.

Queda así establecido una prioridad de cometidos, que observarán las fuerzas aéreas designadas para apoyar a las fuerzas terrestres al desempeñar su misión: cometidos, además, que estarán por ese mismo orden, defasados en tiempo, ya que ninguno debe ser intentado sin previamente lograr el anterior. Este orden señala la ayuda que las fuerzas terrestres pueden esperar de la aviación de apoyo. A ello responde la organización y equipo de las flotas tácticas.

Son por este orden:

- 1.º Superioridad aérea en la zona del frente.
- 2.º Ver y recoger, cuanto en ella ocurra.
- 3.º Aislar el campo de batalla.
- 4.º Tomar parte en la batalla terrestre.

Después de formulado por el órgano competente el plan general para el despliegue y empleo de ambas fuerzas—el Comandante Supremo de cada teatro de operaciones tiene jurisdicción sobre las fuerzas de tierra, mar y aire—es preciso señalar el nivel a que puede ordenarse la ejecución. Es decir: qué tipo de unidad en las fuerzas terrestres, y cuál en las fuerzas aéreas, con sus CC. GG. de estrecho acuerdo, estarán facultados: 1.º Para ultimar los detalles de ejecución. 2.º Para seleccionar en el dispositivo enemigo objetivos para la aviación y resolver sobre prioridad de apoyo. 3.º Para acordar, si procede o no, atender a las peticiones de ayuda aérea solicitada por diversas unidades terrestres.

En el verano de 1944, después de la Batalla de Normandía, se señaló por el Mando Supremo aliado en el teatro occidental de Europa, que la Gran Unidad terrestre "Ejército" y la subdivisión de tipo Cuerpo de Ejército, de una Flota aérea táctica—"Mando" en las fuerzas aéreas del Ejército norteamericano y "Group" en la RAF británica—fuesen los escalones orgánicos encargados de colaborar en estrecho contacto, para tomar decisiones y poder dar, a las CC. GG. UU. y unidades subordinadas, órdenes de actuación, dentro del plan general prescrito de "colaboración" aeroterrestre.

Este sistema de "colaboración" se ha sostenido durante la Batalla de Francia, paso del Rin y Batalla de Alemania; o sea, hasta el final de la guerra. Se ha llegado a la conclusión de que, si los CC. GG. de las citadas CC. GG. UU., laborando reunidos y ocupando el mismo emplazamiento, preparan primero meticulosamente, y redactan después de perfecto acuerdo, las órdenes para sus fuerzas, vigilando más tarde su ejecución, se habrá conseguido el grado de eficiencia necesario para "coordinar" la acción de las fuerzas aéreas y de las fuerzas terrestres, o sea: la acción "aeroterrestre".

Es decir, que así como el regimiento de infantería y el grupo de artillería, unidades relativamente pequeñas que operan también en zonas bastante limitadas, forman, para facilitar el

apoyo artillero, la unidad del conjunto: "infantería-artillería", el apoyo aeroterrestre se inicia en nivel muy superior: en el "Mando aéreo táctico" (TAC). Gran Unidad Aérea, subdivisión de una "Fuerza" o "Flota" aérea táctica y que orgánicamente la sigue en categoría, el cual opera en beneficio del Ejército terrestre a que está asignado, sin que ello represente dependencia. La única autoridad con jurisdicción sobre las fuerzas aéreas, al mismo tiempo que sobre las terrestres, es el Comandante en Jefe del Teatro de Operaciones, asistido por el Supremo Cuartel General de las tres fuerzas armadas del mismo teatro.

#### Equipo de las formaciones tácticas.

La organización de las fuerzas aéreas que han de actuar en un teatro de operaciones, para apoyar directamente a las tropas terrestres, ha sido dictada teniendo presente:

- a) Naturaleza de las misiones que tendrían que realizar.
- b) Posibilidades de abastecimiento y sencillez en el mismo.
- c) Empleo de material, de los tipos más adecuados.

Las dos condiciones a) y b) son funciones de la c), ya que es inútil proyectar una labor, si se carece luego de elementos adecuados para ello. Cada tipo de avión que hace su aparición en las unidades, da luego lugar a la misma serie de conflictos; ya, que en la guerra en el aire, los adelantos del equipo han sido tan rápidos, que frecuentemente ha quedado retrasado su empleo doctrinario. Aviones diseñados para bombarderos se emplearon después como transportes, y al contrario. Otros concebidos, por ejemplo, para caza-bombarderos se dedican a interceptores, porque el técnico encontró en las pruebas, precisamente, los requisitos exigidos para ello. Se le modifica el perfil del ala, se altera el armamento, y después de una serie de experimentos, que dan lugar a nuevas modificaciones, aparece el arma que afanosamente se buscaba. Como consecuencia a todo ello, del proceso de producción se puede pasar a definir la aplicación, y a contar con factores determinados y concretos para las operaciones previstas.

Fué así, en los dos últimos años de guerra, como los aliados cayeron en la cuenta, dada la potencia de los modernos motores, que los tipos de avión que mejor podían satisfacer la mayor parte de las cualidades—muchas veces antagó-

nicas—exigidas a la aviación táctica, eran los denominados caza-bombarderos—entonces empezaba a utilizarse el sobrenombre—(1). Es decir: monoplazas monomotores de tan gran potencia propulsora que, además de permitirles gran velocidad horizontal, rápida subida y facilidad de maniobra para poder ser enfrentados en combate con otros cazas, su exceso de potencia les habilita para transportar, durante un mínimo tope de tiempo, la carga de bombas e ingenios, eficaces, para poder atacar a los blancos de superficie cuya destrucción sea ya necesidad impuesta por las exigencias de la lucha terrestre. Confiando la precisión sobre blancos de tan pequeñas dimensiones, blancos muchas veces fugaces, a la baja cota de su rápido vuelo de aproximación. Y al blindaje de sus partes vitales, a su velocidad y a la sorpresa producida en el enemigo por su brusca aparición, la relativa poca vulnerabilidad que presentan al compararse con los lentos bombarderos en picado, de los primeros tiempos de guerra—tan en boga entonces particularmente en Alemania, y por otra parte, fácil presa para la caza enemiga al salir del picado—, o, por rápidos que sean, con los bimotores multiplazas. Como bombarderos más aptos para ser empleados a otras alturas.

Puede asegurarse que unidades equipadas con material de caza y caza-bombardero—es decir, monoplazas monomotores—constituían el “nervio” de las flotas aéreas tácticas. Verdaderos enjambres de estos aparatos volaban constantemente sobre el despliegue de superficie, propio y enemigo, para mantener la superioridad aérea sobre la zona del frente; bloquear las comunica-

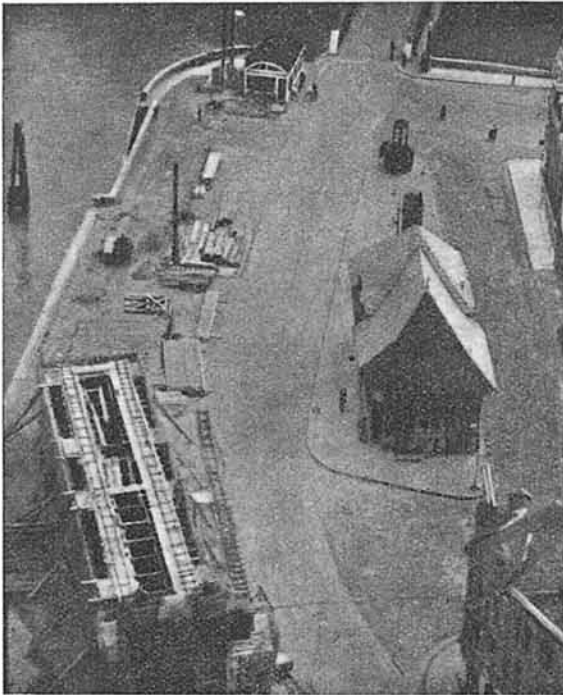
ciones que aflúan al despliegue enemigo; “ver” y “conocer” cuanto allí ocurría, y prestar continuo apoyo a las fuerzas terrestres propias empeñadas en la lucha. Tan numerosas formaciones en el aire estaban manejadas por mandos aéreos, desde los P. C. de sus CC. GG., pero atendiendo por medio de numerosos Oficiales de enlace aeroterrestre a las necesidades de las tropas terrestres de los escalones más avanzados. Las que llevaban, además, “directores avanzados”, o sean Oficiales de las Fuerzas Aéreas, que progresando con las unidades más a vanguardia o más comprometidas, enlazaban por radiofonía, para las cuestiones de detalle, con los Jefes de las pequeñas formaciones en el aire. Estos, atendían o no, las peticiones de apoyo aéreo, según las órdenes que recibían en vuelo, órdenes basadas en un razonado y lógico sistema de prioridad.

Después de recorrer la petición lanzada por radio, en breves minutos, cierto número de “puestos de mando” de jerarquía escalonada—alguno de los cuales podía detenerla y no cursarla—, pasaba a un Centro de Dirección (parte del Cuartel General de una Gran Unidad, tipo División aérea) que, con conocimiento completo de la situación general, dados sus medios

N. DEL A.—(1) El *Typhoon* lleva un “Napier Sabre” de 2.200 cv., mientras los norteamericanos *P-38*, *Lockheed Lightning*, y *P-47*, *Thunderbolt*, tienen, respectivamente, 3.400 cv. (dos motores “Allison”) y 2.000 cv.

*Caza-bombardero “Typhoon”, equipado con cuatro lanza-cohetes, cuatro cañones de 20 mm. y los lanza-bombas para transportar dos bombas de 250 kilogramos, muy utilizado por las Fuerzas Aéreas tácticas británicas.*





A la altura de los tejados, cazas fotográficos de la 2.ª Flota táctica tomaron esta fotografía. Se ve a un centinela alemán a la entrada del puente. (Fotografía tomada pocos días antes del desembarco de Normandía.)

de comunicación y enlace, resolvía en último extremo y señalaba la unidad aérea que debía atender la solicitud de apoyo.

Pero no sólo los monomotores equipan las formaciones de una Flota aérea de apoyo a las fuerzas terrestres o táctica. Intervienen también en su organización bimotores multiplazas. Estos requieren pistas mayores para despegar; mayor número de servicios en tierra, y escalones móviles de abastecimiento mayores y más numerosos. Pueden, en cambio, por su mayor autonomía, partir desde bases más lejanas, ya que los cazas y caza-bombarderos, por su radio de acción mucho más limitado, hay que desplegarlos en aeródromos lo más avanzado posible. Los bimotores se emplean: como bombarderos, "bombarderos tácticos", centralizados en manos de un sólo Jefe, a las directas órdenes del Jefe de la Flota táctica, para, desde más a retaguardia, ser empleados sobre el sector o punto cedido del dispositivo enemigo. Quedan así retenidos por el mando de la Flota, en contacto con el Jefe del Grupo de Ejércitos, para ser empleados, bien en un frente más extenso que el de un solo Ejército, bien en masa, en el momento

preciso. Destino parecido al de la masa de maniobra en la batalla terrestre.

Se emplean también bimotores en las formaciones de caza nocturna de la Flota. Por regla general agrupadas en otra Gran Unidad denominada Mando o *Group* de Base. Tienen por misión la defensa aérea de todo el dispositivo del Grupo de Ejércitos y de la Flota aérea que colabora con él. Lo complicado del equipo de radar, aéreo y terrestre, de estas formaciones y de sus instalaciones para el control de vuelo nocturno, impone que sus servicios en tierra sean numerosos. Y sus campos de aterrizaje mayores y más retrasados en el dispositivo del conjunto.

Resumiendo estas consideraciones, podemos ver las clases de aviones que una Flota o Fuerza aérea táctica necesita, para poder realizar las tareas que en apoyo de las fuerzas terrestres debe prestar. Son:

- a) Monomotores monoplasas de caza para la lucha aérea. En caso de extrema necesidad pueden llevar bombas.
- b) Monomotores monoplasas de caza para el ataque terrestre. Equipados con bombas, lanzacohetes y armamento automático. Los motores ajustados para volar a baja altura.
- c) Monomotores monoplasas de características de caza—con o sin armamento—para el reconocimiento visual y fotográfico del dispositivo de superficie enemigo. Equipo fotográfico adecuado para ello.
- d) Bimotores rápidos de bombardeo. Misión: masa de maniobra para el ataque terrestre y acción de "ablandamiento" en determinados sectores.
- e) Bimotores biplaza de caza nocturna. Misión: seguridad de las bases de partida y del dispositivo terrestre.

#### Organización de las Flotas aéreas tácticas aliadas en 1944.

Actuaron en las ofensivas aliadas en Europa (1943-45) cuatro Grupos de Ejércitos aliados, los que, terminada su organización y equipo en las Islas Británicas y norte de África, desembarcaron sucesivamente en la "fortaleza" continental. Eran estos Grupos de Ejércitos el 21.º y el 12.º, que desde Inglaterra cruzan el Canal en junio y julio de 1944, avanzando después por el norte de Francia y Bélgica; el 6.º, que procedente del teatro Mediterráneo desembarcó en



*Bimotor "Mosquito", bombardero táctico del 21.º Group en la 2.ª Flota táctica de la RAF.*

el mes de agosto del mismo año en la región Cannes-San Rafael, y después de ocupar Tolón y Marsella remonta el valle del Ródano hacia los Vosgos; y, por último, el 15.º, que era el que operaba en Italia desde el verano de 1943. Con cada uno de ellos operaba una Flota aérea táctica, cuyas subdivisiones coordinaban su acción con los Ejércitos terrestres que formaban cada "Grupo".

Unico escalón éste—"Ejército terrestre-Gran Unidad aérea tipo C. E."—donde la colaboración aeroterrestre podía tener iniciativa y decidir sobre la petición de apoyo aéreo solicitada por unidades terrestres en situación comprometida.

De los dos Grupos de Ejércitos desembarcados en el norte de Francia, el 21.º (General Montgomery) estaba formado por el "segundo" Ejército británico y el "primero" canadiense. Con ellos colaboró la 2.ª Flota táctica de las Fuerzas aéreas británicas (Mariscal del Aire Conningham). Compuesta de los *Groups* 83, 84, 85 y 21. Los dos primeros, de monomotores (*Spitfire IX y XII y Typhoon*), actuaban, respectivamente, con el 2.º Ejército británico y 1.º canadiense en la forma que hemos explicado (2). El 85, denominado *Group Base*, era una Gran Unidad de caza nocturna, bimotores, re-

trasada en su despliegue en tierra con relación a las dos anteriores, estando a cargo de la misma todos los dispositivos de seguridad que requería la defensa de los aeródromos ocupados por la *2nd Tactical Air Force*; incluso tenía como cometido evitar las infiltraciones del personal enemigo que se queda siempre escondido por los alrededores de los aeródromos recién conquistados en el momento de avanzar (3).

El último *Group*, el 21, era el *Group* de bombardeo, que quedaba afecto al C. G. de la Flota a modo de reserva operativa. Bimotores tácticos (*Mosquitos; Boston III y Mitchel*, de procedencia americana). Tenía, además, esta Flota cuatro *Groups* de transporte de tropas, que estuvieron estacionados durante muchos meses en la región de Bristol, al otro lado del Canal—los números 38, 44, 46 y 54—, con más de mil bimotores y cuatrimotores, *Dakota y Short Stirling*, para paracaidistas y remolque de veleros. Masa de transporte para rápidos desplazamientos de las Divisiones aerotransportadas, que se trasladaban a los aeródromos del Continente con motivo de la preparación de los grandes desembarcos aéreos. O para las evacuaciones en gran escala de heridos y enfermos.

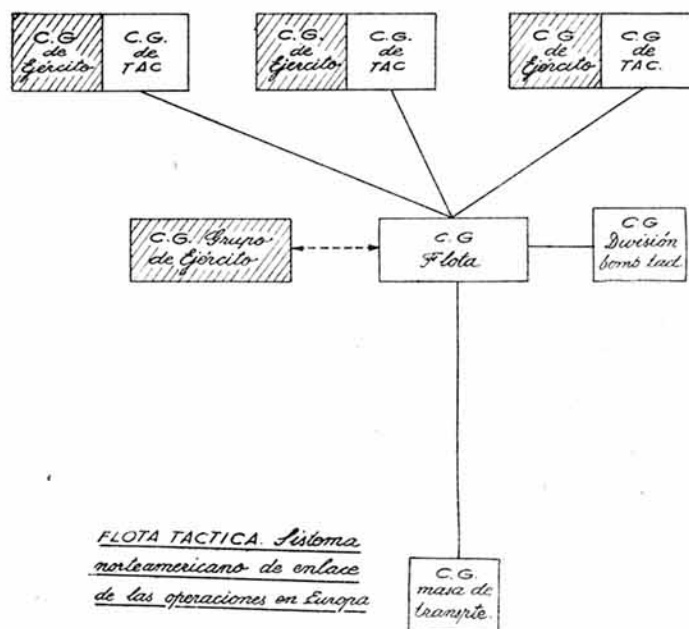
El 12.º Grupo de Ejércitos aliados, mandado por el General Bradley, estaba constituido en el

N. DEL A.—(2) El *Typhoon*, con el *Thunderbolt* y el *Lockheed "Lightning"* norteamericanos, constituyen los caza-bombarderos por excelencia de las fuerzas aéreas tácticas. En cuanto a los *Spitfire IX y XII*, equipados con "Rolls-Royce Griffon", de 1.850 cv., fueron utilizados preferentemente como cazas interceptores en la Segunda Flota táctica británica.

N. DEL A.—(3) Además se ocupaba de abastecer de material urgente a los *Groups* que tenía delante y de llevarles en vuelo, desde Parques más a retaguardia, los aviones necesarios para completar su dotación. Cuenta con todos los elementos de iluminación de campos necesarios para poder operar de noche. Está encargado de los emplazamientos: A. A. de todos los aeródromos.

otoño de 1944, de Norte a Sur, por los Ejércitos norteamericanos: "Noveno" (General Simpson), Cuerpos XIII, XVI y XIX; "Primero" (General Hodges), Cuerpos VII y VIII; "Tercero" (General Patton), Cuerpos III, V, XII y XX; y últimamente, ya en 1945, se le agrega el "Quince Ejército" (General Gerow), Cuer-

deros tácticos (Mayor General Anderson), que quedaba a disposición del Comandante en Jefe de la Flota, y con el IX Troop Carrier Command (es decir, IX Mando de Transporte de Tropas), para atenciones de las Divisiones aerotransportadas del Grupo de Ejércitos, transportes aéreos en la zona del frente de batalla y eva-



pos XXII y XXIII (4). Con los Ejércitos de este Grupo coordinaban su acción los TAC (5) de la 9.<sup>a</sup> Fuerza aérea norteamericana. Mandada ésta por el Teniente General, Brereton, y después por el del mismo empleo, Vandenberg, estaba constituida por los Mandos Aéreos Tácticos: IX (Mayor General Quesada), XIX (Mayor General Weyland) y XXIX (General de Brigada Nugent). Mandos que combinaban sus operaciones, respectivamente, con el primer Ejército, con el 3.<sup>o</sup> y con el 9.<sup>o</sup>. Además contaba esta Flota con la IX División de Bombar-

N. DEL A.—(4) El "Noveno" Ejército tenía un total de nueve Divisiones de Infantería y dos blindadas. El "Primero", siete Divisiones de Infantería y dos blindadas. El "Tercero", doce de Infantería y seis blindadas. El "Quince", recién organizado al terminar la guerra, cuatro de Infantería y una aerotransportada. El "Séptimo", nueve de Infantería, dos blindadas y una aerotransportada. Por último, el "Quinto", cinco de Infantería, una de Montaña y otra blindada. A éstas hay que añadir: otras dos Divisiones aerotransportadas, dos blindadas y una de Infantería del *First Allied Airborne Army*. En total, efectivos norteamericanos en Europa al terminar la guerra: 47 Divisiones

de Infantería, una de montaña, 15 blindadas y cuatro aerotransportadas. (Datos tomados del *Bienial Report to The Secretary of War*, enviado por el Jefe del Estado Mayor General del Ejército de los Estados Unidos, General Marshall, en fecha 1 de septiembre de 1945. Y publicado después con autorización del *War Department*.)

cuación de heridos. Todo con sus bimotores C-46, C-47 y sus trenes de veleros (6). Si se tiene presente que cada TAC o "Mando Aéreo Táctico" estaba formado por un número de Brigadas aéreas (*Wings*) que oscilaba de tres a cinco, y cada *Wing* en las Fuerzas aéreas norteamericanas estaba siempre compuesto de tres Regimientos (*Groups*), resultará que los efectivos de cada "Mando Aéreo Táctico" de la 9.<sup>a</sup> Fuerza, variaban: de 9 a 15 Regimientos de cazas y caza-bombarderos. Todos a tres Grupos de 25 aviones en servicio. Es decir, de

de Infantería, una de montaña, 15 blindadas y cuatro aerotransportadas. (Datos tomados del *Bienial Report to The Secretary of War*, enviado por el Jefe del Estado Mayor General del Ejército de los Estados Unidos, General Marshall, en fecha 1 de septiembre de 1945. Y publicado después con autorización del *War Department*.)

N. DEL A.—(5) Iniciales de: "Tactical Air Command" o Mando Aéreo Táctico.

N. DEL A.—(6) Pasó más tarde el "9.<sup>o</sup> Mando de Transporte Aéreo de Tropas" a depender de la 1.<sup>a</sup> Fuerza Aérea Táctica provisional, que colaboraba con el 6.<sup>o</sup> Grupo de Ejércitos.

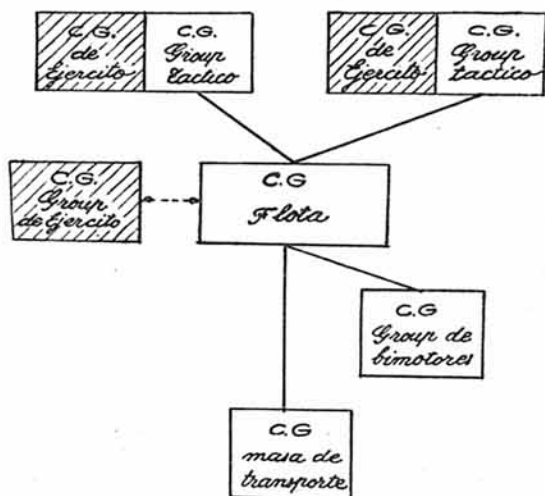
700 a 1.200 monoplazas en primera línea por cada uno de los tres TAC, o sea, por cada Ejército del 12.º Grupo de Ejércitos. Para calcular los efectivos totales de la 9.ª Fuerza aérea habría que añadir a la suma de los tres: los bimotores de la IX División de bombarderos (otras cinco Brigadas, cada una a tres Regimientos de 64 bimotores, A-26, B-25 y B-26), y los transportes del IX *Troop Carrier Command*, con organización muy semejante y con más de mil bimotores C-46 (Curtiss) y C-47 (DC-3). Obtenemos un total para la 9.ª Fuerza aérea—vasta organización aérea, sólo comparable a la 8.ª Fuerza, que actuaba desde Inglaterra contra la retaguardia alemana—de más de 3.000 monoplazas P-38, P-47 y P-51—no decimos monomotores porque los P-38, excepcionalmente, son monoplazas bimotores— y más de 2.000 bimotores, bombarderos tácticos y transportes. Sin contar en ninguna de estas dos cifras los de respeto y reserva de cada unidad. No tenemos datos de los cazas nocturnos de esta "Fuerza", posiblemente, *Blak Widow*, P-59.

Con el 6.º Grupo de Ejércitos (General De-



*Paracaidas especiales, cuyo color indica el material que transporta, abastecen de armas ligeras, municiones y otros diferentes equipos a las fuerzas paracaidistas recién desembarcadas.*

vers), formado por el "Séptimo" Ejército norteamericano y "Primero" francés, actuó, una vez reagrupado y constituido en el sureste de



*FLOTA TACTICA. Sistema británico en las operaciones de Europa*

Francia, la "Primera Fuerza Aérea táctica provisional" (Mayor General Webster), formada por el XII TAC (General de Brigada Barcus), que operaba con el "Séptimo" Ejército y un Mando aéreo francés, que lo hacía con el "Primero" francés.

Con el 15.º Grupo de Ejércitos en Italia (General Clark), formado por el "Octavo" Ejército inglés y "Quinto" americano, actuaba la 12.ª Fuerza aérea táctica (General Cannon). El XXII TAC (General Darcy) apoyaba las operaciones del 5.º Ejército, y un *Group* de la RAF las del británico.

Falta sólo añadir que los tres primeros Grupos de Ejércitos citados, o sea el 21.º, 12.º y 6.º, con las tres Flotas aéreas tácticas (2.ª de la RAF, 9.ª "Fuerza" de la AAF y 1.ª Fuerza provisional), juntamente con las Fuerzas navales expedicionarias en Europa, constituían las Fuerzas Aliadas Expedicionarias del Teatro de Operaciones de Europa. Combinado de fuerzas de aire, tierra y mar, cuyo mando supremo ejercía el General del Ejército, Eisenhower, siendo su "segundo" el Mariscal del Aire británico Tedder, asistidos por el Supremo Cuartel General Expedicionario en Europa.

El 15.º Grupo de Ejércitos, la 12.ª Fuerza aérea y las Fuerzas navales del Mediterráneo, formaban las Fuerzas Aliadas del Teatro Mediterráneo que mandaba como Comandante Supremo, desde el 12 de diciembre de 1944, el General inglés Alexander.

### Sistema de enlace aeroterrestre.

El enlace perfecto entre las unidades y fracciones terrestres más avanzadas, por una parte, y las formaciones aéreas de los TAC que han de prestarles estrecho apoyo, por otra, se consigue, según hemos dicho: 1.º *Por personal terrestre en las Fuerzas aéreas*, y 2.º *Por personal y medios de transmisión, aéreos, en las unidades terrestres*.

*Personal terrestre en las Fuerzas aéreas.*—En el Cuartel General de cada Ejército y dependiendo su Jefe de Operaciones, funciona una Sección de Enlace aeroterrestre, que centraliza los enlaces terrestres que actúan en los "puestos de mando" de las unidades aéreas.

Las Secciones de Enlace aeroterrestre norteamericanas se dividían en dos escalones. Uno, fijo, en la Sección de Operaciones. Se denominaba (AGIC) (8). Es decir: Centro de Información Aeroterrestre. Compuesto de cuatro Oficiales y ocho soldados, proporcionaban el intercambio continuo y completo de toda clase de información entre las Fuerzas aéreas y terrestres. Concretamente, su labor es la siguiente: 1.º Recibe, archiva y distribuye información aeroterrestre del día. 2.º Repasa las peticiones de apoyo recibidas por radio, para su aprobación por el "Ejército" y finalmente por el TAC. 3.º Mantiene comunicación constante con las Secciones de Enlace aeroterrestre, de los C. E. y Divisiones subordinadas al Ejército (9), para tenerlas al corriente de las operaciones aéreas proyectadas y de las resoluciones recaídas con respecto a las peticiones de apoyo aéreo; de las no aprobadas, etcétera, etc. 4.º Da solución a las peticiones de reconocimiento visual o fotográfico.

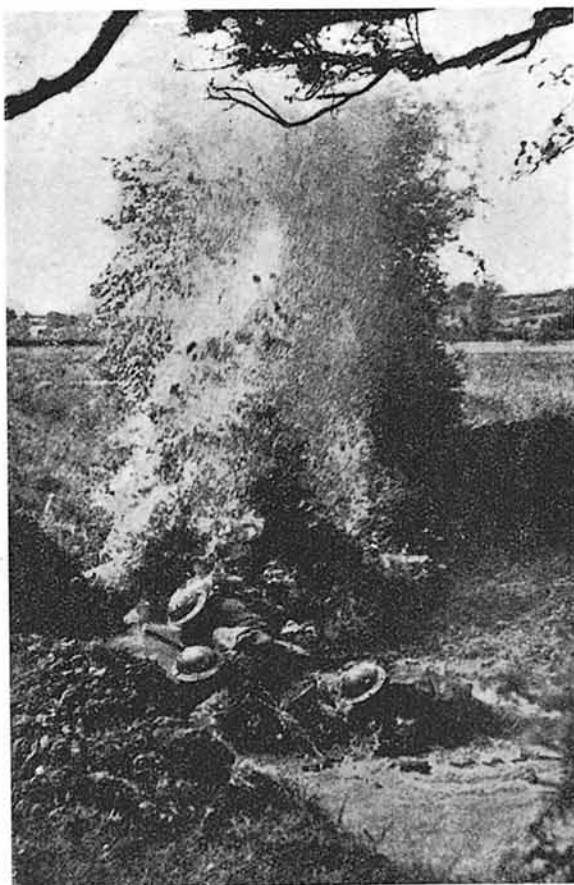
El otro escalón, de estas Secciones de Enlace aeroterrestre de Ejército, estaba constituido por doce equipos. Cada uno integrado por un Oficial de enlace terrestre (GLO) y un soldado oficinista-motorista; equipos que se desplazan para enlazar personalmente con los P. C. de las unidades aéreas (caza-bombarderos y reconocimiento) del TAC. Los (GLO) mantienen al día cartas de operaciones con la situación exacta del

N. DEL A.—(8) Iniciales de "Air Ground Intelligence Central".

N. DEL A.—(9) También los CC. GG. de Cuerpo de Ejército y División terrestre cuentan con Sección de Enlace aeroterrestre. Pero de composición más limitada y sin facultades para tomar decisiones ni establecer contacto con el C. G. aéreo, se limitan a cursar y registrar la información y las peticiones que reciben.

despliegue—tanto enemigo como propio—y de la línea avanzada; transmiten órdenes, instrucciones y las últimas noticias del enemigo; ayudan a los interrogatorios de las tripulaciones que regresan de los servicios—la parte que interesa a las Fuerzas terrestres—y transmiten al (AGIC) sus resultados. Los pilotos de las unidades tácticas, antes de salir, reciben de los (GLO), generalmente, información sobre la situación terrestre; confirmando éstos, que aquéllos conocen perfectamente el objetivo que han de atacar, su importancia y las tropas que se encuentran en sus proximidades.

*Personal y medios de transmisión, aéreos, en las unidades terrestres.*—Oficiales pilotos, destacados de las formaciones de caza-bombarderos, denominados "directores avanzados", acompañaban a los CC. GG. de Cuerpo de Ejército y División terrestre. También, circunstancialmente, a unidades de categoría inferior en situación



Los equipos de los "directores avanzados", siguen las incidencias de los primeros escalones de las fuerzas terrestres.

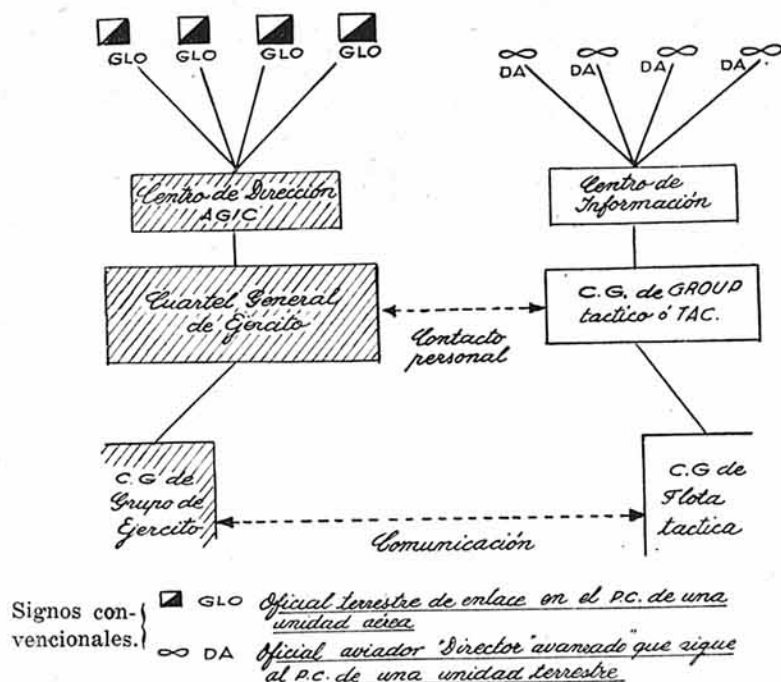


delicada o comprometida, o bien: que van a ser lanzadas en ataques de ruptura. Por medio de equipos radio de muy alta frecuencia (VHF) dan instrucciones de detalle a las formaciones en el aire sobre servicios de apoyo inmediato.

Esos "directores avanzados"—como decimos, pilotos de caza-bombardero con mucha experiencia de la especialidad—son enlaces del TAC en los CC. GG. terrestres, subordinados del Ejército, y en unidades que lo precisen. Pueden asesorar a los Comandantes de las fuerzas te-

aéreas por los Oficiales aviadores de enlace que van con ellas. Un perfecto sistema de comunicaciones a través de los CC. GG. del Ejército y del TAC, reservado únicamente para las unidades terrestres y aéreas que combinan sus operaciones, facilita la labor.

El mando aéreo se ocupa de dar, desde luego, las órdenes normales para el apoyo acordado de antemano y solicitado por las vías corrientes. Pero hay que prevenir casos especiales, cambios repentinos en la situación general y ataques a



Doble enlace aero-terrestre.

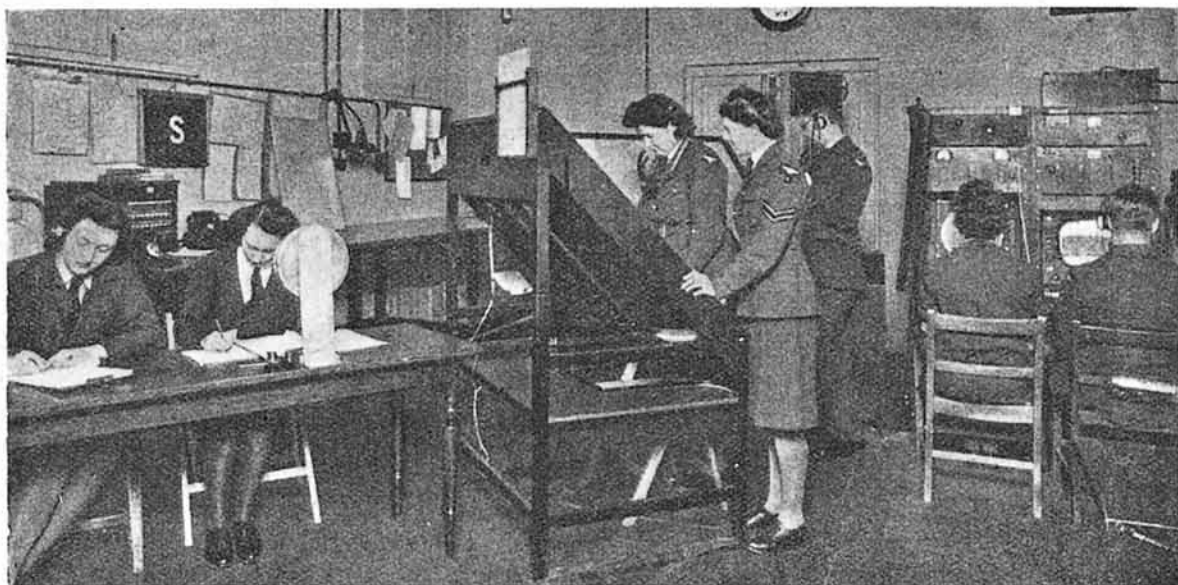
restres en cuestiones aéreas; pero no ejercen mando ni pueden desaprobar peticiones de apoyo.

Como vemos, la colaboración aeroterrestre está basada en el intercambio entre ambas fuerzas de numerosos Oficiales, con aptitudes especiales e instruidos en Escuelas apropiadas, que son asignados permanentemente a sus cometidos, de tal manera que cada unidad terrestre tenga su Oficial de aviación y cada unidad aérea, su Oficial de enlace de las fuerzas terrestres. Por el intercambio continuo de información que prepara el (AGIC), las unidades aéreas, por medio de sus Oficiales de enlace terrestre, conocen en todo momento lo que están haciendo las fuerzas terrestres y su situación. Estas están al tanto de la actividad y situación de las unidades

objetivos del momento. Para ello cada Cuartel General de TAC norteamericano (o de Group táctico en la RAF) cuenta con un Centro de Dirección. Dependencia del Cuartel General, donde se mantiene en todo momento conocimiento de la situación general, se distribuyen cometidos a las unidades aéreas dependientes, y se analizan meticulosamente las directrices y normas dictadas por el C. G. del TAC o Group para estos casos.

El *Wing Commander* de la RAF, R. H. Harries, al describir el Cuartel General de un Group táctico británico, en *Military Review*, de julio de 1945, dice:

"El C. G. del Group táctico se divide en tres agrupaciones. La primera es la principal y comparte el Cuartel General del Ejército a que está



Gabinete de interpretación en una estación de "radar".

adscrito. Aquí se encuentra el Mando, el Estado Mayor, la III Sección (Operaciones) y la II (Información). La segunda agrupación se encarga de la Administración, Abastecimientos y Personal, y está situada en un punto de retaguardia, conveniente a todas sus dependencias. La tercera constituye el Centro de Dirección."

"La primera agrupación trabaja conjuntamente con el Cuartel General del Ejército, y es responsable de dirigir el combate, mientras el Centro de Dirección es un centro de liquidación, donde se analizan las directrices tomadas y se señalan misiones. Es, además, el centro de comunicaciones del *Group*, conectado con todas las subdivisiones, organismos y servicios que lo integran por teléfono, teletipo, radiófono, radio y mensajeros. En él se analiza y clasifica toda la información que viene de los aeródromos antes de pasar al *Group*."

Añade después: "Por medio del canal de comunicaciones de radio del Ejército, todos reciben simultáneamente (10) las solicitudes de ayuda y la designación de objetivos. Mientras los Cuarteles Generales, del Ejército y del *Group*, estudian cada mensaje, las Escuadras del *Group* pueden localizar el objetivo, pero no toman iniciativa alguna de acción hasta que aquél ha sido

N. DEL A.—(10) Todos, se refiere: al Centro de Dirección del Ejército y a los AGIC o Centros de Información del *Group* y las *Wing*. (Nos referimos ahora a un Ejército británico y a su *Group* aéreo táctico.)

aprobado por los CC. GG. del Ejército y del *Group* y asignado a una de ellas. El objetivo puede ser demasiado fugaz, puede prestarse mejor a la acción de la artillería, o no merecer la pena en absoluto."

En la orden que para actuar se da a la Escuadra designada, se detalla la fuerza requerida, el tiempo sobre el objetivo y las líneas generales a que ha de atemperar su cometido de apoyo aéreo. Recibida en el "Puesto de Mando" de la Escuadra, el *Wing Commander* para Operaciones (Teniente Coronel, segundo Jefe) señala la formación y táctica a seguir. Lo cual se comunicará a las unidades que han de tomar parte, al Oficial de Información y al de Enlace aeroterrestre (GLO). Responsable éste de que se tenga una impresión fiel de la situación en tierra. Los pilotos reciben las últimas instrucciones en el Centro de Operaciones (11).

Este doble enlace aeroterrestre a que se llegó por las fuerzas aliadas en 1944, después de la

N. DEL A.—(11) En la RAF, el *Wing* (Ala, Escuadra o Regimiento) es la unidad de categoría inmediatamente inferior al *Group*. Está compuesta de un número de *Squadrons* (Grupos nuestros) que oscila entre tres y seis. Está mandada por un *Group Captain* (Coronel), con un "segundo" de la categoría de *Wing Commander* (Teniente Coronel). Este último Oficial es responsable de que se cumplan las órdenes del "primero", de dirigir la *Wing* en el aire, de su empleo táctico y de la disciplina de vuelo. Encargado de la P. M. táctica de la *Wing* (operaciones, información, y enlace aero-terres-

experiencia de más de cuatro años de guerra, permite la estrecha ayuda a las fuerzas terrestres desde el aire, y sin que los "Puestos de Mando" aéreos pierdan el contacto con sus unidades, cuyo empleo pueden dirigir en el aire en el momento necesario.

Las Secciones de Enlace aeroterrestre, en los Cuarteles Generales terrestres, y los Centros de Dirección en los aéreos, valiéndose de redes de transmisiones bien concebidas y empleadas, y de Oficiales de Enlace preparados para su cometido, hicieron *el milagro*.

### Conclusiones.

Llegamos así, como resumen de lo dicho, a las siguientes conclusiones para la acción de conjunto, "aeroterrestre":

1.<sup>a</sup> Se precisa un plan general de acción aeroterrestre, formulado por el órgano competente. Resulta perjudicial llegar a una concepción de operaciones terrestres y luego pedir a la aviación que lo cumpla.

2.<sup>a</sup> Se necesita señalar el nivel jerárquico en el cual los mandos terrestres y aéreos tengan facultades para laborar juntos, seleccionar objetivos y resolver sobre prioridades de ejecución. Señalado el tipo de unidades donde esta labor en común se realice, los de categoría orgánica superior o inferior se limitarán a facilitar la misión de los primeros y cursar peticiones y órdenes de ayuda, pero sin establecer contacto personal entre sus CC. GG. Por la extensión de la zona que cubren y por el volumen de sus efectivos, la unidad terrestre "Ejército" y la subdivisión de una flota táctica, que la sigue en categoría—orgánicamente, de tipo División o de C. de E. terrestre—, han sido los designados para en sus Cuarteles Generales efectuar esta "colaboración".

3.<sup>a</sup> Al pasar a vías de ejecución hay que co-

locar a las fuerzas aéreas enemigas en situación desventajosa, para permitir a las propias fuerzas, aéreas y terrestres, maniobrar libremente y poder realizar el plan previsto. *El dominio del aire es una acción continua a la que hay que conceder prioridad.* El Comandante de las fuerzas terrestres debe comprender y aceptar este principio.

4.<sup>a</sup> Dentro del sector asignado a cada "ejército", sector que atenderá, sin estar subordinada al mando terrestre, la Gran Unidad aérea antes indicada, *al Comandante de esta Gran Unidad de las fuerzas aéreas incumbe exclusivamente la misión de conseguir la superioridad aérea*, lo que normalmente exigirá el empleo de toda la aviación de la Gran Unidad. Por ello deben reunir todas sus unidades características apropiadas para el combate aéreo y estar, además, todos los servicios y unidades aéreas del mismo sector centralizados bajo un solo mando: el del Comandante de las fuerzas aéreas. Además es esencial que este Jefe mantenga en todo momento el control de sus fuerzas. El Comandante de las fuerzas terrestres tendrá que esperar a que se haya realizado esta tarea.

5.<sup>a</sup> En la acción aeroterrestre la situación atmosférica juega papel esencial. El plan acordado debe permitir condicionar su desarrollo a que el tiempo sea favorable para ambas fuerzas.

6.<sup>a</sup> Los escalones antes señalados—"ejército" de las fuerzas terrestres y unidad tipo "Cuerpo de Ejército" en las aéreas—deben estar mandados desde Cuarteles Generales que tengan el mismo lugar de emplazamiento. Finalidad: facilitar la "colaboración", fomentar sinceras relaciones personales y verdadero intercambio de información e ideas.

7.<sup>a</sup> La superioridad aérea alcanzada y mantenida permitirá realizar las restantes misiones encomendadas a las fuerzas aéreas tácticas, o sea: a) Facilitar información visual y fotográfica del dispositivo de superficie enemigo. b) Seguridad del despliegue propio, aéreo y terrestre. c) Ataque contra la superficie con arreglo a dos prioridades: primera, aislar el campo de batalla; segunda, tomar parte en el combate terrestre.

8.<sup>a</sup> Dentro del plan general, cada orden concreta de operaciones "aeroterrestres" debe ser detalladamente formulada por cada conjunto: "Ejército-C. de E. aéreo", y meticulosamente ejecutada. Debe prevenir a las fuerzas terrestres—Cuarteles Generales de Cuerpo de Ejército y División, Puestos de Mando de agrupación inferior—los medios y métodos para diri-

tre). Se le conoce con la designación de *Wing Commander* para operaciones. En él delega el *Group Captain* para la ejecución de las órdenes procedentes del "Centro de Dirección" del *Group*.

El *Wing* cuenta con elementos, material y personal para mantener constantemente los efectivos tácticos y la dotación de material, armamentos y municiones asignado; es sumamente móvil y puede moverse con todo su equipo a las seis horas de recibir aviso para ello. ("Wing Commander", R. A. Harris, de la RAF.)

El *Group* se compone de tres o cuatro *Wing*. En números redondos, y generalizando, puede decirse: *Squadron*, 20 aviones; *Wing*, 100 aviones; *Group*, de 300 a 400 aviones.

gir los aviones hacia sus objetivos, así como los códigos de comunicación "tierra-aire" y "aire-tierra" a utilizar. Se procurará no dosificar previamente las formaciones aéreas entre los escalones terrestres inferiores al Ejército. En el transcurso de la jornada, el conjunto "Ejército-C. de E. aéreo" irá empuñando estas formaciones aéreas en beneficio de los escalones te-

restres inferiores, valiéndose para ello del conocimiento de la situación aeroterrestre que supone el doble enlace "aire-tierra", gracias a los numerosos Oficiales destacados por cada fuerza en los puestos de mando de la ctra. Será así posible que un simple batallón, en momento y situación determinada, usufructúe el mayor esfuerzo aéreo de la G. U.

## BIBLIOGRAFIA

— *La Guerra Estratégica*, por el General de División Fred L. Anderson.

— *Military Review* (números 4 y 12 del tomo XXV).

— *Biennial Report of the Chief of Staff of the United States Army*.

— Informe del XIX Mando Aéreo Táctico norteamericano.

— *Report by the Supreme Allied Commander Mediterranean to the Combined Chiefs of Staff on the Operations in southern France*.

— Revista "Informaciones Aeronáuticas".

