



Por JESUS DIAZ LORDA
Coronel de Aviación.

El carro de combate.

Es sabido que el carro de combate, en su concepto original, era un simple apoyo de la Infantería.

Después de intensa preparación de la artillería, cuando la infantería se lanzaba al asalto, un corto número de ametralladoras de la defensa bastaba para detener el avance de los infantes. Nace, pues, el carro de combate como elemento de acompañamiento de la infantería, con la finalidad primordial de destruir los órganos de fuego automático, haciendo posible el avance de dicha arma en zonas batidas por fuego rasante: así se empleó por primera vez en la batalla de Cambrai el 20 de noviembre de 1917.

Esta prístina aplicación del carro de combate experimenta un cambio radical durante el lapso 1939-1941 de la segunda guerra mundial. El binomio "Stuka-Panzer" resuelve de un modo fulminante las campañas de Polonia y Francia. Unidades acorazadas, apoyadas por aviación, en coordinada acción, erigen al carro ligero de crucero en arma estratégica y la elevan a la categoría de una nueva Arma, la impropriadamente llamada Arma rápida, que se independiza, en

cierto modo, de la infantería, a la que deja muy a retaguardia.

Pero no tarda en nacer el antídoto del carro, su más formidable enemigo: el arma anticarro. Ni en Polonia ni en Francia se empleó eficientemente el arma anticarro; posteriormente en el Norte de Africa a las masas de carros germanos se oponen masas de carros aliados, y su lucha sobre las zonas desérticas del litoral norteafricano sugiere cierta semejanza con la guerra en el mar, incluso por la nomenclatura que se asigna a los carros (destructor, de batalla, torpedero); masas de acero se deslizan por las arenas en avances y retrocesos sinuosos entre las fronteras de Tripolitania y Egipto, hasta que aparece el avión "Tank-buster"; lleva a bordo cañones y destroza las corazas de los carros más potentes; el carro encuentra su mejor réplica en el desierto, y precisamente a manos de la aviación. Posteriormente el arma antitanque se generaliza, se perfecciona, se completa con obstáculos, y forma parte integrante de las fuerzas de infantería.

Cuando Rommel avanza con su Afrika Korps hacia El Cairo, en 1942, las municiones contracarro, tanto en el aire como en

tierra, escasean en el bando aliado. En tres días llegan en vuelo toneladas de proyectiles contracarro desde los Estados Unidos a El Cairo; este abastecimiento oportuno cuenta, en destacada proporción, en el resultado de la campaña por la conquista de Egipto. Así termina la precaria vida del Arma rápida, del arma estratégica independiente: los cañones y cohetes a bordo de los aviones, la minas y obstáculos, los cañones contracarras autopropulsados y remolcados, las armas ligeras contracarro (panzerfaust, bazooka, etc.) fuerzan al carro a solicitar el apoyo de la infantería; así lo que pretendió ser Arma se convierte en un armamento más al servicio de las demás Armas, especialmente de la Infantería, volviendo a su concepto originario. El carro de combate es sordo y de exigua visión, necesita que le apoyen en el tiempo que apoya, y que le informen desde tierra y desde el aire.

Actualmente puede afirmarse que los carros rara vez operan sin el apoyo de la Infantería. Las Grandes Unidades acorazadas modernas cuentan en sus efectivos con fuerzas de reconocimiento de Caballería mecanizada, Batallones de Infantería, Grupos de Artillería, fuerzas de Ingenieros, Transmisiones y servicios, todos acorazados; el carro sigue siendo el ingenio terrestre que imprime rapidez y amplía el ámbito de la batalla moderna; pero su actuación independiente, "en maniobra conjunta", precisa ineludiblemente del auxilio de todas las Armas. Contra los carros enemigos deberán emplearse las armas anticarro, la aviación, la artillería; contra las armas y obstáculos anticarro enemigos deberá intervenir la Infantería y las fuerzas de Ingenieros, abriendo el camino a los carros; contra los órganos de fuego automático enemigo, puestos de mando, transmisiones, artillería, actúa el carro, protegiendo a la infantería, que es quien ocupa y consolida los objetivos alcanzados por los carros. En terrenos ondulados, despejados, sin grandes defensas contracarro en profundidad, la infantería sigue a los carros; cuando el terreno es quebrado y existen obstáculos contracarro bien defendidos, es la infantería quien precede a los carros y les abre camino, en unión de las fuerzas de Ingenieros.

Así, pues, la actuación coordinada del avión con el carro, que permitió avances fulminantes de cientos de kilómetros en una

jornada y la conquista de naciones en pocas semanas, durante la segunda guerra mundial, no es probable que se repita ante una organización en profundidad de la defensa contracarro del territorio invadido, máxime si al avance de los carros se opone una aviación idónea que, por sus características y posibilidades, reiteradamente demostradas en la pasada contienda mundial, constituye el mayor obstáculo anticarro capaz de cambiar el signo de las batallas.

Cooperación aérea con los carros.

Premisa indispensable para el logro de una eficaz cooperación del avión con el carro es el previo conocimiento de la técnica y táctica del empleo de los elementos cooperantes. Ello justifica la sucinta exposición precedente, y su conocimiento es necesario si se pretende valorar con justeza el alcance de la cooperación aérea en la lucha en que intervienen ingenios blindados.

Dentro de la cooperación que nos ocupa, y desde el punto de vista aéreo, pueden considerarse dos casos:

1.º *El carro en misión de acompañamiento a la infantería.*—Actualmente no se ejecuta acción armada de mediana monta en donde no intervengan los ingenios blindados, hasta el extremo de que a las modernas agrupaciones regimentales se les asigna orgánicamente una dotación de carros como parte integrante de su armamento. A los carros enemigos deberá atacárseles cuando estén concentrados, bien en marcha bien en la posición de espera o en la base de partida. El ataque aéreo contra las olas de carros de combate, una vez desplegados, con intervalos de cien y más metros, será poco eficaz; contra objetivos de reducidas dimensiones en la línea de contacto no debe intervenir normalmente la aviación de combate. Fué en Normandía y en Holanda en donde los carros, en apoyo de la infantería, adquirieron inusitada importancia, hasta el extremo de que los alemanes, en inferioridad numérica, consiguieron, con sus carros "Tigres" y "Panteras", paralizar durante dos meses el más formidable ataque que registra la Historia, anulando la mayor velocidad y ligereza de los carros aliados, impotentes ante los carros pesados germanos; pero Alemania había perdido la supremacía aérea, y este hecho provocó un cambio radical de la

situación en Normandía. El ataque alemán desencadenado el día 6 de agosto de 1944, con cuatro divisiones blindadas en el sector de Vire, tenía por objeto cortar el frente aliado, dividiéndolo por el cuello de Avranches. De su buen logro podía esperarse un cambio en la batalla de Francia, ya que el corte hubiera provocado una derrota aplastante del I Ejército yanqui en campo abierto, y el III Ejército se habría encontrado aislado en Bretaña, según confesión aliada. Al disiparse las nubes bajas, a cuyo amparo había montado el ataque el Mando alemán, apareció la concentración de carros en la llanura de Mortain ante los ojos de los aviadores aliados, dueños del aire; los aviones de asalto atacaron con proyectiles cohete, destruyendo 200 carros germanos, sin contar otros vehículos de motor, haciendo fracasar el ataque alemán. Su acción contra-carro paró el ataque alemán; pero esta acción corrió a cargo exclusivo de la Aviación.

2.º *El carro en misión de maniobra de conjunto.*—La División acorazada es la gran unidad básica de las armas en su acción combinada y está organizada para la ejecución de misiones que requieran gran potencia de fuego y movilidad. Está integrada, según se dijo, por todas las Armas, quienes, dentro del conjunto, realizan su misión privativa; de la coordinada acción de las partes bajo la protección aérea depende el éxito de la misión encomendada a la División.

La acción aérea, en coordinación con la actividad de las unidades blindadas, será distinta según lo sean las misiones a éstas encomendadas; en todo caso, la principal misión de la División acorazada es la ejecución de acciones ofensivas en la zona de la retaguardia adversaria, pudiendo operar independientemente en una extensión limitada.

Se justifica su empleo esencialmente en la ruptura y en la explotación del éxito o explotación estratégica, pudiendo emplearse además para ocupar una zona o sector básico en el ulterior desarrollo de los planes del Mando; recuperar la iniciativa en momentos críticos, obrando por sorpresa; realizar movimientos de gran radio de acción atacando a fuerzas desmoralizadas; contra-atacar en la retirada y efectuar acciones reardatrices.

Consideraremos las dos misiones principales de ruptura y explotación estratégica, ya que a ellas puede referirse, en todo caso, la cooperación aérea con ingenios blindados.

Son condiciones básicas para el buen empleo de los carros: terreno favorable, acción por sorpresa y empleo en masa. Supuestas estas condiciones, toda la colaboración aérea eficaz en la lucha con carros descansa sobre los siguientes principios correlativos:

A) El peor enemigo del carro es el avión, y también su mejor protector. El avión, con armamento adecuado, puede parar los más potentes ataques de las unidades blindadas.

B) En tanto operen unidades blindadas, ha de evitarse la acción aérea adversaria contra ellas.

C) La superioridad aérea debe conquistarse y mantenerse sobre el ámbito en que han de operar los ingenios blindados.

La ruptura.

En frentes ligeramente organizados, la ruptura la realizan las divisiones de infantería con los carros de apoyo. Los elementos de C. de E. se sobreponen a los divisionarios para la ejecución de la explotación táctica lejana, profundizando en el despliegue enemigo para desarticular su organización, órganos de mando y dirección y ocupar determinados puntos de paso, preparando así la explotación estratégica, a cargo, generalmente, de Ejército. Es decir, normalmente abre la brecha en la organización enemiga la infantería, apoyada por los carros de acompañamiento y precedida de una preparación de artillería variable en su duración e intensidad.

En la reunión realizada previamente en el C. G. de Ejército y de la Aviación táctica adaptada se habrá acordado el plan de empleo de la Aviación; en él se habrán fijado los servicios aéreos previstos y, en su caso, la asignación de P. de C. (Puestos de Control) eventuales de Aviación a los P. de M. de las unidades terrestres que lleven el peso de la operación, para la ejecución de servicios aéreos imprevistos y para el mantenimiento del enlace entre el P. de M. de la unidad terrestre, las unidades aéreas ejecutantes y el Mando aéreo táctico adaptado a Ejército.

El empleo de la Aviación de apoyo en sus distintas modalidades responde a los principios ortodoxos en que descansa la cooperación aérea: superioridad aérea, mantenida por la Aviación de caza; protección a la Aviación de información y de bombardeo; aislamiento del campo de batalla por la Aviación de bombardeo.

Salvo raras excepciones, los bombarderos medios y pesados deberán emplearse solamente contra el movimiento del adversario fuera de la zona de contacto. Los cazabombarderos no deberán corrientemente intervenir en el momento de la ruptura; deberán concentrarse en sus bases, para emplearlos en los momentos críticos contra los objetivos de la retaguardia inmediata, en donde se realizarán movimientos de reservas y abastecimientos; su acción, en potencia e intensidad suficiente, es definitiva contra las agrupaciones de carros en sus puntos de reunión y en marcha, antes de que establezcan el contacto con las fuerzas que realizan la ruptura.

En el plan de empleo de la Aviación, acordado previamente en el C. G. yuxtapuesto, se habrá previsto la intervención de la Aviación sobre la zona de resistencia adversaria y el sector elegido para la ruptura. Sólo en los casos en que la premura del ataque y la insuficiencia de la artillería destinada a la preparación del mismo lo aconsejen, deberá intervenir la Aviación de bombardeo sobre la zona ligeramente organizada para suplir las deficiencias en la preparación; si bien será en todo caso un factor primordial en la intervención aérea sobre dicha zona la distancia entre la base de partida propia y el borde anterior de la zona de resistencia; esa distancia de seguridad y la topografía del terreno señalarán la modalidad y la potencia del bombardeo aéreo, bien entendido que el asalto de la infantería y los carros deberá ejecutarse inmediatamente después de realizado el bombardeo aéreo si han de beneficiarse del efecto material y moral del mismo sobre el adversario.

Cuando se trata de la ruptura en un frente sólidamente organizado, la apertura de la brecha no debe encomendarse a las divisiones acorazadas, so pena de encontrarse en inferioridad de medios y abocados, en consecuencia, a un desastre táctico. Para la penetración en un frente sólidamente organi-

zado se crean agrupaciones regimentales con carros, artillería, infantería, armas anticarro y fuerzas de destrucción; su constitución depende, en cada caso, de la solidez de la organización de la zona de resistencia adversaria. A una división acorazada puede asignársele durante la penetración una zona de acción de unos mil metros de frente como máximo; pero téngase en cuenta que la división acorazada no rompe el frente; aprovecha la brecha abierta en el mismo, ya que su misión, definida por sus características, es la explotación de la ruptura.

En la segunda guerra mundial, todas las líneas fortificadas sólidamente (Maginot, Sigfrido, Normandía) fueron quebrantadas por la Aviación de bombardeo pesado empleada en masa; el carro aprovechó la brecha, siempre apoyado por el avión, pero no la abrió. De ahí la inadecuada denominación de "unidades de ruptura" dada a las fuerzas acorazadas cuando se trata de zonas de resistencia fuertemente organizadas.

La acción por sorpresa, rápida e intensa, que requiere la ruptura si ha de continuarse en una lógica explotación, descarta el empleo de las antiguas concentraciones de artillería de grandes calibres, por la lentitud de su actuación, la exigua cadencia del tiro y los problemas logísticos que presenta al Mando al entorpecer o anular el tráfico por los caminos de acceso a la zona de acción precisamente en el lapso de tiempo en que urge el libre tránsito por los mismos; esto en el supuesto en que existan vías de comunicación adecuadas para la concentración de piezas y proyectiles en ingentes cantidades.

Practicada la brecha y realizada la explotación táctica por los elementos divisionarios y de C. de E., entran en acción las Grandes Unidades blindadas, para la explotación estratégica en profundidad, verdadera explotación del éxito, en cuyo logro todas las fases precedentes de la lucha tienen carácter preparatorio.

La explotación estratégica.

En el transcurso de esta fase, las G. U. de carros suelen operar dentro de un C. de E., compuesto de una o varias divisiones acorazadas y divisiones de infantería o caballería, que cooperen a la acción de las unidades acorazadas bajo la dirección de Ejército.

Estas unidades, apoyadas por la Aviación, persiguen al enemigo mediante maniobras desbordantes, buscando, no el ataque frontal, sino el corte de las rutas de repliegue, impidiendo al adversario la posibilidad de organizar la defensa en posiciones sucesivas, atacando sus reservas estratégicas y adueñándose de las comunicaciones principales para lograr el aislamiento completo de las fuerzas enemigas.

La naturaleza del terreno, la existencia de obstáculos anticarro, campos de minas, armas contracarro y, sobre todo, la actuación de la Aviación adversaria, define en cada caso la forma y el alcance de la explotación del éxito. El desarrollo normal de la explotación del éxito requerirá la ejecución de sucesivas marchas de aproximación, tomas de contacto y acciones en fuerza, que se reiterarán tantas veces cuantas se establezca contacto con el adversario hasta alcanzar el objetivo asignado a los carros en la explotación del éxito.

En su consecuencia, se preconiza la existencia de una base de fuego, constituida por el grueso de la artillería autopropulsada, infantería y cañones contracarro autopropulsados; una fuerza de maniobra integrada por la masa principal de carros y unidades de apoyo a los mismos, y una reserva. Las unidades mecanizadas de reconocimiento, en íntima colaboración con la Aviación, proporcionan al Mando la seguridad e información necesarias en la marcha de persecución de la división acorazada. En los casos en que no existan caminos practicables para los vehículos blindados de las unidades de reconocimiento, la misión de seguridad e información terrestre es desempeñada por una agrupación regimental acorazada, que ejecuta los reconocimientos de contacto.

Si el terreno es despejado, irán los carros en la cabeza del grueso, seguidos por la infantería. Cuando el terreno es compartimentado, quebrado o existe acción contracarro organizada en profundidad, la infantería debe preceder al grueso de los carros.

En las condiciones más favorables, las unidades acorazadas pueden cubrir, como máximo, unos 200 kilómetros por jornada, con buenas carreteras y durante el día; siendo tal guarismo tan sólo un dato, que revela aproximadamente las posibilidades

de los carros, según la doctrina actual, de su empleo en la fase que nos ocupa.

Sentadas las consideraciones precedentes, indispensables para una mejor inteligencia en la actuación conjunta de la Aviación y las unidades blindadas durante la explotación estratégica, veamos cómo se manifiesta la acción aérea durante dicha fase.

Plan de empleo de la Aviación.—La acción coordinada de la Aviación y los carros debe ser objeto de estudio entre el Mando de las unidades blindadas y el Mando de la Aviación táctica asignada eventualmente al Ejército, de quien forman parte dichas unidades cuando éstas se encuentran concentradas en la posición de espera.

El estado meteorológico influye grandemente en la actuación conjunta de aviones y carros, hasta el extremo de restringir, e incluso impedir, no sólo la actividad aérea, sino también toda actuación con carros cuando el terreno es poco practicable para ingenios motorizados y de gran tonelaje.

El planteamiento conjunto de la operación deberá descansar sobre informes seguros acerca de las posibilidades y potencia de los medios del enemigo. El Mando de los carros expondrá al de Aviación la misión general encomendada a las unidades blindadas, las misiones particulares asignadas a cada una, objetivos sucesivos, en orden de urgencia; momento en que deban atacarse por la Aviación, y regiones y tiempo en que será indispensable la protección aérea a las unidades de carros, expresando el eje de desplazamiento del P. de M. y todas cuantas consideraciones crea pertinentes para lograr una perfecta cooperación.

El acuerdo entre los mandos terrestre y aéreo cristalizará en el plan de empleo formulado por el Mando aéreo, quien, a la vista de las disponibilidades, señalará los objetivos, orden de urgencia, resultados que deban obtenerse, plazos, distribución de medios, misiones a las unidades aéreas, etc.

Ahora bien, este plan pudiera no bastar para conseguir un apoyo eficaz a las unidades de carros durante la explotación del éxito: supuesta la movilidad de dichas unidades y los cambios bruscos que pueden presentarse en la situación al operar muy adentrados en territorio adversario, las mo-

dificaciones en el plan de cooperación no podrían justificar la inacción de la Aviación de apoyo ante situaciones imprevistas que requieren la inmediata intervención aérea, por lo cual se preconiza la descentralización temporal del Mando de la Aviación de apoyo inmediato, en consideración a su oportuna intervención.

Determinados efectivos aéreos pueden conferirse, en forma de créditos, por un tiempo determinado a favor de los mandos de unidades de carros, quienes podrán emplearlos, siempre a través del puesto avanzado de control aéreo que acompaña a dichas unidades, y que es órgano de mando delegado del de las fuerzas aéreas adaptadas.

Despliegue de aeródromos.—Los aeródromos utilizados por las unidades de Aviación debieran encontrarse próximos a la línea de contacto en todo momento, al objeto de asegurar la oportuna intervención en apoyo de los carros. Las unidades aéreas de apoyo deberán ser aptas para trasladarse frecuentemente a nuevos aeródromos distantes 200 a 300 kilómetros del de partida. Es necesario, por consiguiente, que el eje del avance coincida, a ser posible, con zonas de terreno favorables para su utilización por la Aviación táctica.

En la segunda Guerra Mundial, al III Ejército blindado del General George Patton se le adaptó un Mando Aéreo Táctico, a las órdenes del Mayor General O. P. Weylander, integrado por cinco regimientos de caza-bombarderos y dos de caza. El III Ejército avanzó desde la Bretaña hasta 100 kilómetros de la frontera germana, debiendo el M. A. T. adaptado trasladar cinco veces su C. G. durante los treinta y un días del mes de agosto de 1944.

Los aeródromos empleados por las fuerzas aéreas tácticas de apoyo fueron casi siempre improvisados, requiriendo, al menos, una longitud de unos 1.600 metros; el material empleado era el P-47 Thunderbolt y el P-51 Mustang. Para despegar de sus bases necesitaban una visibilidad mínima de cinco kilómetros y que la altura de las nubes fuera de 300 metros como mínimo. En peores condiciones climáticas no solía intervenir la Aviación de apoyo inmediato a los carros.

El enlace y las transmisiones.—Dadas las características de gran movilidad de las fuerzas blindadas y su escaso campo visual, sube de punto la importancia de establecer un enlace rápido, sencillo y seguro entre los aviones y el Mando de las unidades blindadas y entre éste y sus Mandos subordinados, determinando su situación e incidencias durante la marcha. Esta se efectuará sobre territorio adversario y maniobrando ante fuerzas móviles, lo que provocará situaciones en que pueda ser la Aviación el único medio de enlace entre el Mando y sus fuerzas blindadas. En casos determinados se impondrá la necesidad de que el jefe de las fuerzas blindadas dirija la marcha de sus unidades desde el aire.

El sistema más apropiado de enlace entre las unidades aéreas y de carros es la radio, empleando código de señales sencillas preestablecidas. No obstante, en los casos en que la explotación del informe sea inmediata o la situación evolucione rápidamente, los mensajes podrán efectuarse sin clave, previa autorización del Mando de las fuerzas acorazadas.

El puesto o puestos de control de Aviación asignados a las unidades de carros, mantiene el enlace con el Mando Aéreo adaptado y con los aviones, a quienes puede guiar, bien desde que despegan de sus bases o bien cuando están en el aire, dirigiéndoles a sus objetivos.

Las radios de a bordo de los aviones que apoyaban el avance de las columnas blindadas del III Ejército aliado mencionado anteriormente, llevaban cuatro pulsadores, utilizados según las frecuencias de las estaciones con quienes quería mantenerse la comunicación.

Pulsador A: Frecuencia del grupo o unidad de Aviación para mantener enlace en el aire entre el jefe de la unidad y el resto de los aviones.

Pulsador B: Enlace entre el aire y dos C. de E. a quienes se apoya.

Pulsador C: Enlace entre el aire y el Mando Aéreo Táctico y P. de C. avanzados.

Pulsador D: Enlace aeroterrestre con otros dos C. de E.

Con este procedimiento se logró mantener un enlace rápido y seguro entre las unidades blindadas y las fuerzas aéreas de apoyo, en su marcha de explotación estratégica a través de todo el territorio francés en 1944.

Empleo de la Aviación.—Los procedimientos de empleo y actuación de la Aviación en la batalla son los ortodoxos y conocidos, por lo que no nos detendremos sino en lo que pudiera constituir procedimientos privativos de la actuación aérea en cooperación con las unidades blindadas.

Desde el momento en que las fuerzas blindadas abandonan la base de partida, y en tanto dura la explotación del éxito, debe impedirse la actuación aérea enemiga sobre los carros; el avión de combate, por la rapidez, intensidad y reiteración en el ataque; por las distancias a que puede atacar a los carros y por la libertad en la elección del sector de ataque, constituye el arma contracarro insuperable, pero requiere para su eficaz actuación la conquista previa de la superioridad aérea.

Las misiones de información aérea se caracterizan por una mayor rapidez y reiteración de los informes, que deberán comunicarse directamente desde el aire al jefe de las fuerzas blindadas.

La comunicación aeroterrestre deberá ser continua con los elementos avanzados de la fuerza blindada, pudiendo ser los aviones de combate los que realicen el reconocimiento de la vanguardia inmediata en dirección de la marcha; la Aviación de información deberá operar en estrecha cooperación con las agrupaciones de carros ligeros de reconocimiento, de caballería mecanizada, buscando los puntos débiles del repliegue enemigo hacia donde debe dirigirse la persecución y evitando al Mando de la unidad acorazada reconocimientos en direcciones improcedentes o por rutas impracticables, al tiempo que vela por su seguridad.

El jefe de las fuerzas blindadas requiere reconocimientos aéreos oportunos y frecuentes del estado de las carreteras, obstáculos contra carro, pasos obligados, puentes, etcétera, en un radio de acción de unos cien kilómetros a vanguardia y flancos del eje

de marcha, y noticias de la actividad enemiga, movimiento de las reservas mecanizadas o de cualquier clase que se dirijan hacia la zona de combate.

Prolongando los servicios de información táctica se ejecutarán otros de índole estratégica, tan profundos como sea preciso dentro del territorio enemigo, para informar al Mando correspondiente, según el plan de búsqueda organizado, sobre la actividad enemiga en la retaguardia lejana.

Estas informaciones determinarán, en cada caso, las misiones de la aviación de bombardeo contra las reservas lejanas enemigas, concentraciones de carros, comunicaciones, aeródromos, depósitos de abastecimiento, etc.

La gran amplitud de la zona de acción en que operan normalmente las Grandes Unidades acorazadas durante la fase de la explotación del éxito no permitirá mantener unidades de aviación de caza en misión de crucero con carácter permanente: la mejor sombrilla aérea protectora de las fuerzas blindadas es el mantenimiento de la superioridad aérea, previamente conquistada sobre dicha zona de acción. La aviación de caza permanecerá regularmente en estado de alerta en sus bases para intervenir oportunamente contra fuerzas aéreas enemigas detectadas antes de su acceso a la zona de acción, y durante períodos de tiempo estrictamente indispensables: cuando las unidades blindadas atraviesan zonas de terreno muy descubierto o especialmente peligroso por la existencia de obstáculos, desfiladeros, ríos, etc., que deberán franquearse venciendo la resistencia enemiga. El mantenimiento constante del servicio de alarma aérea por las unidades de carros, la conservación de la densidad de marcha, según la naturaleza del terreno, y el empleo del mimetismo y enmascaramiento, serán los medios normales de defensa pasiva contra los ataques aéreos.

La intervención de los cazabombarderos, en apoyo inmediato a unidades de carros durante la explotación estratégica, está especialmente indicada ante la reacción enemiga con ingenios blindados. El avión de asalto debe despegar, a ser posible, con un objetivo definido, pero por las razones anterior-

mente apuntadas, los servicios que debe realizar la aviación de asalto durante la fase que nos ocupa no serán normalmente previsibles. Así, pues, las unidades aéreas de asalto deberán, en principio, si no existen servicios previstos en el plan de empleo de la aviación, permanecer en sus aeródromos en estado de alerta, pendientes de la llamada del Mando Aéreo táctico, para intervenir en el momento oportuno, poniéndose en comunicación con el P. de C. de aviación de la unidad de carros que el Mando Aéreo les haya designado, puesto de control que guiará a los aviadores hasta sus objetivos.

La profunda progresión de los carros dentro del territorio enemigo, los cambios bruscos que en la situación puede provocar tal progresión y la dificultad de encontrar aeródromos próximos a la línea de combate pueden aconsejar la asignación, con carácter eventual, de ciertas unidades de cazabombarderos a las unidades blindadas que realizan la explotación estratégica. De este modo las unidades aéreas conferidas quedan, por un tiempo dado, a disposición del P. de C. de aviación, que marcha en un vehículo próximo al jefe de la unidad de carros.

Durante la segunda guerra mundial, a cada división del III Ejército blindado aliado se le asignó, durante la retirada alemana a través de Francia en 1944, una escolta aérea casi permanente de una a tres patrullas de aviones de combate. A estos aviones se les asignaba misiones genéricas de "reconocimiento armado a vanguardia de las tropas" y de "cooperación con las columnas acorazadas". Para lograr un perfecto enlace entre los carros y la protección aérea se dotó con estaciones radio, idénticas a las de los aviones, a 10 ó 14 carros por división, destinándose a un oficial de aviación a cada uno de estos carros. La escolta de caza volaba hasta unos 60 kilómetros al frente y flancos de la columna blindada, atacando los obstáculos que pudieran oponerse a la marcha de los carros, y comunicando sus informes a los carros más avanzados, en los cuales siempre iba a bordo un oficial de aviación; éste podía descubrir, en la mayor parte de los casos, los núcleos de resistencia inmediata a la marcha de los carros, que no podían ser delatados por los aviones, y guiaba a la escolta aérea con precisión a sus ob-

jetivos próximos. El relevo de estos aviones se efectuaba siempre en el aire, realizándose a veces cinco y seis servicios diarios.

Para justipreciar las posibilidades de la aviación de apoyo inmediato a los carros ha de tenerse presente que en esta ocasión la supremacía aérea correspondía al bando aliado, ya que virtualmente no existía actividad aérea alemana capaz de anular la acción de apoyo de los cazabombarderos, como quedó patente en la decisiva batalla de Avanches, ya citada. Esta supremacía aérea es la que permitió la ejecución de la explotación del éxito sin solución de continuidad, aprovechando todas las horas del día, y la que justifica la orden precisa dada a la aviación aliada de no destruir ningún puente que pudiera ser utilizado por las unidades blindadas durante la persecución.

El mando tendrá prevista la posibilidad del empleo de fuerzas aerotransportadas para evitar la destrucción por el enemigo de pasos obligados y puentes que deban ser utilizados durante la explotación del éxito.

La rápida progresión de las fuerzas blindadas puede determinar la necesidad de su eventual abastecimiento por vía aérea: combustibles, lubricantes, municiones, etc., son necesarios si la explotación ha de efectuarse a un ritmo compatible con la marcha en franca retirada de las fuerzas adversarias, por lo que será de capital importancia la conquista, defensa y habilitación de campos y bases aéreas, no sólo para la aviación de apoyo inmediato, sino para los aviones de transporte, dentro de la zona de acción de las columnas que efectúan la explotación estratégica. Esta necesidad, ineludible en toda explotación estratégica profunda, ha motivado la creación de fuerzas de ingenieros especializadas en la preparación y construcción de campos para la aviación, que forman parte de las columnas de vanguardia cuando en la zona de acción no existen campos aptos para ser utilizados inmediatamente por las fuerzas aéreas. La conquista de zonas de terreno en donde pueda realizarse un despliegue de aeródromos es actualmente indispensable; tal conquista puede constituir un objetivo principal de las fuerzas durante la explotación estratégica, la cual no podrá normalmente lograrse sin el apoyo aéreo oportuno.