



Conoce a tu aliado

(Las Fuerzas Aéreas del Ejército neerlandés.)

Por el Comandante H. R. ALLEN, D. F. C.

(De Royal Air Force.)

La guerra saqueó la economía de Holanda, quedándose las Fuerzas Aéreas hechas añicos. Los holandeses trabajan con ahinco camino de la recuperación económica y en gran parte tienen éxito: la gasolina, la leche, los huevos y la manteca no están racionados, juntamente con muchos otros artículos alimenticios, y la carne está ya también sin racionar. El nivel de vida de Holanda es probablemente más elevado que en Inglaterra, y las disputas industriales escasean.

Con el mismo espíritu, los holandeses trabajan para lograr la reconstrucción de sus Fuerzas Aéreas. Al llegar la liberación no había Fuerzas Aéreas. Ahora han batido el record, en cuanto a realizaciones, de las que justificadamente están orgullosos.

Esto no quiere decir, en forma alguna, que estén satisfechos para dormirse en los lau-

reles. Están decididos a desempeñar su papel en la defensa de Europa Occidental. Los cuatro vientos tienen su política tradicional de neutralidad.

La situación a la terminación de la guerra.

En su haber había varios aeródromos que fueron construidos o ampliados por los alemanes. Sin embargo, la mayoría de éstos han estado sometidos a un bombardeo pesado en una u otra ocasión, y pocos disponían de edificios permanentes de la clase que se necesita en tiempo de paz.

Los únicos aviones disponibles eran los del Grupo número 230 (holandés), que había operado desde Inglaterra durante la guerra; eran Mitchells.

La situación del personal era mala. Algunos oficiales y soldados habían logrado es-

capar de Holanda, ocupada, y prestaron servicio de guerra en la R. A. F., o en la U. S. A. A. F. Pero éstos no eran muchos ni de mucha categoría.

En el debe, la mayoría de los oficiales regulares habían sido hechos prisioneros por los alemanes, y por tanto, les faltaba la experiencia y el desarrollo de la guerra; entre éstos, figuraban la mayoría de los oficiales de alta categoría.

Había poco dinero disponible para la reorganización de las Fuerzas Aéreas. El Ejército y la Marina y las fuerzas metropolitanas estaban desjarretadas financieramente por la necesidad de estacionar fuerzas en las Indias Orientales Neerlandesas, donde los insurrectos republicanos originaban disturbios.

Además de todo esto, debe recordarse que las Fuerzas Aéreas anteriores a la guerra, en Holanda, eran muy pequeñas y no eran tampoco modernas en forma alguna. Hubiera habido mucho que aprender sobre la manera de operar de los cazas rápidos, modernos, para controlarlos científicamente y con precisión desde tierra.

Finalmente, los holandeses están muy influenciados por la tradición. Por tanto, la Marina era tradicional en Holanda, y popular. Así también, aunque en menor extensión, lo era el Ejército. Las Fuerzas Aéreas no tenían tradición alguna—no habían luchado en ninguna guerra ni siquiera en campañas, aparte de una breve resistencia contra los invasores alemanes en 1940—. La lucha para su reconocimiento—especialmente para el reconocimiento financiero—era probable que fuera formidable.

La envergadura de las tareas a emprender no necesita una elaboración ulterior.

Planes de postguerra.

¿Qué clase de Fuerzas Aéreas? ¿Cómo organizarlas? ¿Qué equipo? ¿Dónde tendrían sus bases? He aquí sólo algunas de las cuestiones. Pero a través de todas las deliberaciones se suscitaba el tema sencillo, aunque monótono, siguiente: ¿De dónde iba a salir el dinero?

La Royal Air Force tuvo mucha vista en esta coyuntura. Envió una misión a Holanda con la doble finalidad de ventilar los problemas originados por la ocupación temporal de las unidades de la R. A. F., duran-

te el período de la liberación, y de contribuir en todas formas posibles a la rehabilitación de las N. A. A. F. (Fuerzas Aéreas del Ejército Neerlandés).

Los pilotos holandeses y otras tripulaciones aéreas continuaron pasando a través de la máquina de instrucción de la R. A. F., aun cuando la guerra había terminado. Se creó un Establecimiento de Instrucción Técnica Holandesa en la base Langham, de la R. A. F., donde los especialistas de tierra recibieron una instrucción adecuada.

La venta de equipo de la R. A. F. fué autorizada a las N. A. A. F., prestándoles ayuda de cien formas distintas, incluyendo la apertura de nuestra Escuela de E. M. para jefes holandeses. Esta política formulada mucho tiempo antes de que pudiera prevverse la necesidad del Tratado de Bruselas y del Pacto Atlántico, es probable que ahora reporte valiosos frutos.

Para las autoridades holandesas, la cuestión del personal merecía primordial consideración; ésta fué resuelta—suficientemente para las necesidades a corto plazo, al menos—continuando el reclutamiento y concediendo igualmente a los candidatos comisiones de reserva.

Se crearon escuelas de entrenamiento de vuelo, equipadas con aviones Tiger Moth y Harvard, en las bases de Woensdrecht y Gilze Rijen, de las N. A. A. F., respectivamente. Oportunamente se compraron aviones Spitfires, y se estableció una unidad de entrenamiento para las operaciones en Wente, en la frontera con Alemania. La primera misión de esta unidad fué instruir un grupo de pilotos de caza para las Indias Orientales Neerlandesas, pero la promoción subsiguiente procedente de la escuela quedó reservada para las fuerzas metropolitanas.

El paso siguiente consistió en reconstruir una base adecuada donde pudiera trasladarse la escuela de entrenamiento técnico; no podía permitirse que permaneciera para siempre en Langham. Se escogió la base Deelen, de las N. A. A. F., y el traslado se llevó a cabo con toda normalidad. El procedimiento de allí sigue basándose sobre el modelo de la R. A. F.

Pronto se puso de manifiesto la necesidad de una red de radar y se establecieron los planes para instalarla.

Durante este período de planes a largo plazo, las autoridades de la N. A. A. F. empezaron a comprender que era necesario el asesoramiento de especialistas de la R. A. F.

Muchos de sus oficiales que tenían experiencia de la guerra, que habían ingresado solamente para mientras duraran las hostilidades, habían dejado por ahora el Servicio, lo cual quería decir que había una escasez de experiencia en diversos departamentos. Verdad es que la Misión de la R. A. F. había sido un cuerpo asesor, pero cuando una de sus tareas hubo terminado —la de resolver la confusión procedente de la liberación de la R. A. F.—se creyó que sería ventajoso un enlace más estrecho que el producido por la misión.

La N. A. A. F. solicitó del Ministerio del Aire unos cuantos oficiales de la R. A. F. para que se ocuparan de funciones asesoras. Se dió conformidad a esta solicitud y se nombraron seis oficiales a principio de 1947. De esos, dos eran oficiales del Cuerpo de Servicios Generales y los cuatro restantes desempeñaban cargos en otros cuerpos.

Los nombramientos fueron como asesores para el Aire, Organización, Equipo, Transmisiones, Ingeniería e Instrucción Técnica.

Aparte del asesoramiento que estos oficiales podían dar con su experiencia, fueron útiles llevando a cabo un enlace y la comunicación por vía directa con los departamentos del Ministerio del Aire.

Organización superior.

Un breve resumen de la organización superior de la N. A. A. F., podría ser útil aquí:

El Ministro de Defensa es responsable ante el gabinete, de las tres Armas. Están a sus órdenes los Secretarios de Marina y de Guerra (Ejército y Fuerzas Aéreas). Por tanto, las Fuerzas Aéreas cuentan, para la representación política, con un hombre que es a la vez el representante político del Ejército.

Sobre el papel, el Jefe del E. M. del Aire tiene igual categoría que el Jefe del Estado Mayor general (del Ejército). Sin embargo, en la práctica, el Consejo del Ejército tiene determinada facultad para formular la política de las Fuerzas Aéreas. Además, el Ayudante general (del Ejército) lleva la responsabilidad de asignar el personal reclutado al Ejército y a las Fuerzas Aéreas,

y el Intendente general (del Ejército) lleva la responsabilidad en el manejo de los equipos no técnicos para las Fuerzas Aéreas así como también para el Ejército.

Por tanto, mientras las Fuerzas Aéreas tienen libertad para elaborar su política en sumo grado, el Ejército conserva todavía cierto control sobre ellas. En realidad, las Fuerzas Aéreas no pueden ser consideradas, en forma alguna, como "independientes" o, si se prefiere, como "centralizadas"; y habrá resistencia por parte de diversos sectores, antes de que este ideal se realice.

El Jefe de la N. A. A. F. es un teniente general.

Luego viene un general de división.

Un "Stafofficier Luchtvaartzaken", que puede equipararse al S. A. S. O. (Oficial de E. M. del Aire), del Mando de Caza, de categoría de teniente coronel diplomado de la Escuela de E. M. del Ejército holandés y de la Escuela de E. M. de la R. A. F.

La N. A. A. F., hoy.

El primer grupo de caza holandés (número 323) fué creado a principio de 1949. Está equipado con aviones Meteor Mark IV y dió un rendimiento muy valioso en el Ejercicio "Foil" de este año. Está al mando del Mayor Flintermann, D. F. C.

El grupo núm. 324 ha sido creado recientemente, equipado también con el Meteor IV, y pueden esperarse más grupos de Meteors dentro de un plazo bastante corto.

Actualmente los aviones de caza utilizan tres aeródromos, y cuando sean necesarios habrá más.

La red de estaciones de radar lleva camino de terminarse y los planes de comunicaciones siguen su proceso para lograr su equipo.

Todo este progreso material es el resultado de una ardua labor y de las luchas constantes de la N. A. A. F. Los problemas no están todos resueltos, en forma alguna, y tiene todavía por delante una labor impropia.

Pero la N. A. A. F. puede mirar hacia el futuro, con orgullo, por lo que ya lleva realizado y confianza en que sus planes a largo plazo le proporcionarán una fuerza eficiente y voluminosa con la que puede contarse.