

Guerra del Cielo

De un libro del mismo título, escrito en 1945 por el Comandante don Alfredo R. González Filgueira, distinguido Jefe de la Aeronáutica Argentina, actualmente en España siguiendo un curso en la Escuela Superior del Aire. En el próximo número publicaremos la verificación histórica a que el autor hace referencia en estas páginas.

Generalidades.

Las Fuerzas aéreas o la Aviación militar, en términos generales, han motivado en las últimas décadas las más interesantes y apasionadas polémicas respecto a su probable influencia en la guerra. Es así como se dispone de una abundante bibliografía en que los autores teorizan, fundados en algunos conceptos de conducción, a su vez basados, más o menos arbitrariamente, en especulaciones numéricas y resultados probables.

De un lado los partidarios abiertamente del poder aéreo, del otro los que no quieren asignarle más valor que el de un cañón de largo alcance, y, por fin, los que adoptan una posición intermedia. Todos contribuyen indirectamente a complicar más la cuestión, pues les cuesta desprenderse de sus pasiones, prever o ampliar conocimientos.

Desgraciadamente ese estado de cosas es alterado por la segunda contienda mundial, que pone en la balanza de las decisiones definitivas al avión como elemento de guerra. *Ha llegado, pues, el momento de hablar en términos concretos.*

Hasta ahora, las fuerzas armadas que tenían pasado histórico, como el Ejército y la Marina, recurren a él, sea propio o ajeno, como fuente indiscutible de los principios de la guerra y de la conducción castrense. Es, pues, de la historia militar de donde emana la sabiduría de los reglamentos militares; no constituyen ellos una inspiración personal de quien los redacta, y sólo es prácticamente permitido introducirle modificaciones, en base a ciertos adelantos técnicos que se producen en los períodos de paz. Por ello se puede considerar a los reglamentos de conducción como *la historia militar aplicada*.

La aeronáutica ha carecido de ello, y más aún porque su desarrollo absoluto sobrepasó en mucho a la mentalidad del hombre, que apenas conoció sus balbuceos en la guerra 1914-18.

Hoy, en que afortunadamente han cesado las hostilidades militares, las Fuerzas aéreas deben mirar su ayer, atisbando al mismo tiempo el mañana, para, sobre una base firme, estudiar lo que la patria pueda esperar de ella el día que no se busca ni desea, pero se afronta con honor si las circunstancias lo exigen: la guerra.

Sin duda, pronto nos inundará una copiosa bibliografía que, por su volumen y complejidad de temas, dificultará la tarea del joven oficial que quiera embeberse de tales sucesos. Normalmente tres o cuatro conceptos originan largas disquisiciones literarias de los que se refieren al Poder aéreo, y si bien se evidencia en ellos el arte de la pluma, poco dejan, en definitiva, desde el punto de vista profesional.

En este trabajo, titulado la "Guerra del Cielo", se ha procurado proporcionar un adelanto, y en cierto modo una recopilación apresurada de lo que vendrá, para que, partiendo de un panorama general, cada uno quede en condiciones de profundizar los estudios que en detalle le ha de ofrecer el caso particular que le preocupe.

La acción de la aviación en la guerra no debe ser motivo de conocimiento privado de los aviadores. En tal sentido constituye la fuerza de más heterogénea influencia en los conflictos de los pueblos; baste al respecto recordar que no solamente comporta una lucha *en el cielo* entre lo aéreo, sino también una guerra *desde el cielo* contra lo terrestre y lo marino en sus aspectos específicos Ejército y Armada, y en sus aspectos nacionales, pues gravita sobre todos los medios y fuerzas de la vida humana. El sólo hecho de que la conducción aérea se apoya en el respaldo industrial en forma indesligable, señala la necesidad de que sea conocida e interpretada por los civiles.

Al guiar tal criterio esta publicación, se han reunido en los cinco primeros capítulos aquellos conceptos doctrinarios de la conducción aérea que por ser de carácter general no se refieren a tal o cual país; queda, pues, al lector la adaptación al caso que quiera considerar.

Al mismo tiempo, con llamadas (a), (b), (c), etcétera, se indica que en el capítulo VII, bajo el mismo número e índice, se encontrará la verificación histórica, o sea los hechos reales que justifican la realidad o cita comprobatoria de tal aserto, lo que se hace en forma resumida para evitar inútiles disgregaciones. También se mencionan en cada caso el total de los ejemplos que pueden atestiguarlo, señalando tan sólo aquellos que parecen más interesantes. Se ha recurrido exclusivamente al testimonio de la guerra 1939-45, porque dada la vertiginosa evolución de los medios aéreos y la ligazón que en aeronáutica tiene la técnica y la táctica, resultaría inconsistente lo sucedido años atrás, si bien no deja de reconocerse que en el año 1914-18, en la lucha civil española, Etiopía, etc., tuvieron

eclosión los primeros principios de la conducción aérea.

El orden, selección, oportunidad e intensidad de los ataques que la Fuerza aérea debe realizar contra los objetivos enemigos no puede esquematizarse en forma absoluta, pues depende de numerosos e incontrolables factores; ello es la causa de que se haya incluido la síntesis del acto más particular de la guerra aérea pura, o sea la gran ofensiva aérea contra la metrópoli japonesa. Es así como en el capítulo VIII se presentan clasificados los ataques realizados por la aviación y los resultados que ha sido factible conocer.

Sin lugar a dudas, el análisis de tal acción, iniciada por la "preofensiva aérea" (hasta el 30 de mayo de 1945) y rematada por la "gran ofensiva", cumplida entre el 1 de junio y 14 de agosto de 1945, o sea en sólo ciento seis días, proporciona elementos de juicio interesantísimos sobre la conducción aérea en el campo estratégico-operativo.

La conducción de las fuerzas aéreas.

1. Las fuerzas aéreas, como integrantes de las fuerzas armadas de la nación, tienen por misión fundamental la de cooperar con ellas (a) o con otras fuerzas del Estado (b) en la consecución de la victoria. Sus posibilidades están directamente relacionadas con el rendimiento técnico militar del material y capacidad nacional. En tal sentido, su influencia puede hacerse sentir sobre el adversario, en coordinación con ellas o en operaciones de fuerza aérea pura (c).

2. La misión que se asigna a las fuerzas aéreas es función directa de la resolución que para la conducción de las operaciones adopte el comando supremo de las fuerzas armadas, lo que debe responder al logro de aquellos objetivos intermedios y objetivos decisivos que provoquen la rendición del adversario (a).

3. Sus aptitudes técnicas la capacitan para incidir directamente sobre el cielo, aguas y tierras del enemigo, sobre los mares libres y en la defensa del propio patrimonio nacional. *Es la fuerza que dentro de sus alcances técnicos mayor influencia puede ejercer contra el potencial nacional y militar del adversario*, y es la más apta para actuar contra él desde la hora 0,00 de la iniciación de las

hostilidades (a). En las coaliciones la cooperación aérea es inmediata (b).

A las fuerzas aéreas les corresponde principalmente la obtención del equilibrio en tales aspectos como primera medida, y el logro posterior de la superioridad como paso fundamental de la victoria.

4. La fuerza aérea, por sus características técnicas y por la preponderancia que en la guerra aérea *tiene la calidad y la cantidad* del material, como por su rápido consumo y envejecimiento (a), es la fuerza que más ligada está a la capacidad industrial del país. La cantidad estratégica puede ser superada en el campo táctico por la aplicación de dos factores principales: reunión de los medios aéreos (b), y distancia (c). Esta resta potencia a las fuerzas aéreas como a todas las otras fuerzas armadas, aunque no se diluye en la misma proporción. Su desgaste natural, por el uso y las pérdidas en misiones de guerra (a), reducen la cantidad de medios disponibles.

De la capacidad industrial del país depende la posibilidad de mantener permanentemente el orden de batalla inicial, acrecentarlo, transformarlo o evitar su rápido decaimiento.

5. En definitiva, es la capacidad industrial del país, particularizada en la industria aeronáutica, que se apoya en aquélla, lo que señalará fundamentalmente qué es lo que se puede esperar de la propia aviación de guerra, y *graduará la intensidad, forma y medios que se arrojarán a la lucha* (a).

6. Los medios de que dispone una fuerza aérea para cumplir la misión que le asigne el órgano político director de la guerra, por intermedio del comando supremo de las fuerzas armadas, son: la aviación ofensiva (bombardeo, ataque, bombardeo en picado, torpedera, etc.); de combate (caza, interceptación, acompañamiento); de informaciones (exploración, reconocimiento, observación, etc.); de servicio (transporte, abastecimiento, etc.), y las instalaciones terrestres o navales que conjuntamente con la organización territorial del país le sirven de apoyo y sustentan su movilidad y aptitud de combate. Todos estos medios deben ser organizados en comandos particulares que aseguren la independencia de su acción, pero bajo un comando común que le regle y armonice (43-56).

7. Es así como el instrumento aeronáutico que se prepare para determinada guerra debe poseer el correspondiente respaldo industrial y estar relacionado en la misma forma con respecto al potencial aéreo del adversario (a).

8. El respaldo industrial aeronáutico de un país está dado por su propia capacidad industrial (a), o por sus posibilidades de completar o reemplazar a ésta desde el exterior (b). Esto está, a su vez, influenciado por la situación geográfica relativa, con respecto a las rutas comerciales (c), y por la política internacional (d). El primer sistema, complementado con la tenencia de materias primas y la certeza de salvar los inconvenientes que pueden plantear los materiales críticos, es el único que proporcionará una seguridad casi absoluta respecto a los medios de que podrá disponer. En tal situación habrá que tener muy en cuenta las posibilidades del adversario para destruir o disminuir dicha capacidad (e).

9. El país no sólo debe poseer la industria aeronáutica necesaria, sino estar capacitado para transformarla en industria de guerra (a), y dejar a su servicio, durante las operaciones, el caudal humano necesario (b).

De ello surgen claramente dos modalidades del empleo de las fuerzas aéreas. El primer caso es cuando se dispone del respaldo industrial aeronáutico necesario, cualquiera que sea la forma en que él se asegure; el segundo es cuando no se dispone de tal respaldo industrial.

Misiones de la fuerza aérea.

Cuando se dispone de respaldo industrial aeronáutico. (Primer caso.)

10. En esta situación, las fuerzas aéreas gozan de la necesaria libertad de acción para incidir sobre el potencial militar y nacional del adversario en la *forma, momento, intensidad y lugar* (a), cuyo debilitamiento, interrupción o destrucción más convenga a la propia conducción de la guerra y conducción de las operaciones. Comporta los beneficios de la iniciativa aérea.

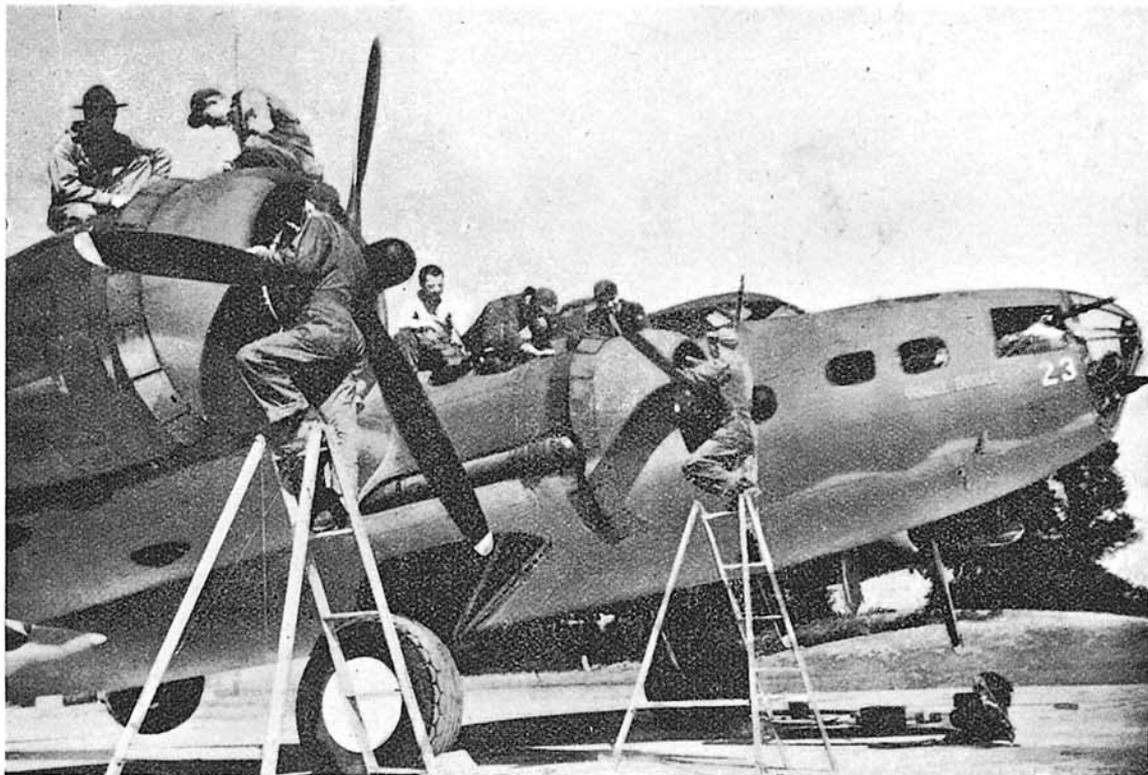
11. Ello permitirá el ataque sin limitaciones con la aviación ofensiva, de combate, etc., de todos los objetivos que directa

o indirectamente conforman la capacidad guerrera del adversario.

12. La profundidad de estos ataques llegará hasta el límite del radio de acción de los propios aviones, por lo que debe procurarse que sus características técnicas le permitan incursionar en aptitud de combate sobre todo el territorio adversario (a), o al menos, sobre aquellas zonas que inicial o aun posteriormente puedan incidir sobre

obtener las bases favorables que hagan factible su ataque (b).

14. La aviación de combate debe proporcionar a aquéllas el complemento necesario que asegure su aptitud de lucha en el aire (a), e interviene directamente en impedir la acción aérea enemiga que pueda perjudicar al propio potencial nacional y militar para la guerra (b). Las fuerzas aéreas ofensivas (bom., at. y bom. pic., etc.),



Equipos americanos de tierra revisando uno de los aparatos que tomaron parte en los famosos bombardeos diurnos sobre Francia.

su potencialidad de guerra y operaciones militares (b).

13. Tal forma de empleo no debe inducir a una diseminación de esfuerzos, sino a hacerlos converger sobre aquello que verdaderamente interesa, reservándose los medios necesarios para mantener o acrecentar los éxitos logrados sobre objetivos fundamentales (a).

Cuando estos objetivos están fuera del alcance técnico de las propias fuerzas aéreas, corresponde a ellas, en comunión con las otras fuerzas armadas del país, luchar para

intervenir indirectamente en este último aspecto, destruyendo la capacidad aeronáutica adversaria (aviones, instalaciones, industrias, materias primas, comunicaciones, etcétera) y los medios afines (combustibles, etcétera) sobre la superficie (c).

15. El orden, selección, intensidad y oportunidad del ataque a los múltiples objetivos de guerra debe ser fijado en forma de misión por el comando supremo de las fuerzas armadas (E. M. G. de las F. A.), asesorado por el comando que dirija la guerra aérea, y atendiendo a las necesidades que

le presente la dirección superior de la misma. El órgano que dirige la guerra determina *qué* es lo necesario; el comando supremo de las fuerzas armadas señala *quién* puede hacerlo, y el comando de la fuerza aérea, cuando se lo asignan, establece *cómo* se hace (a) y lo materializa.

16. La potencialidad de las propias fuerzas aéreas, su respaldo industrial, la relación existente con respecto a la aeronáutica adversaria, y las previsiones sobre la conducción de la guerra, pueden permitir, en el caso considerado, buscar abiertamente la lucha en el aire y en la superficie con la aviación o aviaciones adversarias, simultánea o alternadamente, en procurar el dominio aéreo (a).

17. En esta situación, y siempre que otros factores, como la posición geográfica relativa lo permitan, un país puede conformarse con tener en la paz reducidos medios de aviación ofensiva, siempre que cuente con los suficientes medios de combate para alcanzar el poderío aéreo que le asegure la victoria. Es así como ello permite una gran economía y se evita la congelación de series de aviones e incrementos muy costosos, a condición de producir en el momento oportuno los más modernos y mejores en el número que la guerra exija (a).

Cuando no se dispone de respaldo industrial aeronáutico. (Segundo caso.)

18. En la guerra entre países que carecen de respaldo industrial aeronáutico, las fuerzas aéreas efectúan una conducción y empleo de carácter restringido, *con la finalidad de llegar al momento crítico de la lucha en las mejores condiciones posibles para inclinar la balanza de la victoria en favor del propio país* (a).

Tal conducción obligará a emplear los medios en busca principalmente del equilibrio y superioridad aérea, aun en perjuicio de la cooperación que se pueda prestar a otras fuerzas (a). En tal situación, las fuerzas aéreas sólo afrontarán una batalla decisiva cuando la concurrencia de factores (conducción, material, oportunidad, etc.) haga presumir que el saldo será favorable (a).

19. Cuando el adversario disponga de un mejor respaldo industrial aeronáutico, la conducción y empleo de las fuerzas aéreas

tendrá un carácter más severo aún, circunscribiendo sus acciones solamente a aquellas en que los resultados a obtener compensen holgadamente el desgaste y las pérdidas a que se expone (a).

20. Su primer objetivo será obtener la libertad de acción en el aire, para lo cual deberá atacar la capacidad aeronáutica adversaria (aviones, instalaciones, industrias, materias primas, comunicaciones, etcétera, y medios afines) sobre la superficie y en condiciones tácticas-técnicas muy favorables, aprovechando ciertos estados meteorológicos: la noche, y particularmente, la sorpresa (b).

Se llevará a la aeronáutica adversaria una guerra de perturbación y desgaste tal que le impida desarrollar su propia acción (a), y que acerque paulatinamente el momento del equilibrio aéreo (18) (b).

21. En el caso considerado, las fuerzas aéreas deben sustraerse al combate en el aire, pero lo que más deben procurar poner fuera del alcance eficaz de la aviación enemiga es el propio potencial aeronáutico, y en particular, sus instalaciones terrestres (a). Si la propia Aviación de combate y la situación le proporciona superioridad táctica, puede afrontar la lucha en el aire.

22. La movilidad de las instalaciones terrestres, su multiplicidad y especialmente la elasticidad de su conducción, constituyen el mejor arbitrio para eludir la acción aérea enemiga (2).

Influencia del dominio o supremacía táctica.

23. Se tenga o no respaldo industrial, la fuerza aérea puede tener que enfrentarse a otra u otras de más potencial inicial. En tal situación deberá procederse de acuerdo con lo establecido en el número 18 y sucesivos. La conducción deberá orientarse a obtener la supremacía o dominio aéreo táctico en el lugar y momento que más convenga, para lo cual es imprescindible contar con suficientes medios de combate en el aire de calidad no inferior a los del enemigo. Ello permite simultáneamente la lucha de desgaste contra el adversario y la propia preparación del instrumento aeronáutico necesario y conveniente para pasar a la ofensiva aérea (17).

24. Por lo general, no se debe intentar

el ataque de zonas en que el enemigo pueda oponer fuerzas de combate superiores, salvo que se esté en condiciones de afrontar las pérdidas que ello demandará y que el rendimiento militar compense el desgaste sufrido. Si bien la superioridad en avión ofensiva es un factor importante para la victoria aérea, debe apoyarse en una conveniente capacidad de lucha en el aire autónoma (a), y complementada con aviación de combate que le proporcione su propia seguridad táctica allí donde sea necesario (b).

25. El caso inverso debe ser aprovechado para realizar operaciones aisladas que debiliten al adversario o para ocupar puntos militares de interés particular (20).

26. La superioridad, y en particular el dominio táctico proporcionado por las propias fuerzas aéreas de combate o ausencia del enemigo en el aire, permite a la propia aviación realizar operaciones totales de destrucción u ocupación de la superficie (a).

27. Tal situación se distingue por las ventajas de su continuidad, ya que las fuerzas aéreas podrán mantener la corriente de los abastecimientos hasta el límite de la autonomía de sus aviones, independientemente de los acontecimientos favorables o desfavorables de superficie sobre las líneas de comunicaciones y abastecimientos (a).

28. Esta última aptitud puede también ser explotada para servir a otras fuerzas de superficie, cuyo alejamiento, aislamiento, necesidades o premura en recibir refuerzos así lo aconsejen (a).

Cooperación con fuerzas terrestres.

29. La Aviación comparte con el Ejército los honores de la victoria en la batalla terrestre. Para tener posibilidades de lograrla *es condición indispensable haber ganado la batalla aérea contra la aeronáutica enemiga que pueda operar sobre ese teatro de guerra* (a).

El segundo acto para la fuerza aérea lo constituye, pues, la intervención en la lucha de la superficie.

30. Una Aviación equipada, instruída y organizada exclusivamente para actuar subordinada o en cooperación, está inhabilitada para intervenir con éxito en estas misiones, si el enemigo le opone aeronáutica equipada, instruída y organizada para la

guerra aérea pura (a). Esta última es la única que está en condiciones de obtener el dominio aéreo.

La Aviación fuerza puede ser adoptada como Aviación de cooperación para misiones en coordinación directa con otras fuerzas (b), mientras ésta no tiene mayor rendimiento si se la emplea como fuerza, y puede ser aniquilada si se le contrapone otra de esta índole (a)-33.

31. La Aviación de cooperación solamente puede intervenir en la batalla terrestre si la Aviación fuerza le proporciona la seguridad en el aire (a), o si la ausencia o escasez de enemigo aéreo le otorgan libertad de acción (b).

32. La cooperación de la victoria en la batalla terrestre se realiza en forma mediata e inmediata.

33. *En forma mediata* se cumple bajo dos aspectos fundamentales. El primero es la acción de la Aviación contra el potencial nacional y de guerra del adversario, que se traduce por el empleo de la Aviación en el campo estratégico. El segundo es la acción directa contra la aeronáutica adversaria para obtener el dominio aéreo táctico o supremacía en el teatro de guerra en que se van a emplear las fuerzas de tierra (a). Fuerzas terrestres muy inferiores en número y material pueden obtener éxitos decisivos si cuentan con el dominio o supremacía aérea (b). En el caso contrario se estará a merced de la Aviación y Ejércitos adversarios.

34. *La cooperación en forma inmediata* también se cumple bajo dos aspectos fundamentales. El primero es la acción de la Aviación que procura desconectar el frente de batalla propiamente dicho con el interior, desbaratando o debilitando la movilización, concentración, despliegue, acumulación de medios y fuerzas, transporte, abastecimientos, etc. (a). El segundo aspecto es la intervención en la batalla misma dentro del campo táctico y sirviendo en detalle las necesidades del combate y su conducción (b).

35. La acción mediata e inmediata no constituyen etapas del empleo de la aeronáutica; la situación y los medios disponibles indicarán cuáles son posibles de cumplir simultáneamente (a), y si bien cuando culmine la batalla ella atraerá el centro de

gravedad de la actividad aérea, deberá satisfacerse, sin exponer el dominio o supremacía aérea previamente conquistado.

El empleo de la Aviación en cooperación con las fuerzas terrestres en forma *mediata* constituye parte del empleo de la Aviación como fuerza en la guerra (1-22).

36. El empleo de la Aviación en la batalla en forma *inmediata* se cumple antes, durante y después de la realización de la misma (a).

37. *Antes de la batalla.*— Como todos los actos de la conducción, debe orientarse a lograr preparar la misma, para llegar a ella en las mejores condiciones posibles. Ello impone desde el punto de vista aéreo:

1. Asegurar la propia conducción y medios a volcar en la lucha.
2. Desarticular y entorpecer la conducción del adversario.
3. Debilitar los medios y fuerzas de que el enemigo puede servirse o pretende volcar en la batalla.
4. Obtener las informaciones necesarias a la conducción general de la batalla.

38. *Durante la batalla.*—La Aviación procura mantener y acrecentar los objetivos perseguidos en el número 37, e interviene detalladamente en las acciones tácticas (30 a) destruyendo los medios militares que el enemigo haya hecho concurrir a la misma. Paraliza los movimientos del adversario, elimina resistencias de cualquier índole y protege los movimientos y acción de las propias tropas (30 b). Mantiene informados a los comandos sobre el cuadro integral de la situación, proporcionándoles las bases necesarias, acertadas y oportunas para la conducción general y parcial de la batalla.

39. *Después de una batalla favorable* la Aviación asegura el completamiento del éxito obtenido, por la destrucción total de hasta las más débiles resistencias, detención de las tropas que intentan eludir la acción del vencedor, ya sea por el ataque directo o por la interrupción de sus líneas de comunicaciones, cercamiento del enemigo y toda otra acción que concurra a obtener el aniquilamiento total de los efectivos y medios que el adversario ha volcado en la lucha (30 a).

40. *Después de una batalla desfavorable* actúa como en el número 38 para permitir el repliegue general y el desprendimiento parcial hasta la reorganización total de las propias tropas. El éxito de la actividad aérea se orienta a detener o demorar la persecución del enemigo (30 a). La Aviación de informaciones proporciona en este caso y en el anterior los mismos elementos de juicio señalados en el número 38. La conducción de paracaidistas y tropas aerotransportadas permite la maniobra vertical en el campo operativo para la preparación de la batalla, y en el campo táctico, en cualquiera de las fases de la misma (a).

Cooperación con fuerzas navales.

42. Las luchas en el mar asumen el carácter de batallas aeronavales; lo aéreo y lo flotante constituyen un solo equipo, que actúa en forma indivisible (a). El dominio o supremacía aérea sobre las aguas comporta el dominio marítimo de la zona (b).

43. La Aviación interviene en la guerra naval desde instalaciones terrestres o desde bases flotantes o de ambas a la vez (a). En este último caso, la Aviación que intervenga necesita un comando único particular (6-56) subordinado al comando superior responsable de la acción coordinada que desarrollen todas las fuerzas volcadas en tal tarea (a).

44. Cuando la batalla naval se desarrolle fuera del radio de acción de la Aviación con bases en tierra, corresponde al comando superior de su Aviación embarcada la conducción de las operaciones.

45. Si la acción contra los medios flotantes del enemigo se desarrolla dentro del radio de acción de la propia fuerza aérea y su envergadura o importancia lo aconsejen, ésta debe intervenir, por ser la más capacitada para obtener la decisión y anular o debilitar la flota o medios marinos del adversario puestos a su alcance (a), o proteger los propios medios proporcionándole el dominio o superioridad táctica (b). En esa situación no es imprescindible la presencia de propios medios navales, ya que la acción puede decidirse sin que éstos hayan tomado contacto balístico con los buques de superficie (c). Sin embargo, no debe destacarse la cooperación de Aviación embarcada siempre que la situación táctica en el

aire les proporcione suficiente seguridad (55).

46. Para el empleo de la fuerza aérea contra los medios navales enemigos en el mar, subsiste la necesidad de obtener el dominio o supremacía aérea táctica sobre el lugar de la acción, por lo cual debe anularse, imposibilitarse o debilitarse los medios aéreos que el enemigo pueda poner en juego, cualesquiera sean sus bases (a). Se ejerce de hecho cuando se actúa fuera del alcance o presencia de la fuerza aérea enemiga (b).

47. Fuerzas navales que cuenten con apoyo o medios aéreos, pueden obtener éxitos importantes contra enemigo, aun navalmente superior, que carezca del mismo (a).

48. La fuerza aérea presta cooperación indirecta a la propia flota por el ataque a la industria de guerra general enemiga, y en particular con la destrucción de la industria naval (1-3). Con el mismo criterio debe considerarse el ataque a instalaciones portuarias y a buques en puerto o en navegación.

49. Las fuerzas aéreas con bases en tierra tienen siempre, por sus características técnicas y medios logísticos, mayores probabilidades de obtener el dominio o supremacía aérea táctica sobre el teatro en que se desarrolla la acción (a). Fuerzas navales aun con Aviación embarcada deben eludir entrar dentro del radio de acción de fuerzas aéreas importantes con bases en tierra (b).

50. Es así como la defensa de costas constituye una de las tareas de las fuerzas aéreas de la nación (a), sirviendo con ello a necesidades de la conducción superior. Simultáneamente coopera con las propias fuerzas aeronavales para dicha actividad.

51. La defensa de costas no puede asignarse exclusivamente a fuerzas navales, y especialmente cuando ellas son muy dilatadas, las flotas en potencia pierden todo su valor si pueden sufrir ataques aéreos enemigos (a).

52. Las fuerzas aéreas constituyen en tal caso el mejor arbitrio de la conducción superior para asegurar su litoral marítimo (a), y ello no comporta distraer mucho material para tales funciones, ya que su

velocidad de desplazamiento le permite concurrir rápida y oportunamente cuando sea necesario (b). Ello es factible si se realiza conveniente e intensa exploración (a) sobre el mar, y si en las costas, a relativa distancia de las mismas, se dispone de un flexible sistema de abastecimiento y puntos de partida para los aviones. Las fuerzas aéreas constituyen de tal manera el medio más seguro, rápido, eficaz y económico para la defensa de la propia costa (c) cuando ella es muy dilatada.

53. En países cuyas costas estén al alcance de las fuerzas aéreas contrapuestas, ejercerá el dominio de ese mar, el que ejerza el dominio o supremacía aérea (a).

54. En la guerra en alta mar, fuera del radio de acción de las fuerzas aéreas, asegurará la consecución de la victoria aquel cuya Aviación embarcada obtenga el dominio o supremacía aérea sobre el teatro de la batalla naval (a).

55. En operaciones navales contra costas enemigas que cuenten con mayor poder aéreo que el de la propia flota, la fuerza aérea coopera indirectamente por medio del ataque general a la aeronáutica enemiga, y en particular por la conquista del dominio o supremacía aérea táctica en la zona correspondiente (1-3-18-48) (a).

Operaciones combinadas.

56. Comprenden las operaciones en las que intervienen fuerzas del Ejército, Armada y aéreas. En tal sentido, son de particu-



Estelas de vapor formadas por cazas de la 8.ª Fuerza Aérea norteamericana al volar entre una formación de "Fortalezas volantes", en misión de bombardeo a las instalaciones alemanas.

lar importancia para la conducción de la guerra las operaciones de desembarco y contradesembarco. En uno y otro caso, es indispensable la unidad de comando que regule y aúne los esfuerzos (a).

57. Las operaciones de desembarco pueden realizarse fuera del radio de acción de la propia fuerza aérea, y en tal caso las acciones en el aire corresponden a la Aviación embarcada (54). Sin embargo, con el mismo criterio del número 13, corresponde a todas las fuerzas armadas, si la situación geográfica lo permite, conquistar previamente las bases que hagan factible el empleo de la propia fuerza aérea (a).

58. Las operaciones de desembarco se pueden realizar a través de una gran extensión de agua (ríos muy anchos, lagos, mares, océanos) o de un río normal, en cuyo caso se trata solamente del franqueo de un curso de agua.

59. Una operación de desembarco que no cuente con el dominio o supremacía aérea táctica, no tendrá éxito en su tentativa de realizarlo, y aunque pueda soportar las pérdidas desproporcionadas que en tal caso sufrirá, no podrá mantener la corriente necesaria y la potencia que asegure la cabecera instalada en la costa enemiga (a). Los convoyes de tropas son notablemente sensibles a los ataques aéreos y de superficie.

60. La conquista previa del dominio o supremacía aérea, favorecerá, no sólo la operación de desembarco, sino todas las fases de la misma, o sea, la reunión de medios en los puertos de partida, el apresto, el embarque, la travesía, la reunión, el desembarque, las comunicaciones y abastecimiento aéreo y de superficie, las operaciones terrestres y la maniobra vertical con

paracaídas y aerotransportados. La acumulación de medios, etc., necesitan la tarea previa de cobertura aérea como seguridad y velo (a).

61. La Aviación será también quien proporcione bases fundamentales al conductor de la operación por medio de la exploración y el reconocimiento fotográfico (a).

62. Cuando el desembarco se realiza muy cerca de la propia costa en relación con las aptitudes técnicas de los aviones, no es necesario ni conveniente la utilización de portaviones (a), dada la extrema vulnerabilidad de los mismos respecto a los ataques aéreos y submarinos. En caso contrario, el apoyo de Aviación embarcada es indispensable para completar el poder aéreo, puesto en juego sobre el teatro de operaciones, siempre que la propia fuerza aérea sea capaz de proporcionarle la necesaria seguridad en el aire y superficie marítima de actuación.

64. Realizado con éxito el desembarco, es indispensable acompañar la penetración en territorio enemigo y el agrandamiento de la cabecera lograda, con la instalación de bases y aeródromos (a).

Para las operaciones de desembarco deben considerarse los mismos conceptos que para la batalla terrestre, ya que ésta, en definitiva, constituye el segundo episodio y coronación de la operación en sí. Ello requiere la cooperación de la fuerza aérea antes, durante y después de su realización, en forma mediata e inmediata (29 a 41).

El ataque aeronaval a objetivos costeros impone la cooperación entre lo aéreo y lo naval en la misma forma que en el ataque terrestre a una posición enemiga.