



# Aviación

## táctica

Por el Capitán del Arma de Aviación

LUIS AZQUETA BRUNET

Diplomado de Estado Mayor.

### Antecedentes históricos.

Para iniciar un estudio sobre la actuación de la Aviación dentro del campo táctico, debemos remontarnos a las primeras actuaciones bélicas de la misma; cuando, si bien no existían las doctrinas aéreas tácticas de la actualidad ni la actual organización de las fuerzas aéreas, sí eran, en cambio, desarrolladas todas las actividades aéreas que hoy se consideran propias de una aviación táctica.

Prescindiendo de las actuaciones bélicas de las fuerzas aéreas españolas e italianas en Marruecos y Libia, donde por actuar contra adversarios carentes de medios aéreos no pueden sacarse enseñanzas, ya que únicamente la aplicación práctica de las mismas entre dos beligerantes en posesión de fuerzas aéreas puede servir para deducirlas; empezaremos nuestro estudio con el de la primera Guerra Mundial (1914-1918).

Era natural que las primeras ideas sobre el empleo de la Aviación en el campo de batalla se encaminasen hacia el reconocimiento aéreo, sobre todo en una campaña como la de Bélgica y Francia, hasta la estabilización del frente (1914), en la que por los primeros éxitos alemanes la guerra lo fué de movimiento, y en ella es la información requisito indispensable para planear las operaciones, máxime si estos movimientos son rápidos, por lo que entonces el disponer de un medio de reconocimiento más veloz y que profundiza más que la Caballería, tenía que resultar ideal, no sólo para su empleo

como auxiliar y complemento del jinete, sino incluso para resolver por sí solo los problemas que en orden a la información imponían la distancia y el tiempo a los Mandos de Tierra.

Al llegar la completa estabilización del frente, después de la carrera al mar de ambos Ejércitos, no solamente quedó el avión como único medio capaz de reconocer en profundidad el dispositivo enemigo, sino que aumentó constantemente el número de sus actividades durante toda la duración de la guerra, hasta realizar casi toda la variada gama de misiones que hoy día se consideran como ortodoxas para una aviación táctica.

En el mes de agosto del año 1914 ambos beligerantes inician el bombardeo, dejando caer sobre algunos objetivos diversos cuerpos explosivos, naciendo con ello un nuevo cometido para las fuerzas aéreas, y con ello la Aviación de bombardeo.

En el mes de octubre del mismo año, los franceses derriban desde el aire, con fuego de carabina, el primer avión alemán; sin embargo, podemos considerar que hasta el año siguiente no nace esta nueva misión aérea, y con ella la Aviación de caza. Y es así como poco a poco el avión va ampliando sus cometidos.

Durante el transcurso del año 1917 vemos cómo la Aviación de caza ataca con fuego de sus armas de a bordo a las baterías de campaña enemigas, a las baterías antiaéreas, a las fuerzas de tierra en general; cómo se lucha en el aire para obtener la superioridad sobre un espacio local; cómo durante el día se emplea el

reconocimiento aéreo, la corrección del tiro artillero desde el aire; cómo se obtienen fotografías aéreas como complemento de los reconocimientos; cómo se ataca con bombas en vuelo rasante y a baja altura, mientras que durante las horas nocturnas se efectúa el bombardeo en altura al interior de las líneas y cómo se emplea por primera vez el avión de caza en su modalidad de cazabombardero. En 1918 las unidades aéreas aliadas actúan en íntima cooperación con las unidades blindadas en su avance, y las fuerzas aéreas inglesas del Oriente Medio demostraban en Asia Menor cómo se podían cortar las comunicaciones de un Ejército enemigo y batirlo desde el aire durante su retirada.

Así, pues, puede verse cómo la aviación desempeñó en la primera Guerra Mundial casi todas las misiones que durante la segunda Guerra Mundial desarrollaron las fuerzas aéreas tácticas; sin embargo, las enseñanzas deducidas respecto a las posibilidades de la aviación no fueron en su justa medida apreciadas.

En el intervalo de tiempo que media entre las dos guerras mundiales, la Marina y el Ejército quisieron acaparar cada uno para sí, y para que actuasen en su provecho, a las Unidades aéreas que operasen sobre sus zonas de acción, y así nacieron las llamadas Aviaciones de cooperación con el Ejército o con la Marina, en aquellos países que consiguieron conservar una rama independiente del poder aéreo, o simplemente Aviación del Ejército o de la Marina, donde no se consintió la existencia de una fuerza aérea independiente.

Esto nos indica que se supo apreciar el nuevo poder aéreo, pero se pensó que la mejor manera de aprovecharlo era emplearlo como un Arma más que actuase en beneficio de Tierra o Mar. Erróneo o no este criterio para aquel entonces, no seremos nosotros quienes lo juzguemos, sino que únicamente diremos que si el poder fué apreciado, no fué medido con exactitud, ya que todos se quedaron cortos en la apreciación, y en consecuencia, al no medir exactamente el peligro que desde el aire podía llegar sobre sus Ejércitos de superficie, no fueron deducidas correctamente las enseñanzas que dejó la primera Guerra Mundial.

En la guerra civil española la aviación se empleó, dentro del campo táctico, en apoyo a las fuerzas de superficie, para compensar una falta relativa de armas automáticas en las Unidades de Infantería en lucha o una escasez de material

artillero, que preparase adecuadamente el camino a conquistar por el infante. De esta campaña sacaron los Mandos alemanes una serie de principios que aplicaron después en la segunda Guerra Mundial, con sus fuerzas empeñadas en sus primeras campañas relámpago, y que allí estudiaremos a fin de evitar repeticiones. Únicamente consignaremos aquí el hecho de que la Infantería, atacada desde al aire, estuvo siempre pobremente dotada de medios antiaéreos para su defensa; los carros que actuaron en contadas ocasiones, las columnas en movimiento y demás objetivos atacados por la aviación nacional sufrían también las consecuencias de este defecto, y podemos asegurar de un modo general, que tanto el Ejército nacional como el Ejército rojo español estuvieron muy pobremente dotados de medios antiaéreos, por lo que fueron muy contadas las acciones aéreas sobre uno u otro campo que encontraron una adecuada réplica por parte de las fuerzas de la defensa. Consecuencia práctica de esto fué que acciones que habían sido realizadas con pleno éxito en nuestra guerra fracasasen al ser realizadas de un modo análogo en la segunda Guerra Mundial al encontrar aquí una reacción idónea por parte de las fuerzas de la defensa.

### **Segunda Guerra Mundial.**

Antes de adentrarnos en el estudio del último conflicto mundial que acaba de terminar, al menos por lo que al choque de armas se refiere, conviene hagamos de él una división en dos partes.

Una, la primera, aquélla que corresponde al éxito victorioso de los Ejércitos alemanes, en cuantos teatros de lucha se empeñaron, y otra, la segunda, la correspondiente a la reacción aliada, principalmente anglosajona, en la cual las fuerzas de Tierra y Aire, actuando eficazmente y en estrecha coordinación, prosiguen la lucha hasta su victoria final; esta segunda parte nos servirá para extraer las mayores enseñanzas que nos lleven a sintetizar las misiones que a las fuerzas aéreas tácticas corresponden.

Si queremos establecer un punto de separación entre ambos períodos, nos será fácil siempre que prescindamos del conjunto general de la guerra y lo vayamos buscando dentro de los diversos teatros de operaciones. Así en Europa,

teatro de operaciones ruso aparte, podemos considerar que el primer período abarca desde el 1 de septiembre de 1939, fecha en que se pone en marcha el dispositivo alemán contra Polonia, hasta la caída de Francia, y en cierta medida hasta la total ocupación de Grecia e isla de Creta. En Africa esta separación aparece algo más tarde, y podemos colocarla en los primeros meses de 1942, cuando adquirida la superioridad aérea por los anglosajones en este teatro, la máquina "Tierra-Aire" empieza a dar resultado. En el frente ruso podemos señalarla aún más tarde, en la segunda mitad de 1942, cuando el Ejército alemán, impotente ante Stalingrado, comienza la marcha descendente, que le llevaría a su ocaso en Berlín.

El Mando alemán iniciaba sus campañas dentro del más depurado estilo clásico; primeramente un ataque contra los aeródromos, que le servía para adquirir la necesaria superioridad aérea, para pasar, en una segunda fase, al ataque de las comunicaciones, que paralizase los movimientos del adversario e inmovilizase sus reservas y recursos, y, finalmente, después de realizadas estas fases, una actuación de los aviones en apoyo directo al combatiente terrestre, como realización de una tercera fase. Esta última, la más vistosa, atrajo la casi total atención de los Mandos de tierra al comprobar la fácil consecución de sus éxitos siguiendo estos procedimientos, y, en consecuencia, obligaron a las fuerzas aéreas a un excesivo trabajo, por el número de misiones impuestas y a un mal empleo de la misma por la mala selección de éstas.

Contra los objetivos de Polonia, de Noruega, de Francia, Balcanes, Grecia, etc., objetivos análogos a los experimentados en la Guerra de España, el procedimiento tuvo éxito. Pero allí donde la resistencia del adversario se hizo sentir, lo que sucedió por primera vez sobre Dunkerque, lo que sucedió ante Tobruk y se repitió después durante varias veces y en varios años en el frente ruso, las pérdidas aumentaron y llegaron a hacerse desproporcionadas ante la pobreza de los resultados obtenidos; entonces el procedimiento fracasó. Había sido ideado y conducido por mentalidades que sólo pensaban en "superficie" y no podía tener otro fin.

En este primer período tampoco puede atribuirse al otro adversario una buena aplicación de su aviación dentro del marco táctico. En las aviaciones francesa y británica se distinguía claramente la repugnancia que se sentía hacia el cumplimiento de misiones tácticas. Empleaban

por otra parte, las antiguas misiones de reglaje del tiro artillero desde el aire, para las que no tenían aparatos adecuados; rechazaron la especialización de aparatos de Aviación de asalto y la adopción del avión de Caza a estas misiones.

La Aviación francesa fué puesta fuera de combate antes de poder corregir los errores iniciales, y la inglesa necesitó el campo de experimentación del teatro norteafricano para la puesta a punto de este género de misiones, y así vemos que de la lucha contra los carros de Rommel, en sus avances y retiradas a lo largo de Libia y Cirenaica, fué de donde salieron los principios de empleo táctico de la Aviación en coordinación con las fuerzas de Tierra, y que más tarde aplicarían íntegramente en los campos de batalla de Sicilia, Italia y Oeste de Europa.

En el campo inglés, esta repugnancia inicial hacia las misiones tácticas no tuvo mayores consecuencias que las difíciles jornadas que vivió el Cuerpo Expedicionario británico a través de Bélgica, pero cuando llegó el momento decisivo, y mientras las fuerzas aéreas alemanas se empeñaban en acciones de apoyo en beneficio de la Wehrmacht, la R. A. F., obteniendo la superioridad aérea sobre Dunkerque, triunfaba contra una aviación que no buscaba este primordial factor del triunfo, sino únicamente el apoyo a las fuerzas de tierra. Conseguido gracias a esta victoria de la R. A. F. el reembarque y repliegue del Cuerpo Expedicionario, dos meses más tarde volvió a obtener la R. A. F. el mismo éxito en la Batalla de Inglaterra, pero aquí, y aunque fué vencida, gracias al Spitfire y al radar, la Luftwaffe luchó por ganar una superioridad aérea que no logró conseguir.

El segundo período dijimos se inicia en Africa del Norte, pero no en el momento en que allí comenzaron las operaciones militares, sino mucho más tarde. En este teatro eran constantes las oscilaciones, y el péndulo de la victoria tan pronto estaba situado en el campo inglés como en el adversario. A la aviación inglesa, poco numerosa y dotada de tipos por lo general anticuados, le eran asignadas las más variadas misiones que el Mando de Tierra podía imaginar, y sus esfuerzos resultaron inútiles por una falta de orientación definida. Otro tanto puede decirse de las aviaciones alemana e italiana, en especial de esta última, por su mala aplicación en el campo de batalla.

Sin embargo, el Mando aliado se dió cuenta de la realidad y ensayó un nuevo principio: las Fuerzas aéreas no serían, en sus acciones, dependientes del Mando de Superficie, sino que ambas fuerzas, Tierra y Aire, actuarían interdependientemente sin que ninguna de ellas fuera auxiliar de la otra. El principio dió resultado y se inició, con su puesta en práctica, el segundo de los períodos que en esta guerra hemos distinguido.

En consecuencia, los Jefes de Tierra y Aire se reunían todos los días y acordaban los mejores métodos y procedimientos a emplear por las fuerzas combinadas. De esta forma fueron resueltas todas las dificultades, grandes o pequeñas, y con el empleo de aparatos de tipo general fueron cubiertas todas las misiones.

El General Montgomery demostró en esta ocasión un pleno conocimiento de los problemas aéreos y de la labor a realizar por la aviación en relación con su Ejército, y gracias a su clara visión pudieron enunciarse, con las experiencias de aquel año de guerra (1942), ciertos principios básicos:

a) Es necesario ganar la batalla en el aire, y con ello la superioridad en el cielo antes de iniciar cualquier operación en la superficie.

b) La potencia del poder aéreo se basa en su posibilidad y capacidad de rápida concentración.

c) Los Jefes de Tierra y Aire y sus Estados Mayores deben actuar coordinadamente.

d) El plan de operaciones deberá ser estudiado por ambos Estados Mayores y redactado en conjunto para su posterior desarrollo.

e) Las Fuerzas aéreas deberán actuar concentradamente y no diluirse en formaciones pequeñas o disgregarse entre las Grandes Unidades terrestres.

También se derivó de la campaña de Africa la idea de dividir las Fuerzas aéreas en Fuerzas aéreas tácticas y estratégicas, con la idea de emplear éstas, a través del Mando Supremo, en acciones tácticas, siempre que fuera preciso y, en consecuencia, en febrero de 1943 se creó la primera Fuerza aérea táctica inglesa.

Estos procedimientos, nacidos en Africa, continuaron aplicándose durante el resto de la guerra y a través de Túnez, Sicilia, Italia, Normandía, Francia, los Países Bajos y Alemania; llegaron hasta el final de la misma, y la orden

de alto el fuego, dada a las ocho de la mañana del día 5 de mayo de 1945, los sorprendió en la mayor pujanza de su aplicación.

### Principios tácticos fundamentales.

Terminada la última guerra, han quedado establecidas las nuevas doctrinas sobre la coordinación "Tierra-Aire", según las cuales dentro de un determinado teatro de operaciones donde actúen fuerzas de Aire y Tierra no puede esperarse obtener un buen funcionamiento y empleo de las primeras, si actúan éstas divididas y repartidas entre las distintas unidades de superficie, como se hacía en las organizaciones de 1914-18 y en las posteriores, que admitiendo en su seno Aviaciones de cooperación con Tierra, reparten éstas en unidades, desglosadas incluso hasta Escuadrilla, con misiones específicas por un tiempo determinado, entre las unidades de superficie. Actualmente el empleo de todas las Fuerzas aéreas tácticas, reunidas bajo un solo Mando, es necesario a fin de coordinar debidamente todos los esfuerzos aéreos y emplearlos allí donde sean más necesarios, con potencia suficiente para obtener el resultado apetecido; objetivos estos que no pueden perseguirse si la Fuerza aérea está distribuida entre las Grandes Unidades de superficie.

Este Mandó aéreo actuará coordinadamente con el Mando de superficie, tanto para elaborar los planes propios y conjuntos como para desarrollarlos, ya que la práctica ha demostrado que es un grave error elaborar un plan para las Fuerzas de superficie y después pedir a las Fuerzas aéreas ayuda y colaboración a dicho plan durante su aplicación.

Este conjunto armónico que se forma entre Tierra y Aire ha sido designado de muy diversas formas. Durante la última guerra ha sido corriente, por parte anglosajona, el empleo del término "air support" (apoyo aéreo), para señalar precisamente estas relaciones existentes entre las Fuerzas aéreas y las de superficie en sus operaciones; sin embargo, consideramos inexacto, y, por tanto, impropio su empleo. Las Fuerzas de Tierra y las del Aire actúan conjuntamente en las operaciones combinadas en un mismo plano de equivalencia e interdependencia, y ninguna de ellas es auxiliar de la otra; por lo que el término apoyo aéreo no define bien esta "asociación" de la Fuerza aérea con la Fuerza de superficie, sino que da a enten-

der un papel secundario o auxiliar para la Fuerza aérea, cosa completamente inexacta y cada día más lejana de la realidad.

La expresión "cooperación" con fuerzas de tierra, si bien es más adecuada que la anterior, tampoco es totalmente exacta, puesto que si bien "cooperar" indica la acción de obrar juntamente con otro u otros para un mismo fin o contribuyendo al éxito de una misma cosa, resulta que la palabra "cooperación" tiene dos acepciones: una de ellas, correspondiente al término "cooperar" recién expuesto, y una segunda, de ayuda o auxilio que se presta para el logro de alguna cosa, en completa contradicción con la idea que se desea expresar; por otra parte, y por si esto fuera poco, resulta que el concepto de "Aviación de Cooperación" tiene un significado de dependencia, por el carácter que han tenido hasta ahora dichas ramas de la Aviación con respecto a los Ejércitos de Tierra o Mar; en consecuencia, creo que su empleo tampoco resulta acertado.

Coordinación, Aviación de Coordinación con Tierra, me parecen términos mucho más exactos que los anteriores, ya que reflejan claramente, no sólo ese plano de igualdad, sino el funcionamiento conjunto, tanto para la elaboración de los planes cuanto para su posterior desarrollo y ejecución; sin que esto quiera decir que estas denominaciones sean perfectas, ya que para ello sería necesario crear una palabra que aeronáuticamente exprese la idea deseada, y en tanto llega el día en que se cree un vocabulario castellano aeronáutico, tan necesario para expresarnos correctamente sin el auxilio de expresiones creadas para indicar otros conceptos, aceptémoslas como mal menor.

### Misiones.

Las principales misiones a cumplir por las fuerzas aéreas son las siguientes:

- Destrucción del poder aéreo del adversario.
- Destrucción del potencial bélico-industrial del enemigo.
- Defensa aérea del territorio propio.
- Actuación coordinada con los Ejércitos de superficie.

Estas misiones son cubiertas por las Fuerzas Aéreas Tácticas, Estratégicas y Aviación de la

Defensa, correspondiendo a las primeras las siguientes misiones:

- Obtención de la superioridad aérea y mantenimiento de la misma.
- Bloqueo del campo de batalla.
- Acciones en beneficio inmediato de las fuerzas de tierra.
- Operaciones mixtas.

Estas misiones deberán cubrirse siguiendo este orden de prioridad, que está de acuerdo con su importancia en relación con el fin de la guerra, y respecto a las segundas, diremos que para su mejor consecución será necesario:

1.º Unos planes conjuntos, en los que los planes de Tierra se hagan aprovechando al máximo la mayor eficacia de la Aviación.

2.º Un grado de competencia según la cual el Jefe aéreo sabe lo que su Aviación puede dar, y no se ve en la situación de recibir órdenes de hacer aquello que no puede cumplir o es un mal empleo de sus medios aéreos.

3.º Flexibilidad aérea, que se consigue estando bajo una misma mano todos los medios aéreos y no encuadrados en unidades de superficie.

Estudiemos ahora separadamente cada una de las misiones a cubrir por las Fuerzas Aéreas Tácticas:

- *Obtención de la superioridad aérea y mantenimiento de la misma.*

Esta misión, referida a la guerra en general, es cubierta por las Fuerzas Aéreas Estratégicas, las Tácticas y las de la Defensa; pero referida únicamente a un determinado teatro de operaciones, es conseguida por la actuación constante de las Fuerzas Aéreas Tácticas que en él actúan, por medio de sus aviones de caza, tanto en misión de interceptación como en la de protección a unidades aéreas, aviones de asalto, en sus modalidades de cazabombardero o avión lanzacohetes, y aviones de bombardeo.

La superioridad aérea a obtener será la necesaria para que en aquel teatro puedan empezar a actuar ofensivamente las fuerzas de superficie, por lo que actualmente las operaciones en el aire precederán a toda operación en tierra. Ahora bien: esta superioridad aérea no es un término absoluto, por lo que podrá tener varios grados, y de ellos, los dos más característicos serán: aquel que permita actuar libremente a las fuerzas aéreas en beneficio de las de su-

perficie, y aquel otro que proporcione únicamente cierta seguridad a éstas. El primero de estos grados lo podremos considerar como ofensivo, ya que será necesario para actuar ofensivamente en tierra, y para conseguirlo será preciso un mayor grado de seguridad que para el segundo, al que consideramos de seguridad para las fuerzas de superficie, puesto que le permitirá cierta capacidad de movimiento y vida; pero no podrá garantizar una actuación ofensiva de las mismas, salvo casos excepcionales.

Para conseguir la superioridad aérea, y aparte de las destrucciones que puedan ocasionarse al enemigo en combate aéreo, deberán atacarse de un modo preferente los aeródromos del despliegue aéreo enemigo. En éstos, los blancos más fáciles de alcanzar serán los hangares y talleres de reparación del material aéreo; sin embargo, ha quedado demostrado que una fuerza aérea puede continuar actuando sin estos elementos, por lo que todo lo que nos quedará por hacer será practicar hoyos en las pistas de despegue y averiar o destruir los aviones por medio de bombas de fragmentación o por fuego de las armas de a bordo (cañones, cohetes). Con referencia a la inutilización de pistas, se ha visto que es difícil conseguir resultados ventajosos, ya que puede decirse que a medida que se van produciendo los embudos, éstos van siendo tapados; respecto a la destrucción del material aéreo en tierra, diremos que resulta el objetivo más difícil a conseguir de los reseñados, no sólo a medida que el número de aviones enemigos disminuye, sino porque pueden éstos estar parcialmente protegidos en refugios de sacos terreros, además de diseminados y muy cuidadosamente ocultos por variados procedimientos miméticos; prueba de esto es el corto número de aviones de caza nocturnos que han sido destruidos en tierra en ataques diurnos, ya que a estas horas estaban diseminados y ocultos.

#### — Bloqueo del campo de batalla.

Mediante la más completa desarticulación posible de todas las comunicaciones que concurren a él y de los medios de transporte.

En los reglamentos extranjeros, y en la mayoría de los artículos nacionales y extranjeros sobre estos temas, lo frecuente, por no decir lo único, es el empleo del concepto aislamiento del campo de batalla para querer expresar la batalla que desde el aire desarrollan las Fuerzas Aéreas Tácticas contra las comunicaciones adversarias que conducen al campo de batalla en

cuestión.\* Ahora bien: teniendo en cuenta que desde el aire no pueden prohibirse de una manera absoluta las comunicaciones entre frente y retaguardia, no podrá nunca llegarse a aislar el campo de batalla, sino lo que en realidad se efectuará será un bloqueo del mismo, que podrá forzarse más o menos, según la perfección de nuestro sistema. No podía pretenderse, por ejemplo, que en Normandía el frente alemán quedase aislado, puesto que los suministros continuaron llegando, pocos, de mala forma, pero llegaban, y buena prueba de ello es la resistencia opuesta al Ejército invasor; por otra parte, Grandes Unidades alemanas llegaron a reforzar a las tropas empeñadas, no en el tiempo previsto y sí muchos días más tarde, pero llegaron. Por todo lo expuesto, creo que no es desafortunado el reconocer como bloqueo del campo de batalla lo que hasta ahora se ha dado en llamar aislamiento del frente.

Cumplida la principal misión del establecimiento de la necesaria superioridad aérea, al mismo tiempo que se mantiene y al amparo de la misma, deben ser obstaculizados los movimientos y avituallamientos del adversario.

Estos son los dos objetivos principales de las Fuerzas Aéreas Tácticas. Estos implican al enemigo la libertad necesaria para despegar y retirarse cuando las condiciones en el suelo le sean demasiado peligrosas, o para mantenerse en la línea alcanzada cuando la situación en el frente se lo aconseje. La cola de un ejército enemigo, alargándose hasta sus bases de avituallamiento, hasta sus reservas e incluso hasta sus puntos originarios de suministro, es su parte más débil.

El hormigón no puede dar protección a esta cola, y no se puede tampoco prodigar su defensa en el grado que sería necesario para protegerla; en consecuencia, es a lo largo de esta cola donde una Fuerza Aérea Táctica puede hacer su mejor labor; y no debe olvidarse nunca que las condiciones de vida de un ejército en línea dependen enteramente de las vías de comunicación que le unen con su retaguardia.

El problema será enfocado según la naturaleza del frente que se trate de bloquear y sus vías de comunicación. En la última guerra, los ejemplos habidos han sido muy numerosos y variados: desde las comunicaciones marítimas que unían a Rommel con Italia cuando operaba en Africa, pasando por el corte del "talle" del frente alemán al Sur de Roma, hasta las comunicaciones que, cruzando ríos, llegaban al

frente, como el caso de las vías alemanas a través del Po y la de las comunicaciones que a través de los ríos Sena y Loira unían Normandía y Bretaña con el resto del país francés, a excepción de un pequeño pasillo cercano a París.

Estas comunicaciones que unen frente y retaguardia pueden ser de cuatro clases, prescindiendo de las aéreas, que quedarán cortadas automáticamente con la obtención de la suficiente superioridad aérea necesaria para iniciar una operación ofensiva; nos referimos únicamente a las de superficie: marítimas, fluviales, ferroviarias y ordinarias o por carretera. Veamos particularmente cada una de ellas.

El tráfico marítimo es muy vulnerable desde el aire, como hasta la saciedad se ha demostrado en la última guerra; sin embargo, existen puntos en los que es más vulnerable que en otros: tales son los casos de los puertos de embarque y desembarque, donde los barcos fondeados o atracados, con sus cargamentos a bordo o aparcados en almacenes, ofrecen magníficos blancos al ataque aéreo; sin embargo, sucederá frecuentemente que los puertos de partida o embarque no estén a nuestro alcance o sea antieconómico alcanzarlos, lo que nos llevará a no realizar en ellos nuestros ataques, y como, por otra parte, en los puertos de desembarco el material hundido puede ser recuperado en parte y puesto en servicio, lo más sensato será efectuar nuestros ataques en la mar, y de ella, allí donde el tráfico enemigo tenga que concurrir forzosamente, es decir, en las proximidades de las zonas portuarias de desembarque. Cuando se trata de establecer el bloqueo entre puertos navales distantes, puede efectuarse perfectamente desde el aire a nada que acompañen las circunstancias meteorológicas, como se vió en la última guerra con el tráfico italo-alemán que desde el Sur de Italia y por Trípoli o Bengasi abastecía a Rommel.

En ciertos teatros de operaciones podrán utilizarse las vías fluviales para el abastecimiento del frente, y allí donde existan será necesario cortarlas, para proceder al más perfecto bloqueo del frente. Su punto más vulnerable son las esclusas, cuando a canales se refiere, y los muelles de carga y descarga en los puertos fluviales cuando se trate de ríos navegables. Si los canales están formados con muros de contención, éstos serán también buenos puntos para su destrucción; ahora bien, en este caso con-

viene tener en cuenta que para evitar que el enemigo vuelva a restablecer el tráfico por un canal "vaciado" por este procedimiento, lo más conveniente es permitir su reparación, y cuando el canal esté recién puesto en servicio, volver nuevamente al ataque, a fin de conseguir que a los efectos de las bombas se junten los acumulativos del agua, ya que ésta es por sí misma un elemento de importancia para facilitar la ruptura de los diques y aumentar las brechas causadas en la obra.

En cuanto a las vías férreas, consideramos que su destrucción debe hacerse en dos fases sucesivas: primera, destrucción de todos los medios que el enemigo disponga para la pronta reparación de la vía férrea, mediante el ataque a la organización de reparaciones, puesto que los ferrocarriles son un objetivo muy poco remunerador para el ataque aéreo por su fácil y pronta reparación cuando el enemigo disponga de una organización eficiente para esta labor; y segunda, conseguido el objetivo de la primera fase, paralizar el sistema ferroviario en la zona elegida. En consecuencia, nuestro primer objetivo, en este caso, será la destrucción de los centros ferroviarios en los que existan talleres de reparaciones o depósitos y almacenes que contengan el material para este trabajo. Conseguida la anulación de la capacidad reparativa enemiga, se procederá al ataque del sistema ferroviario en sí, para su paralización, para lo cual, los objetivos óptimos serán: los muelles, preferentemente si están atestados de material rodante, para de esta forma inmovilizar reservas que no han sido destruidas; los depósitos de material rodante, principalmente de tracción; centros ferroviarios, enlace de líneas, obras, principalmente túneles y puentes; material rodado, etc., etc.

El corte de la circulación por carretera es, quizá, el objetivo de más difícil consecución para las fuerzas aéreas, no por su destrucción en sí, sino por la dificultad de mantener cortada la circulación en una carretera, debido a su fácil, rápida y sencilla reparación, lo que hace que los puntos óptimos para este tipo de ataque no sean las vías en sí, ni sus obras, fácilmente salvadas, a pesar de su destrucción, por la gran movilidad táctica del vehículo automóvil, sino el paso de estas líneas por los nudos urbanos, para obtener el corte de las mismas por la obturación del tráfico producido por la destrucción de los edificios de la ciudad, que impedirá el tráfico rodado por las calles y, en el más des-

favorable de los casos, obligará a rodeos que retrasarán la llegada de las unidades o vehículos a sus puntos de destino.

Ahora bien: tanto para el corte de los ferrocarriles como de las carreteras, cuando ambas líneas de comunicación tienen que cruzar algún río de importancia para unir el frente que se trata de bloquear con su retaguardia, los puntos más vulnerables serán los puentes que cruzan dichos ríos. Este tipo de operaciones se presentó en Normandía y en el frente alemán, en Italia, a través del Po. Sin embargo, a este efecto puede decirse que una Fuerza Aérea no puede asegurar la interrupción de las comunicaciones a través de una posición estrecha, y entendemos por tal un río como el Sena, Rhin o Po, o un estrecho como el de Messina.

— *Acciones en beneficio inmediato de las fuerzas de tierra.*

Desde el primer momento en que se inicia la actuación de unas fuerzas aéreas tácticas, se inicia también el funcionamiento del ente "Tierra-Aire", dentro de la más estrecha coordinación. Señalado el teatro de operaciones donde va a actuar el grupo de ejércitos terrestres, el Ejército aéreo o Fuerza Aérea Táctica inicia el desarrollo independiente de su primera y principal misión: la obtención de la superioridad aérea, y hasta su consecución no puede, en forma alguna, iniciar el cumplimiento de las demás misiones, con la precisa circunstancia de que si en cualquier momento del desarrollo de estas segundas, por un cambio en la situación, se pierde la necesaria superioridad en el aire, volverá el Ejército aéreo a luchar para recuperarla, abandonando automáticamente y sin dilación cualquier otro cometido.

Obtenida la superioridad aérea, se inicia el bloqueo del frente, y simultáneamente se opera en este sentido; pueden también, desde el aire, iniciarse las acciones en beneficio inmediato de las fuerzas de tierra; acciones éstas que normalmente responderán a peticiones más o menos urgentes de las fuerzas de tierra a través de los órganos de coordinación y enlace de Tierra y Aire, y que, según su urgencia y disponibilidades de medios y misiones, serán resueltas en escalones más o menos elevados. Cuando no exista esta urgencia, o sea cuando se trate de peticiones de un día para otro, llegan estas hasta el escalón aéreo más elevado y resuelve éste, procediendo a aceptarlas o denegarlas, para después, mediante directrices a las unidades infe-

riores, ordenar las Misiones a ejecutar cada veinticuatro horas y conceder Créditos de Misiones para la realización de las peticiones imprevistas o urgentes a los escalones inferiores tipo Grande Unidad terrestre.

Para que esta coordinación se realice adecuadamente, se necesitan: íntima colaboración, conocimiento mutuo, flexibilidad y rapidez.

a) Íntima colaboración de Mandos y Estados Mayores de ambas fuerzas, con la formación de planes conjuntos en un perfecto acuerdo entre ambos EE. MM., íntima colaboración que tiene que llegar en los mismos ejecutantes hasta los más mínimos detalles en el desarrollo de todas las misiones de acción inmediata, en beneficio de las fuerzas de superficie.

b) Conocimiento mutuo, tanto de los medios de acción e intenciones, como de las posibilidades de empleo. Una confianza mutua entre ejecutantes y un estrecho enlace entre los mismos, para permitir el desarrollo de los planes y operaciones previstos, será la mejor garantía de un éxito cierto.

c) Flexibilidad, cualidad más característica del Arma Aérea, que la permite cubrir la más variada gama de misiones, en los puntos y las condiciones más diversas, con un cierto número de tipos diferentes de material aéreo.

d) Por último, rapidez, no referida a la característica del Arma Aérea, sino al problema de las transmisiones, a fin de obtener la más pronta comunicación que facilite el enlace en todo momento, tanto entre los ejecutantes de tierra y aire entre sí, como entre sus Mandos y aquéllos.

A fin de que estos requisitos sean cumplidos, será necesaria una superposición de los Ps. Cs. de ambas fuerzas, no en el sentido estricto de que ambos EE. MM. se confundan en uno solo, sino en el de que ambos Puestos de Mando deben estar cuanto más cercanos sea posible, a fin de permitir el trabajo en conjunto y la adecuada coordinación; asimismo será precisa la existencia de una amplia y completa red de transmisiones que permita el enlace antes indicado; por último, se emplearán oficiales de enlace, tanto de las fuerzas aéreas junto a las de tierra, como las de éstas junto a aquéllas.

El trabajo a desarrollar por las Fuerzas Aéreas dentro de esta tercera misión será muy variado, y dependerá de la situación de las Fuerzas de Tierra, según se encuentren en una fase ofensiva, defensiva o frente estabilizado;

en cualquiera de estas tres fases los pensamientos del Jefe de Aviación que manda la Fuerza Aérea Táctica, profundizan en el territorio enemigo para tratar de explotar al máximo el potencial de su Arma Aérea, mientras que el Jefe de Tierra se preocupa principalmente de su frente y de la amenaza del enemigo a sus líneas. Cuando las unidades aéreas son empleadas constantemente con las mismas Grandes Unidades terrestres sucede que esta última preocupación pasa a serlo también del Jefe aéreo de estas unidades. Esta tendencia, observada precisamente en la última guerra, debe tenerse muy en cuenta, ya que si el enemigo no es molestado o debilitado a distancia detrás de las líneas del frente, puede colocar en ellas cuando estime oportuno y dar cara a nuestras unidades terrestres en las mejores condiciones; será, por tanto, misión del Jefe de las Fuerzas Aéreas Tácticas que actúan en coordinación con Unidades de Tierra, actuar como fiscalizador continuo de esta tendencia, y muy especialmente si, estando en fase defensiva nuestras fuerzas de tierra están siendo atacadas.

Como norma para la realización de estas misiones, tácticas en la línea del frente, puede señalarse como genérico el ataque al suelo por medio de bombardeos de precisión, efectuados con bombardeos tácticos; también se efectuarán ataques al suelo con las armas de a bordo, principalmente cañones y cohetes y como medio esporádico puede señalarse el empleo de bombardeos de zona en estas misiones, cuando la resistencia enemiga ha obligado a ello; cabe indicar el peligro que en estos casos corren las tropas propias, o caso contrario, que el ataque aéreo no se efectúe lo suficientemente cerca para destruir las primeras defensas enemigas, máxime si las unidades aéreas atacantes son unidades de bombardeo estratégico.

Los efectos de los bombardeos en las primeras líneas deben ser explotados inmediatamente, mientras persisten los efectos de aquél en las tropas enemigas, ya que, en caso contrario, el enemigo habrá reaccionado y los efectos del bombardeo quedarán reducidos a las demoliciones o destrozos efectuados, fin que no es el perseguido. Otro problema que presentan los bombardeos de zona en primera línea es que producen tantos cráteres en el terreno que dificultan y hasta impiden el movimiento de las unidades motorizadas propias que traten de penetrar por la brecha. Ahora bien, como las mayores ventajas que se persiguen en estos casos

son de orden psicológico en las tropas enemigas, puede recomendarse el empleo de la bomba de fragmentación con espoleta instantánea, ya que, si bien no producen grandes cráteres y destrucciones, sus efectos psicológicos son grandes.

Dentro de las acciones en beneficio inmediato de las fuerzas de superficie, considero incluidas todas las misiones de reconocimiento que realizadas por las Fuerzas Aéreas Tácticas, a petición de las Fuerzas de Tierra, informan en beneficio del Ejército de Tierra. Asimismo, por analogía, tanto en cuanto a su preparación y estudio como respecto a su realización, pueden considerarse aquí incluidas todas las demás misiones de reconocimiento aéreo, efectuadas en beneficio de Fuerzas Aéreas; otra tanto puede decirse referente a las misiones de Transporte y Abastecimiento, tanto en beneficio de fuerzas terrestres como aéreas.

Algunos autores actuales, basándose en reglamentos tácticos extranjeros, consideran incluidas dentro de las acciones en beneficio directo o inmediato de las fuerzas de tierra a todas las acciones realizadas para conseguir lo que ellos llaman "Aislamiento del Frente o del Campo de Batalla", basándose en que dichas acciones repercuten directa e inmediatamente en beneficio del operante en tierra. Este mismo argumento podría aplicarse, y aun con mayor fundamento, ya que lo beneficioso de la acción para el combatiente de tierra, no solamente es mayor, sino también inmediato, respecto a las acciones que se realizan en busca de la obtención de la necesaria superioridad aérea.

Sin embargo, al considerar que los EE. MM. de Tierra y Aire en funcionamiento conjunto y coordinado no intervienen, una vez señalado el teatro de operaciones, en estas operaciones, sino que es únicamente el Mando Aéreo Táctico con sus unidades quien las realiza y cumple, se comprenderá fácilmente el porqué de separar como misiones independientes de las acciones realizadas en beneficio inmediato del Ejército de Tierra, a la lucha por la superioridad aérea y al bloqueo del campo de batalla. Por otra parte, acciones realizadas en profundidad fuera del campo de acción del Ejército de Tierra, como son las acciones de bloqueo del campo de batalla, no pueden tener el significado de "beneficio inmediato" que se quiere dar a estas otras acciones realizadas "en primera línea" y con coordinación en espacio y tiempo entre los ejecutantes de Aire y Tierra.

## — Operaciones mixtas.

Serán todas aquellas en que concurren a la acción fuerzas de los dos Ejércitos de Tierra y Aire, transportadas hasta su punto de aplicación en el campo de batalla por medios aéreos. Es decir, operaciones en las que intervienen paracaidistas del Ejército Aéreo y fuerzas aerotransportadas del Ejército de Tierra.

En estas acciones, la misión de las Fuerzas Aéreas Tácticas se reducirá a la protección del convoy aéreo y al ablandamiento de la "costra" del dispositivo enemigo en el punto de aplicación, antes de la llegada a tierra de las Fuerzas Aerotransportadas; y una vez efectuado el desembarco aéreo, y convertidas estas unidades en terrestres, con mayor o menor poder ofensivo, actuarán las Fuerzas Aéreas Tácticas como si se tratase de acciones en beneficio inmediato de las fuerzas de superficie.

**Material aéreo.**

Durante la primera parte de la segunda Guerra Mundial, las unidades aéreas alemanas, concebidas para actuar en estrecho apoyo de la Wehrmacht, obtuvieron un gran éxito con sus actuaciones en este sentido. Ahora bien, esta Aviación de tipos especializados para determinadas misiones de cooperación con el Ejército de Tierra, y que, sin duda, cubrirá a la perfección estas misiones e indudablemente mejor que tipos de caza o bombardeo de carácter general, no puede, en modo alguno, mantener por sí sola la necesaria superioridad aérea que permita su actuación y mucho menos el conseguirla. Ejemplo característico de lo dicho lo constituye el bombardero en picado Ju-87, llamado Stuka; resultaron eficacísimos, y esto hizo lanzar las campanas al vuelo, no sólo a la prensa, sino también al Mando de la Wehrmacht, cuando se los empleó contra tropas sin protección anti-aérea, pero luego resultó que este avión era muy vulnerable al fuego anti-aéreo y que era derribado fácilmente por cualquier avión de caza, incluso de tipos anticuados, lo que obligó al rápido abandono de su empleo y toda su aureola se vino abajo como castillo de naipes.

Parece que el ideal sería que hubiera un tipo especializado para determinadas misiones, jun-

tamente con un grueso de fuerzas aéreas de carácter general; sin embargo, si una nación con un potencial industrial aeronáutico como Inglaterra no fué capaz por falta de mano de obra y de recursos industriales construir estos tipos, no parece aventurado predecir su desaparición, máxime, y esta es la razón fundamental, cuando en la última guerra mundial ha quedado perfectamente demostrado que una fuerza aérea de carácter general es lo suficientemente flexible para cubrir cualquier género de misiones dentro del campo táctico.

Por otra parte, como el material especializado no puede ser empleado más que en aquellas misiones para las que ha sido construido, al aparecer éstas cada día más variadas, obligarían a una más variada serie de tipos diferentes, no aptos más que para una misión, aquella para la que fueron proyectados, y misiones similares y totalmente inadecuadas para la lucha, por la principal de todas las misiones de las Fuerzas Aéreas Tácticas: la consecución de la superioridad aérea.

En consecuencia, las Fuerzas Aéreas Tácticas estarán dotadas de material aéreo de "tipo general", constituido por aparatos de caza, bombardeo, reconocimiento y transporte. Cazas de interceptación capaces de cargar una o dos bombas de 250 a 500 kilogramos, o armados con cohetes y aptos para el vuelo diurno o nocturno, tanto en su empleo como caza puro como en su modificación de cazabombardero. Algunos de estos tipos, dotados de las convenientes máquinas fotográficas constituyen un eficaz avión de reconocimiento fotográfico, muy poco vulnerable a la artillería anti-aérea por su velocidad y altura de vuelo, y óptimo para su empleo en estas misiones dentro de zonas de muy fuerte reacción anti-aérea. Bombarderos del llamado tipo medio, con la máxima manejabilidad y posibilidades de ataque en picado con bombas o armas de a bordo (cohetes y cañones). Transportes de capacidad media, tipos bimotores de no mucha autonomía y aviones de reconocimiento, bien contruidos como tales, o bien, aparatos de caza acondicionados al efecto.

**Organización.**

Una Fuerza Aérea Táctica o Ejército Aéreo Táctico que actúa en coordinación con un Grupo de Ejércitos terrestres lo podemos conside-

rar constituido por un Jefe y su E. M.; un número variable de dos a tres o quizá cuatro Divisiones Aéreas Tácticas, constituidas en esencia por una masa de cazabombarderos y por aviación de reconocimiento, una Agrupación de Bombardeo o División Aérea Táctica de Bombardeo, en la que se concentra la totalidad de bombarderos medios, un Regimiento de Reconocimiento y otro de Transporte, un Centro de Explotación Fotográfico, unidades de artillería antiaérea y máquinas automáticas antiaéreas, y unidades radar para la detección de las unidades aéreas enemigas y conducción de las propias, juntamente con los servicios necesarios para el buen funcionamiento del C. G. y unidades.

Una División Aérea Táctica de Bombardeo estará constituida por su Jefe de E. M. y tres o cuatro Regimientos de bombardeo de tipo medio, un Centro de Explotación Fotográfico, unidades de artillería y máquinas antiaéreas, y los Servicios necesarios para su funcionamiento. La División Aérea Táctica que pudiéramos llamar normal estará constituida por un Regimiento de Reconocimiento, tres o cuatro Regimientos de cazabombarderos, un Centro de Explotación Fotográfico, una Agrupación de Control para dirección de la caza propia y demás unidades aéreas que actúen en las inmediaciones del frente, unidades de artillería y máquinas automáticas antiaéreas y unidades radar, y los servicios necesarios para el funcionamiento del conjunto divisionario.

### **Estado actual de la Aviación Táctica.**

El problema que las Fuerzas Aéreas Tácticas tienen que resolver actualmente es su cambio de material aéreo, ya que dotadas hasta el momento presente de aviones con motores de explosión, es decir, los motores utilizados por estas fuerzas durante la última guerra, existe la actual tendencia a cambiar dichos motores por los llamados de reacción, con o sin hélice, estándose experimentando las posibilidades de empleo dentro del campo de acción de estas fuerzas del nuevo material aéreo dotado de motores a reacción.

Hasta hace poco tiempo su empleo era una incógnita, pero ya se han efectuado ensayos en los Estados Unidos de Norteamérica con el nuevo material, y al parecer éste ha dado un exce-

lente resultado. Así podemos ver cómo los cazas utilizados hasta ahora por las Fuerzas Aéreas tácticas en los Estados Unidos, los P-47 y P-57, equipados con motores de explosión, están siendo sustituidos por los nuevos P-80 y P-84, cazas recién puestos en servicio, de propulsión a chorro, ya que este material ha demostrado sus buenas características militares, tanto desde el punto de vista exclusivamente aéreo, como desde el aspecto de sus posibilidades de efectuar ataques contra el suelo, puesto que a sus características de gran potencia de fuego y fácil manejo une unas excelentes cualidades para su empleo como cazabombardero o como avión lanzacohetes.

Análoga tendencia de cambio de motores se observa respecto a los aviones de bombardeo medio; sin embargo, su realización se encuentra más lejana, ya que los primeros modelos de motores a reacción fueron diseñados, construidos y más tarde empleados únicamente para y por aviones de caza, no siendo de extrañar, por tanto, el retraso en que, respecto a la Aviación de caza, se encuentra el resto de la Aviación en esta cuestión del cambio de sistema de propulsión.

El avión de reconocimiento, concebido como tal avión, tiende actualmente a desaparecer y ser sustituido por tipos de caza, dotados convenientemente del necesario material fotográfico, o bien por tipos muy rápidos de aviones de bombardeo medio, en los que se cambia la carga de bombas por una completísima instalación de cámaras fotográficas, pudiéndose señalar una mayor tendencia por la primera solución dentro del campo táctico, y por la segunda, fuera de dicho campo.

En algunos modernos reglamentos de empleo de las Fuerzas Aéreas tácticas hacen figurar en la composición de estas unidades, unidades de proyectiles autopropulsados de corto alcance, y enclavan estas unidades dentro de la mayor Gran Unidad de las Fuerzas Aéreas tácticas, o sea, en nuestro caso, en el Ejército Aéreo táctico, que es el que actúa coordinadamente con la Unidad Grupo de Ejércitos de Tierra. De momento no han sido decididas ni la organización de estas Unidades ni el material de que estarán dotadas, por lo que parece que su inclusión en los reglamentos y plantillas de las Grandes Unidades Aéreas tácticas no pasa de ser una previsión para un futuro cercano.