

## ¿Se ha logrado un real y efectivo enlace con la Fuerza Aérea Táctica?

Por el Mayor Víctorlo Mazzarol.

Antes de enfocar el aspecto señalado en el título del presente artículo, he creído conveniente efectuar algunas ligeras reflexiones sobre la extraordinaria importancia de la cooperación que puede prestar una Fuerza Aérea Táctica.

En principio, las proporciones y consecuencias de la última guerra han venido a confirmar la creciente influencia del arma aérea sobre el arte de la conducción. Ello se ha puesto palpablemente en evidencia y desde que tal cosa ocurriera, se le asignó al factor aéreo la gravitación que la realidad aconsejara, lo que sin lugar a duda acrecerá en el futuro.

No entraré a considerar a las Fuerzas Aéreas en sus distintas partes constitutivas para reafirmar lo anteriormente señalado, por no exigirlo así el motivo principal del tema en análisis, pero sí traeré a colación —como dato ilustrativo— una operación de la última contienda mundial en la cual se podrá apreciar en toda su magnitud, la extraordinaria cooperación que puede y debe existir entre el ejército, la marina y la aviación, fuerzas éstas que representan la expresión concreta del carácter y de la voluntad de la nación para conservar su integridad territorial y sus intereses.

De expreso he de poner a consideración un determinado caso de intervención simultánea de las fuerzas de tierra, mar y aire, por el solo hecho —por cierto muy significativo— de constituir un típico ejemplo de colaboración y en donde se puede apreciar **muy especialmente**, con absoluta claridad y en su verdadera medida, la importancia de las tareas que son de incumbencia de la Fuerza Aérea Táctica.

Al citar escuetamente los detalles de la Operación Overlord —ejemplo elegido— penetraremos paulatinamente en el problema en consideración y, en consecuencia, iremos reuniendo elementos de juicio tales, que nos permitan dar una opinión lo más ajustada posible sobre el tema que nos ocupa.

La extraordinaria operación de desembarco llevada a cabo por los ejércitos aliados en Normandía (Francia) en la última guerra mundial, materializaba el magno proyecto del regreso de las fuerzas aliadas al noroeste de Europa.

En ese entonces la situación general mostraba: que el avance alemán había sido detenido en todos los frentes; que en la batalla del Atlántico habían sido derrotados los submarinos; que la batalla del aire estaba paralizando a Alemania y que, a consecuencia de las operaciones de los aliados en el Mediterráneo, la ruta marítima directa había sido rehabilitada y los alemanes habían sido obligados a dispersar considerablemente sus fuerzas en la parte meridional de Europa.

En trazos generales, el plan de ataque del ejército comprendía un asalto en el día D sobre un frente de 5 divisiones en las playas entre Ouistreham y Varreville, con el propósito de establecer una cabeza de playa, para luego asegurar una especie de Base de Operaciones que permitiera desarrollar operaciones ofensivas ulteriores.

El éxito inicial de las fuerzas terrestres en el asalto dependía indudablemente de la Fuerza Naval Expedicionaria Aliada, cuya misión imponía: "El arribo seguro y exacto de las fuerzas de asalto a sus playas; la protección de sus desembarcos y subsiguientemente, el apoyo, mantenimiento y consolidación de nuestras fuerzas en tierra". Los gráficos anexos muestran las distintas fuerzas de asalto y los objetivos fijados en el plan correspondiente.

En lo que respecta el plan aéreo —que es lo que interesa en este caso particular—, comprendía dos aspectos: La fase preparatoria y la fase de asalto.

La responsabilidad del apoyo directo de los ejércitos terrestres correspondía a la Segunda Fuerza Aérea Táctica Británica y a la Novena Fuerza Aérea Norteamericana.

En la fase preparatoria, el centro de gravedad de las incursiones se dirigió sobre los centros ferroviarios y puentes, con la intención de privar al enemigo de la posibilidad de una rápida concentración de sus fuerzas y materiales y para evitar que logran mantener una adecuada afluencia de refuerzos y abastecimientos y por consiguiente, para obligarlos a utilizar sus carreteras con todos los inconvenientes propios de tal situación, dado la mayor vulnerabilidad al ataque aéreo.

Dicha actividad se materializó en una amplia zona, a fin de no facilitar al enemigo ningún indicio que pudiera orientarlo hacia las playas elegidas para el asalto. No obstante ello, pocos días antes del día D, los ataques fueron intensificados y localizados sobre los puntos más importantes y que estaban directamente relacionados con la zona de asalto, cuidando siempre como es natural de no detonar prematuramente las fajas o direcciones que iban a ser especialmente aprovechadas.

En la planificación de los ataques correspondientes al período preparatorio, se estableció que solamente un tercio del esfuerzo fuese dirigido a blancos que amenazaran el éxito del asalto.

El propósito que se perseguía con estos ataques era aislar la zona donde se desarrollaría la batalla del resto de Francia, cortando los puentes del Sena y del Loire al sur de París y de Orleans respectivamente.

Los ataques llevados a cabo contra los aeródromos tenían un propósito similar. Todos los aeródromos enemigos dentro de un radio de 130 millas de la zona de combate, debían ser atacados comenzando el día D - 21 a más tardar, con lo que se estaba seguro de limitar la movilidad de las fuerzas aéreas de combate alemanas, ya que se las obligaba a decolar desde aeródromos situados a distancia considerable de las playas de Normandía.

La planificación realizada para la fase preparatoria fue llevada a la práctica tal como se había ideado y a medida que se aproximaba el día D se intensificaron los ataques y la mencionada fase dio lugar a la fase de asalto.

En el aspecto principal de la operación, el asalto, se le enco-

mendó a la Fuerza Aérea Táctica, en estrecha colaboración con las navales, las tareas de proporcionar la protección durante el cruce del canal, del ataque aéreo y naval del enemigo. También debía intervenir en la preparación del camino del asalto, ya que le correspondía neutralizar las instalaciones de radar enemigas, las baterías costeras y las defensas de todo orden en las playas entre Ouistreham y Varreville que era precisamente la zona de ataque.

La Fuerza Aérea debía, a su vez, proporcionar la protección de las playas de desembarco y disminuir la aptitud del enemigo para reforzarse y llevar a cabo acciones de carácter ofensivo.

Durante la operación de asalto, se debía mantener una densidad de diez escuadrillas de aviones de combate para cubrir la zona de playa; cinco sobre cada sector: británico y americano.

Sus escuadrillas se mantendrían en constante alerta, a los efectos de apoyar a aquéllas cuando la situación así lo aconsejara.

Sobre las vías de acceso navales al canal, se mantuvo permanentemente cinco escuadrillas a 60 millas y tres escuadrillas a 80 millas de la costa sur de Inglaterra. La fuerza de ataque se compuso de 33 escuadrillas de aviones de combate y se las mantuvo de reserva después de ser utilizadas inicialmente como escolta de las formaciones aerotransportadas que intervinieron en la operación.

En lo que respecta a las unidades de reconocimiento fotográfico de las fuerzas aéreas, fueron en realidad las primeras en intervenir. Durante más de un año se fue acumulando la información necesaria para facilitar el éxito final del asalto. La variedad, complejidad y detallada información proporcionada contribuyó en gran medida a facilitar la concreción de los planes respectivos y la conducción total de la operación.

Pintado el panorama general, en el sentido de poder apreciar en un hecho de guerra la materialización de las misiones fundamentales de la Fuerza Aérea Táctica y su trascendencia en las operaciones, veamos a continuación cómo nuestro Reglamento de Conducción (R.R.M.35) se ocupa del aspecto señalado y le asigna especialísima importancia, a tal punto que dichas prescripciones pasan a constituir en su conjunto, prácticamente un capítulo del mismo.

Con ello hemos dado, indudablemente, más que un paso adelante, un verdadero salto hacia la comprensión de lo que nos muestra la realidad de los hechos.

En nuestro anterior reglamento de Conducción de Tropas, que hace poco fuera derogado, no se hacía mención del problema que tratamos, lo que significaba en la hora presente algo difícil de concebir y más apropiadamente imposible de aceptar. Se imponía, en consecuencia, una revisión —como ocurrió— de tal aspecto, como así también de otros que aconsejaban ser actualizados o completados.

Si pasáramos a reflexionar sobre cada una de las prescripciones referentes a la Fuerza Aérea Táctica, veríamos que efectivamente todos esos conceptos doctrinarios están claramente aplicados en el ejemplo aclaratorio y, en consecuencia, nos permite apreciar con singular claridad, lo imperioso de la inserción de dicho capítulo en nuestro reglamento madre.

**¿Se ha conseguido hasta el presente el adecuado enlace que la importancia de aquella cooperación exige?**

En principio, debemos confesar que hasta el momento no se ha logrado el grado de entendimiento que sería de desear. Ello indudablemente constituye la lógica resultante de una serie de circunstancias y de hechos que han escapado a las reales posibilidades de quienes han tenido y tienen la responsabilidad al respecto.

Esta opinión, absolutamente personal, no lleva en sí la más mínima intención de que sea considerada como una crítica a lo que se ha hecho o se ha dejado de hacer; simplemente persigue el loable propósito de que sea aceptada como una modesta colaboración.

El hecho de haber tenido la oportunidad de convivir con los camaradas de Aeronáutica en una de las unidades de la Fuerza Aérea Táctica —en cumplimiento de una misión del servicio— me permitió participar de todas las actividades de la vida en campaña de esa unidad; desde el acogedor casino, en donde se pone de manifiesto la extraordinaria camaradería que reina en todos sus componentes, hasta en las alternativas propias de las misiones de combate, compartiendo con ellos en forma absoluta todas sus inquietu-



des. Lo real y cierto, es que me brindaron una excelente oportunidad para aprender y me hice un deber no defraudarlos en la medida de mis posibilidades.

Las reflexiones que me provocaron las enseñanzas obtenidas me han llevado por el camino que podríamos denominar de las inquietudes y veo en estos momentos la oportunidad de expresarlas, lo que haré en función de lo que nuestro Reglamento de Conducción estipula al respecto.

En la última maniobra realizada en la provincia de Corrientes y que se denominara PUA-GUAZU y en Aeronáutica OPERACION CARPINCHO, me correspondió cumplir —por orden de la Superioridad— una misión de colaboración con la Fuerza Aérea Táctica, siendo destinado a tal efecto a una unidad de ataque, con la que llegué a identificarme en forma total y absoluta y con extraordinaria rapidez — en honor a la verdad— gracias a la proverbial camaradería de sus componentes.

Por dicha razón y al poder participar de los detalles de los Operativos, como ellos denominan a cada una de las tareas que deben cumplir diariamente, me fue posible observar distintos problemas que estimo encierran motivos interesantes para ambas fuerzas, los que podrían continuar bajo estudio de carácter orgánico, de manera de obtener a breve plazo una solución que cumpla más acabadamente con las exigencias propias de aquella cooperación a la que me refiriera inicialmente.

Sabemos muy bien que cada fuerza armada tiene su modalidad en la apreciación de situaciones de combate y que la particularidad del arma le imprime su sello característico, lo que por otra parte resulta desde todo punto de vista natural y lógico, pero en lo que no puede ni debe existir diferencias, es en la determinación de la real y verdadera capacidad de los elementos que conforman la situación de conjunto, de manera tal que las conclusiones a que se arribe sean lo más ajustadas posible a la realidad.

Así evitaremos, por ejemplo, que el Comando terrestre en sus apreciaciones no se base en forma desmedida en las posibilidades de la Fuerza Aérea Táctica que circunstancialmente aúna su esfuerzo en pos del mismo objetivo. Con ello se estará en el espíritu y letra

del 3er. párrafo del N° 189 del Reglamento de Conducción (R.R.M. 35) que dice:

"Sin embargo en cualquier situación, los conductores terrestres deben tener conciencia de que una Fuerza aérea es un conjunto costoso y difícil de reponer en campaña. Ello debe llevarles a comprender los puntos de vista previsoros de los comandos aéreos y, por consiguiente, a no malgastar esa fuerza con pedidos de intervención o misiones secundarias que pueden ser satisfechas por las fuerzas terrestres, más fáciles de recuperar y reemplazar".

Para evitar precisamente que tal error pueda presentarse, nuestro Reglamento de Conducción ha previsto el Centro de Operaciones Conjuntas, organismo éste que ha de constituirse en cada caso particular y con las misiones que especifica el N° 193 del mencionado documento que prescribe:

"El **Centro de Operaciones Conjuntas**, constituido normalmente por miembros de los Estados Mayores de ambos Comandos superiores, aéreo y terrestre, tiene por tarea fundamental estudiar, proponer y planear en detalle las operaciones de apoyo de la Fuerza Aérea Táctica a las fuerzas terrestres y las de éstas con aquellas.

Además, incumbe normalmente a este organismo reunir la información que interese a ambas fuerzas, clasificarlas y difundirlas hacia los comandos interesados, preparar la coordinación entre los aviones y las armas antiaéreas de las fuerzas terrestres, proyectar y coordinar la vigilancia antiaérea y sistema de difusión de la "alerta" y la "alarma" y distribuir la información meteorológica".

Pero para estudiar, proponer y planear en detalle las operaciones de apoyo, es imprescindible en principio, que los que tengan a su cargo la responsabilidad de dicha tarea se encuentren no sólo dominando acabadamente los aspectos referentes a la fuerza a la cual representan, sino poseyendo también una idoneidad tal sobre el problema en general, que evite por todos los medios la desagradable situación de tener que subordinarse a la opinión del técnico, por no estar en condiciones de formar su propio concepto al respecto.

Lo anteriormente señalado no es en realidad una exigencia que pueda pecar de exagerada en sus alcances, puesto que constituye una necesidad sentida en toda operación de carácter combinado y que, por otra parte, ha de contribuir en gran medida a hacer factible el cumplimiento de tareas tan importantes como las señaladas, sin los tropiezos propios de los casos en que tal requisito no sea llenado con la amplitud necesaria.

Yendo a otro ejemplo: Imaginemos al Informaciones de la Fuerza Aérea Táctica que coopera en una determinada operación, recibiendo las informaciones que le hacen llegar sus órganos de búsqueda: la Unidad de Observación y los otros medios con que cuenta.

Ante todo es necesario recalcar que dichas informaciones han de sufrir un determinado proceso de selección, valorización, coordinación e interpretación para llegar a constituirse en inteligencia de acuerdo a lo prescrito en el N° 396 del Reglamento de Conducción.

Pero para no llegar a deducciones que puedan estar viciadas de nulidad, es imperioso conocer a fondo aquellos aspectos de orden táctico de las armas a las cuales se refieran dichas noticias, para lograr arribar así a conclusiones lógicas y, en consecuencia, ser de real y positivo valor para la o las unidades aéreas que deban materializar la cooperación correspondiente.

Para aclarar aún más el concepto anterior: Supongamos a azules y colorados librando una batalla en la que los primeros se encuentran en el ataque y con posibilidades de hacer incidir sobre el flanco libre del enemigo la acción de una de sus unidades operativas.

En conocimiento de tal situación, el Informaciones de la Fuerza Aérea Táctica de colorados deberá saber extraer conclusiones sobre las distintas posibilidades de esa unidad operativa, determinando a su vez la más probable.

Considerando que la operación o curso de acción a la cual se le fijan mayores probabilidades —en el caso particular señalado— fuera la de atacar el flanco de propias fuerzas, deberá apreciar además (esta tarea tendrá que ser realizada en cada una de las posibilidades que se le asignan a esa unidad):

—¿Desde cuándo puede estar en condiciones de hacerlo?



—¿En dónde se podrá aprestar para el ataque?

—¿Cómo y en qué oportunidad se desplazará para alcanzar la zona de apresto?

—Etc., etc.

Como se puede deducir, debe estar en condiciones de efectuar apreciaciones hasta de orden operativo, desde el momento que la actividad o acción de la Fuerza Aérea Táctica abarca precisamente una amplia zona en donde opera el ejército con el cual coopera.

Se podrá aducir que el Centro de Operaciones Conjuntas tiende a obviar dicho problema, lo que no deja de ser una verdad, pero no es menos cierto que dicho organismo se ha de basar en las informaciones que le hagan llegar los órganos correspondientes. Si tenemos presente que ellas son proporcionadas en gran parte por la exploración aérea y que ésta se basa esencialmente en las fotografías, caeremos por lógica en la necesidad antes expresada, ya que el personal de Informaciones encargado de la interpretación de las mismas deberá tener la debida capacitación práctica para poder determinar por los indicios o características salientes, la clase y actividad del enemigo fijado en las placas.

Ello se obtiene mediante una intensa práctica y será una realidad, si se continúa con la orientación puesta en marcha el año próximo pasado, en la realización de operaciones conjuntas aeroterrestres para llegar posteriormente como culminación, a aquellas en que intervengan las tres fuerzas armadas.

Por otra parte, debemos recordar que es la Aviación con sus elementos de exploración la que proporciona al Comando de Tropa —conjuntamente con otros medios de búsqueda— los elementos de juicio necesarios para la adopción de sus resoluciones, así como lo expresa el N° 210 del R.R.M.35 y que las apreciaciones que ellas den lugar serán ajustadas a la realidad, si los informes que se hicieron llegar constituyen el fiel reflejo de lo observado o comprobado.

Si pensamos que —como lo establece el N° 212 del reglamento antes mencionado— generalmente el esfuerzo mayor de una campaña aerotáctica radica en los vuelos de exploración, llegaremos con

mayor razón a afirmar aquella necesidad, por la cual se aboga en el presente artículo.

De lo anteriormente expresado, se puede deducir la **necesidad de un más efectivo acercamiento entre ambas fuerzas** que contribuya a obtener un adecuado enlace, lo que se traducirá en un mejor y mutuo conocimiento que facilitará en gran medida el cumplimiento de las respectivas misiones.

Dicho acercamiento podría materializarse —entre otros arbitrios— mediante:

- Cursos tendientes a difundir los aspectos salientes o principales de la Fuerza Aérea Táctica, como así también del Ejército, los que deberán caracterizarse por su objetividad.
- Ejercitaciones de orden táctico, teóricas y prácticas.

Por último y como refirmación de lo antes expresado, creo interesante traer a colación el ejemplo alemán de los Generales de Tres Dimensiones, como se los denominara.

Dichos oficiales superiores habían adquirido una capacidad profesional tal —por los cursos realizados en las tres fuerzas armadas— que estaban en condiciones de planear y resolver, sin mayor asesoramiento, operaciones de carácter combinado y de gran envergadura, cuando las exigencias de la situación no permitiera destinarles a dichas tareas, el tiempo que normalmente demandan.

Ello fue, en realidad, producto del imperativo de la situación especial de Alemania para resolver su problema particular. Dicha nación había llegado a la lógica conclusión de que necesitaba, para aspirar a lograr el éxito final, realizar una guerra que se caracterizara por la rapidez (guerra relámpago).

Pero lo interesante del caso es que no sólo se dirigieron a lograr sus propósitos con el empleo novedoso de las Unidades Mecanizadas y de la Aviación, sino que también explotaron un aspecto realmente revolucionario en el arte de la conducción y que fue precisamente, el de lograr formar conductores que estuvieran en condiciones —en tiempo perentorio— de apreciar y resolver una operación de estrecha colaboración de dos o más fuerzas, sin recurrir a sus asesores inmediatos.

Indudablemente, tal arbitrio orgánico les trajo aparejado a los alemanes las ventajas que es de imaginar y a tal punto, que en innumerables ocasiones los trabajos o apreciaciones que sus oponentes —los franceses— realizaban, eran simplemente sobrepasados por los acontecimientos.

### BIBLIOGRAFIA

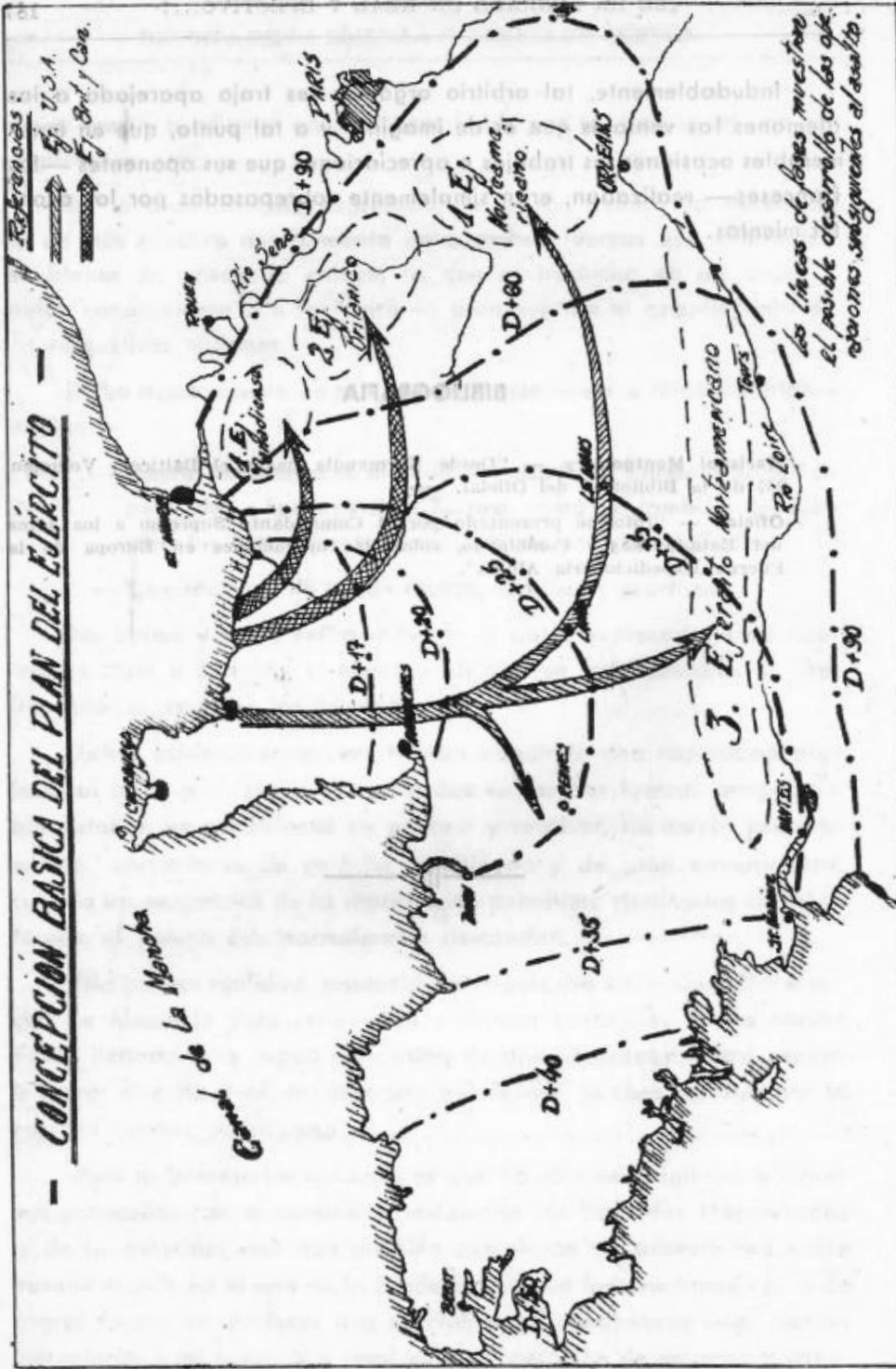
- Mariscal Montgomery. — "Desde Normandía hasta el Báltico". Volumen 355 de la Biblioteca del Oficial.
- Oficial. — "Informe presentado por el Comandante Supremo a los Jefes del Estado Mayor Combinado, sobre las operaciones en Europa de la Fuerza Expedicionaria Aliada".



MEXICO J

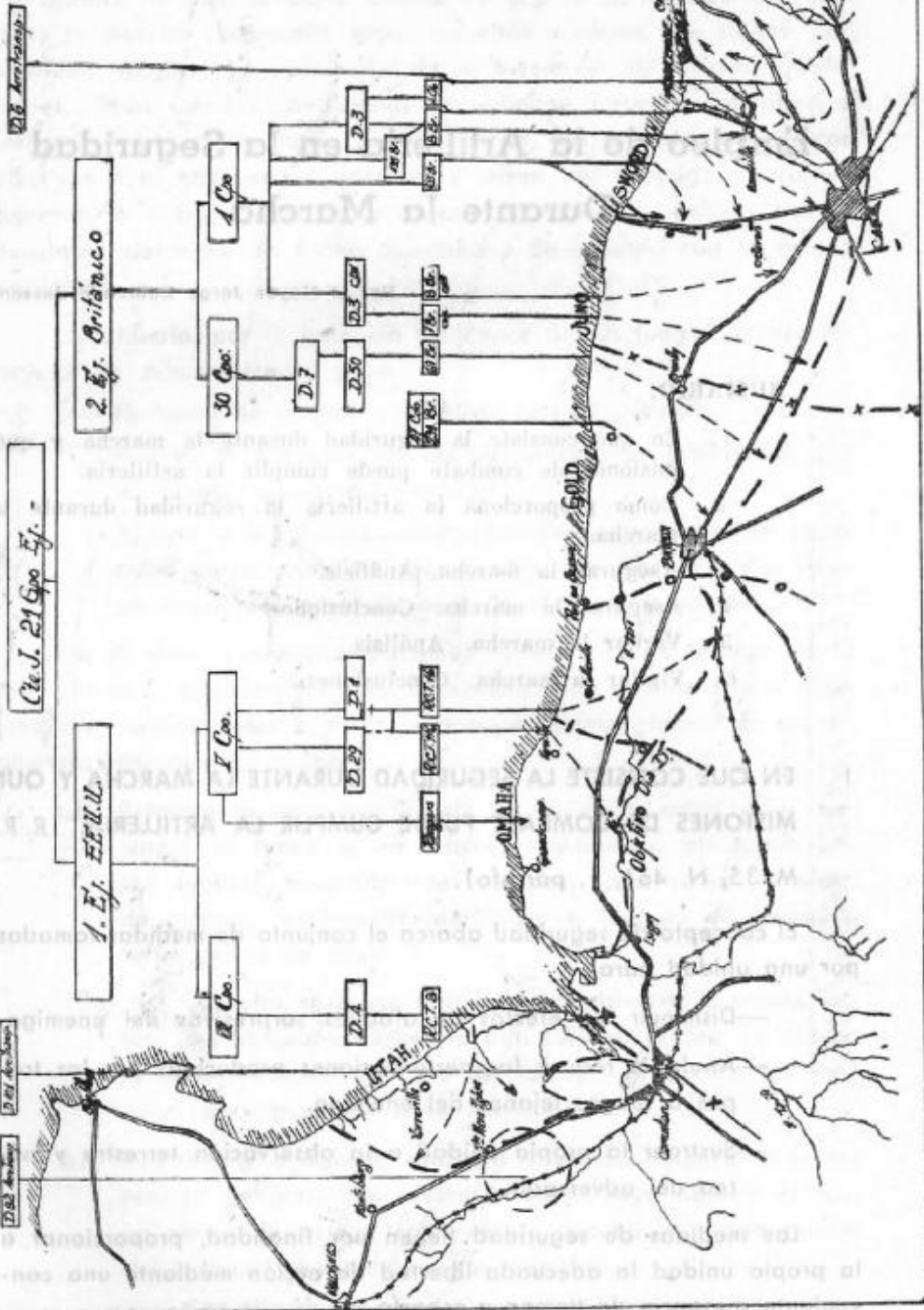
CONFERENCIA DE LOS JEFES DEL ESTADO MAJOR COMBINADO

**- CONCEPCION BASICA DEL PLAN DEL EJERCITO -**



Las líneas de fases muestran el posible desarrollo de las operaciones subyacentes al ataque.

### PLAN PARA EL ASALTO





# REVISTA DE LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

Año XXXIV    ::    ABRIL - JUNIO 1956    ::    No. 321

## *Sumario*

PALABRAS DEL DIRECTOR DE LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA, EN EL ACTO DE EGRESO DE OFICIALES DEL CURSO DE ESTADO MAYOR .....	I
ECONOMIA Y DEFENSA NACIONAL. ALGUNAS REFLEXIONES. Por el General de División (R.) Jorge A. Giovanelli .....	V
COMBATE EN CIRCUNSTANCIAS ESPECIALES. COMBATE EN CURSOS DE AGUA (ATAQUE). Por el Teniente Coronel Carlos Bernardo König. ....	139
LA EXPLORACION DE COMUNICACIONES EN LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS. Por el Teniente Coronel Plinio E. J. Isola ....	173
¿SE HA LOGRADO UN REAL Y EFECTIVO ENLACE CON LA FUERZA AEREA TACTICA? Por el Mayor Víctorio Mazzarol .....	177
EMPLEO DE LA ARTILLERIA EN LA SEGURIDAD, DURANTE LA MARCHA. Por el Mayor Jorge Edmundo Jasson .....	190
RESOLUCION ESTRATEGICA DEL GENERAL URQUIZA EN ABRIL DE 1851. LA MANIOBRA EN LA LINEA INTERIOR. Por el Mayor Héctor J. Piccinalli .....	211

---

La Dirección de la Revista deja a sus colaboradores la entera responsabilidad de las opiniones o juicios vertidos a cuyo fin, cuando no sean artículos de la Dirección, las colaboraciones aparecerán con el nombre del autor.

