

CESEDEN

EL APOYO AEREO A LAS OPERACIONES ANFIBIAS

De la revista norteamericana "Marine Corps Gazette",
Mayo 1969. Por el TCol. D.E. Gillum, y el Mayor
R.D. Foster.

(Traducido por el Departamento de Información)



Noviembre, 1969

BOLETIN DE INFORMACION NUM. 40 - V

El camino seguido por la Infantería de Marina y la Marina para establecer el concepto del equipo de Tierra-Mar-Aire en las operaciones anfibia ha sido durante mucho tiempo duro y muchas veces tedioso. Desde los primeros procedimientos de arrojar granadas en apoyo de los "marines" que combatían en las húmedas junglas de Nicaragua en 1922 a las actuales operaciones en Vietnam, la doctrina de la Infantería de Marina y de la Marina ha sido repetidamente probada, cambiada, y vuelta a poner en práctica. Actualmente tampoco hemos dejado de tener algunos problemas, la mayoría relacionados con exigencias de la situación y con la técnica. Los conceptos doctrinales de la Marina e Infantería de marina, corroborados por las pruebas realizadas a lo largo del tiempo, son eficientes, lógicos y conducentes al éxito.

Conceptos

Una visión de conjunto de las necesidades totales de apoyo aéreo para una operación anfibia sitúa los cometidos de las diversas unidades implicadas en su verdadera perspectiva. Las aviaciones de la Infantería de Marina y Naval son por supuesto, sólo una parte del apoyo aéreo total que puede emplearse. El apoyo aéreo en una operación anfibia se define como: todas las operaciones realizadas desde el aire para satisfacer las necesidades de toda la "Task Force" anfibia.

Las primeras operaciones aéreas dentro del área de los pretendidos objetivos pudieran muy bien ser las de la Fuerza Aérea de la Zona, compuesta por aparatos de gran autonomía, con base terrestre y naval. La misión de la Fuerza Aérea de la Zona es lograr y conservar la superioridad aérea y reducir la capacidad del enemigo. Las misiones se planean con cuidado para ocultar nuestra intención de realizar un asalto anfibia. Normalmente, el comandante de la Fuerza Aérea de la Zona pertenece a aquel Ejército (Tierra, Mar, Aire o Infantería de Marina) que proporciona la preponderancia del apoyo aéreo. Las unidades aéreas de "marines" pueden apoyar a la misión aérea dentro de la zona desde bases avanzadas y/o portaviones.

Si se usa una "Advanced Force" (Fuerza Avanzada) para el asalto, a la llegada del Comandante de la Fuerza Avanzada asume el control de todas las operaciones aéreas dentro de la zona anfibia de objetivos y el comienzo de las operaciones previas al asalto. La misión entonces es continuar obteniendo y conservando la superioridad aérea. Adicionalmente, hay necesidad de aislar la zona de combate, interrumpir las comunicaciones del enemigo y destruir o neutralizar aquellas posiciones que pudieran interferir el asalto anfibia. La duración de estas operaciones, previas al asalto, está directamente relacionada con el número de objetivos a destruir, así como con el deseado grado de sorpresa. (El problema se plantea entre: hasta qué punto podemos permitirnos advertir al enemigo de nuestros propósitos; y cuál es el grado de disminución del potencial enemigo deseado dentro de la zona de objetivos, antes del desembarco. El ideal por supuesto es la máxima reducción antes de que el enemigo pueda obtener considerables refuerzos).

En consecuencia, las misiones se planean para ocultar nuestras verdaderas intenciones y engañar al enemigo con respecto al lugar en el que nosotros intentamos realizar el principal asalto. Mientras que nosotros sabemos donde se va a realizar el verdadero desembarco se deben planear acciones a distintos niveles sobre una amplia área para engañar al enemigo en relación con el verdadero punto de desembarco.

Cuando la "Task Force" anfibia entra en la zona de objetivos, su comandante (CATF) asume el control de todas las operaciones aéreas dentro de la zona de objetivos aéreos (AOA). Los ataques aéreos son ahora más concentrados, especialmente en las zonas de aterrizaje de helicópteros y en las áreas de las playas de desembarco. La interrupción de las líneas de comunicación del enemigo es vital. Esto reduce su capacidad para reaccionar contra nuestro desembarco. La importancia de la superioridad aérea aumenta con la llegada del ATF (Amphibious Task Force). Si tenemos en cuenta el daño que un avión enemigo puede infringir con armas nucleares a la ATF, comprenderemos la importancia de la superioridad aérea.

Desde el momento en que se ha tomado la decisión de un desembarco anfibia hasta la hora H, todos los ataques aéreos están previamente previstos y planeados. Sin embargo, después de la hora H, las operaciones del apoyo aéreo no pueden planearse en detalle. El apoyo aéreo tiene que ser flexible para adaptarse a la cambiante situación táctica.

Relaciones del Mando

Una vez que hemos considerado los conceptos, miremos ahora la forma en que la Aviación de la Infantería de Marina puede actuar específicamente en operaciones anfibias.

Dentro de la Fuerza de Desembarco, la "Landing Force Aviation" (Aviación de la Fuerza de Desembarco) está al mismo nivel de mando que los elementos combatientes terrestres y que los componentes de los servicios de apoyo; todos estos elementos están subordinados al comandante de la fuerza de desembarco, tanto si es MEB (Marine Expeditionary Brigade) como si es MEF (Marine Expeditionary Force). El CATF es normalmente el Comandante Aéreo Táctico (TAC) de la Fuerza de Desembarco. En tal cometido asesora al comandante de la Fuerza de Desembarco (LFC) en asuntos de aviación, sobre el apoyo que puede proporcionar la aviación de la fuerza de desembarco y a su vez el apoyo que éstas necesitan durante el asalto anfibia.

En la figura número 1 un típico organigrama nos indica las relaciones de mando.

El LFC tiene su propio estado mayor y cuenta con expertos del estado mayor del Jefe de Aviación para ayudarle en la solución de problemas aéreos. Con su asesoramiento el LFC puede desarrollar el plan más lógico para cumplir su misión. Durante el pro-

RELACIONES DE MANDO EN LAS FUERZAS DE DESEMBARCO

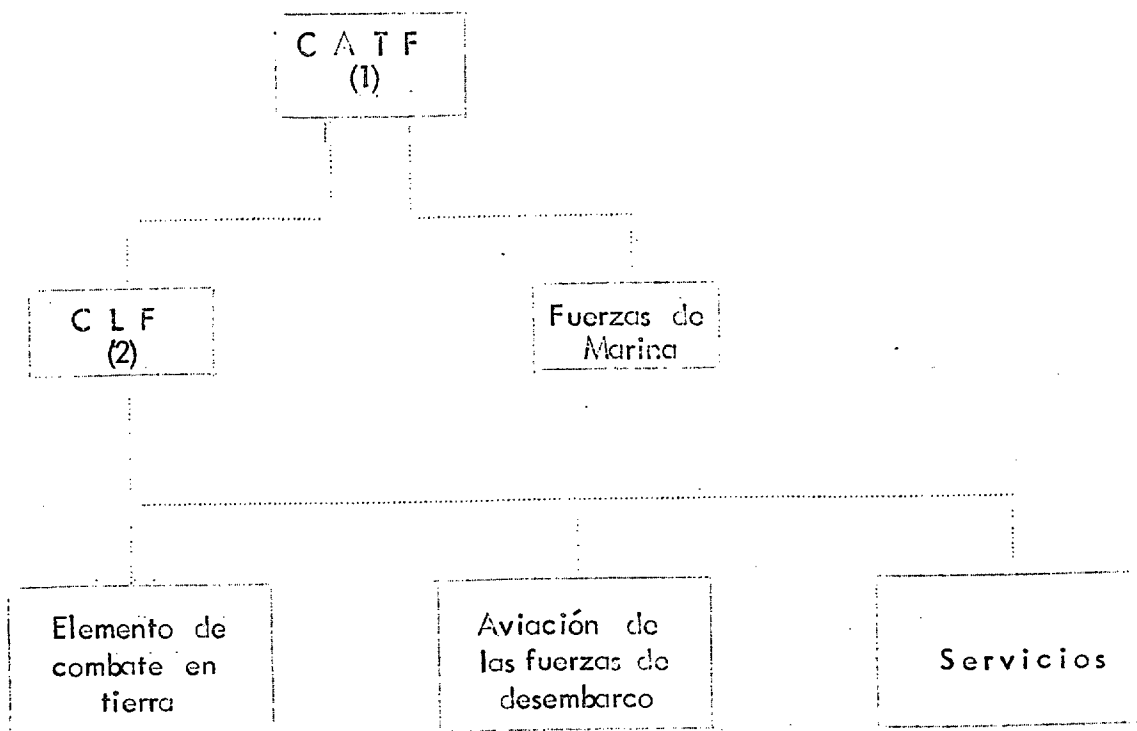


Figura 1

- (1) Comandante de la "Task Force" anfibia
- (2) Comandante de las fuerzas de desembarco

ceso de elaboración de la decisión, el Jefe de la Aviación de la Fuerza de Desembarco presenta sus recomendaciones más adecuadas al plan, tanto por lo que respecta a sus unidades aéreas como al cumplimiento conjunto de la misión de la Fuerza de Desembarco.

El Jefe de Aviación de la Fuerza de Desembarco cuenta naturalmente con un oficial de estado mayor especializado en el empleo y despliegue del componente aéreo de la Fuerza de Desembarco. Al mismo tiempo, la Aviación de la Fuerza de Desembarco - mantiene enlace con los miembros aéreos del estado mayor de la ATF; el aviador naval más caracterizado del estado mayor del CATF, normalmente el Jefe de la unidad de control aéreo táctico asignada, es el Oficial Aéreo Táctico (TAO) para toda la "Task Force" Anfibia.

Después que el Jefe de la Fuerza de Desembarco da su idea de las operaciones y asigna misiones a los elementos combatientes en tierra, a los elementos de apoyo y a los aéreos, sus respectivos jefes comienzan su propia planificación. Y como ustedes habrán oído ya muchas veces, ésta planificación debe ser por supuesto convergente, paralela y detallada.

Hasta ahora, la influencia primordial del Jefe de Aviación en la planificación total está en asegurar con suficiente prontitud el abastecimiento de sus elementos en tierra e instalaciones para las fuerzas de desembarco, al objeto de asumir el control de todas las operaciones aéreas en tierra lo más pronto posible. Suponiendo que sucede esto y que hemos recibido nuestra misión, el Jefe de Aviación de la Fuerza de Desembarco y su estado mayor pueden dedicarse a la tarea de decidir en qué medida van a proporcionar el necesario apoyo aéreo.

Esto lo hacen estudiando las necesidades de apoyo aéreo para:

- antes del día D
- en el día D
- después del día D

Se consideran los cinco campos funcionales de la Aviación Naval:

1. control de aviones y misiles
2. ofensiva aérea
3. guerra antiaérea
4. reconocimiento aéreo
5. apoyo al asalto

Haciendo un estudio analítico de las diversas y difíciles variables, tales como terreno, objetivos, amenaza aérea, etc., el elemento aéreo se organizará en una unidad de orgánica variable, adecuada a cada situación y capaz de proporcionar el necesario apoyo a las fuerzas de desembarco. Puesto que una "típica" ala aérea es actualmente un nombre equivocado -particularmente a la luz de los últimos acontecimientos del Vietnam- es necesario afanarse en conseguir una adecuada organización que permita hacer frente a las necesidades.

Hasta aquí, hemos completado solamente la planificación más básica y establecido la necesaria organización de misiones. El verdadero trabajo está aún por llegar: la distribución de estas unidades dentro de la zona de objetivos, de una manera lógica y rápida.

Empleo de la Aviación de Infantería de Marina

El Ala Aérea de Infantería de Marina está preparada, equipada y entrenada para realizar las cinco misiones citadas anteriormente. Todas las unidades de dicha ala son expedicionarias y pueden volar a la zona de objetivos o ser transportadas por buques de asalto. Estos son los métodos generales de empleo en la Aviación de la Infantería de Marina; pudiéndose emplear uno, todos o una combinación de ellos.

- 1) Las unidades de aviación desembarcan con las fuerzas asaltantes. La unidad de control aéreo y el batallón LAAM (Entrenamiento y apoyo), por ejemplo, son transportados en buques de asalto y desembarcan con las fuerzas asaltantes. Ayudan a extender el control aéreo naval y el sistema de armas antiaéreas en tierra.
- 2) Grupos de Aviación de Infantería de Marina y escuadrones independientes se encuentran preparados fuera de la zona de objetivos, si bien dentro de su autonomía. Estos apoyan la operación.
- 3) Los grupos de aparatos de la Infantería de Marina y escuadrones independientes están situados dentro de la zona de objetivos -utilizando aeródromos ya existentes, o valiéndose de la capacidad de la Infantería de Marina- para instalar en un plazo de tiempo de días un completo SATS (aeródromo reducido, para apoyo táctico). Un buen ejemplo de este método fue nuestra instalación en Chu-lai, en 1965-66.

Pudiéramos añadir que el despliegue previo de unidades aéreas dentro de la zona de objetivos reduce la distancia implicada para las operaciones de apoyo aéreo. Esto significa que los aviones pueden llevar más material, permanecer más tiempo sobre sus objetivos, efectuar más salidas diarias y tener una capacidad de respuesta más rápida, lo que representa un aumento de la capacidad del apoyo aéreo sin aumentar el número de aparatos.

Una vez que hemos pasado revista a los conceptos, examinado las relaciones de mando y conseguido una comprensión del empleo total, volvamos al elemento coordinador, único responsable del funcionamiento del apoyo aéreo.

Control

El control del apoyo aéreo es una responsabilidad conjunta de la Marina y de la Infantería de Marina, normalmente dividido en dos categorías distintas pero paralelas, es decir, a bordo y en tierra. El siguiente cuadro nos ayudará a una mejor comprensión.

SISTEMAS PARALELOS DE CONTROL AEREO

<u>MARINA (a bordo)</u>	<u>INFANTERIA DE MARINA (en tierra)</u>	<u>FUNCION</u>
TACC	DASC	CAS (1)
HDC	DASC	HELOS (2)
CIC (SAAWC)	TACC	AAW (3)
TACC	TACC	SOBRE TODO COORDINACION/SUPERVISION

Figura 2

(1) Control Apoyo Aéreo. (2) Apoyo Helicópteros. (3) Defensa Antiaérea.

Específicamente, la "fase de a bordo" comprende las operaciones de apoyo aéreo a la preparación del asalto, las operaciones de la fase buque-playa y las primeras acciones en tierra dentro de la zona de objetivos. El CATF es responsable del control y coordinación de todas las operaciones aéreas dentro de la AOA durante esta fase. Como medio de control el CATF utiliza su TAO, que coordina la planificación y controla y coordina todo el apoyo aéreo durante la "fase de a bordo". El TACRON (escuadrón de control aéreo táctico) proporciona el personal y equipo para el cumplimiento de esta misión.

El TACC (Centro de Control Aéreo Táctico) es el elemento primordial proporcionado por el TACRON. Es responsable de controlar todas las operaciones aéreas dentro de la zona anfibia de objetivos. El TACC está situado normalmente a bordo del buque insignia del CATF.

Todas las peticiones de apoyo aéreo, hasta que el control de las diversas misiones aéreas corresponda a la fase posterior al desembarco, serán dirigidas al TACC. Este las pasará entonces a las unidades que proporcionan los aviones. Algunos de éstos estarán a bordo de portaviones, otros actuarán desde bases adelantadas y otros pueden estar a cientos de millas de distancia. Pero, de donde quiera que procedan los aviones se practicará el principio de "planificación centralizada, coordinación y control" por el CATF, a través de su TAO y del TACC.

Subordinado al TACC a bordo de la Marina, y específicamente diseñado para el control de helicópteros, está el Centro de la Dirección de Helicópteros, (HDC). Este centro normalmente situado en el buque insignia del Grupo de Helicópteros de Transporte proporciona cierta centralización en el control de las operaciones de los helicópteros. Una completa centralización del control de los helicópteros en el movimiento buque-playa a un nivel como el de un desembarco de "Task Force" anfibia, limita considerablemente a los mandos subordinados en su capacidad de reaccionar rápidamente en los cambios de situación y en hacer pequeñas modificaciones en el plan de aterrizaje de los helicópteros. Por otra parte, una total descentralización daría lugar a problemas de coordinación de armas de apoyo y privaría al Comandante en Jefe de las Fuerzas de Desembarco de su capacidad para influir sobre la situación a través del empleo del apoyo proporcionado por los helicópteros a su disposición. Es necesario llegar a un compromiso entre la total centralización y una completa descentralización.

Para lograr este compromiso, el TACC coordina el movimiento de los helicópteros con las armas de apoyo y otras operaciones aéreas, y dirige al HDC para llevar a cabo el plan de asalto helitransportado y las decisiones del Comandante en Jefe de la Fuerza de Desembarco. Esto sucede particularmente así en aquellos vuelos de helicópteros no planeados previamente, que han de ser coordinados con otras operaciones aéreas o armas de apoyo.

El HDC controlará también al Coordinador de helicópteros (Aerotransportados) HC (A), cuando se use. El HDC mantiene una continua constancia de todos los helicópteros aerotransportados a través del radar y de la radio sobre los puntos de control establecido. Conserva un "estadillo al minuto" de las disponibilidades y de la localización de los helicópteros en cada uno de los transportes de los helicópteros de asalto, incluyendo aquellos que pudieran encontrarse en tierra o ser derribados dentro del área de objetivos. El HDC designa quién proporcionará los helicópteros y señala los helicópteros que han de llevar a cabo el plan aprobado. El HDC recibe peticiones de empleo de helicópteros y les utiliza dentro del límite de su autoridad.

El Centro de Información de Combate (CIC) es otra parte integrante del TACC a bordo de la Marina, sin embargo, no pertenece orgánicamente al TACRON. Su misión es controlar los medios anti-aéreos de la "Task Force" -tanto misiles como aviones-. Aunque aquí no vamos a entrar en detalles, el moderno CIC es el cerebro controlador del Navy Tactical Data System (NTDS). El NTDS es un sistema "mecanizado" de mando y control que proporciona automáticamente multitud de datos que en el pasado eran obtenidos manualmente en el CIC.

Conjuntamente con el TACC trabaja en Centro Coordinador de Armas de Apoyo (SACC) para la coordinación del fuego naval y la aviación. El SACC está situado normalmente en el buque de mando de la Task Force Anfibia y cuenta con elementos del estado mayor de la Fuerza de Desembarco, es decir el TIO (Oficial de Información) y observador artillero.

Y finalmente, aunque no consta en el cuadro anterior, debe mencionarse el Centro de Dirección Aéreo Táctico (TADC). Este tiene la misma función que el TACC (a bordo) si bien limitada a su área específica de responsabilidad. Por ejemplo, si una fuerza avanzada ha sido enviada para realizar operaciones hasta la llegada de la "Task Force" anfibia, el Jefe de dicha fuerza avanzada tiene que disponer de un elemento de control aéreo. Este elemento es normalmente un TADC, constituido por personal del TACRON. El TADC controla el aire hasta la llegada del CATF, entonces el TADC asume la responsabilidad.

Esto abarca el aspecto de los cometidos de la Marina respecto al control durante el período de a bordo. Antes de volver nuestra atención a la fase de control en tierra, -convendrá considerar con qué cuenta el Jefe Aéreo Táctico de la Infantería de Marina.

Como puede verse en el cuadro de la pág. 8 el Grupo de Control Aéreo de la Infantería de Marina (MACG) proporciona los siguientes elementos para el control de la Infantería de Marina sobre todo el apoyo aéreo en tierra: un H&HS, tres MACS y un MASS.

El H&HS - proporciona el Centro de Mando Aéreo Táctico, a través del cual el Comandante Aéreo Táctico coordina y controla todas las actividades aéreas y de misiles.

GRUPO DE CONTROL AEREO DE INFANTERIA DE MARINA (MACG)

CUARTEL GENERAL & ESCUADRON DEL CUARTEL GENERAL (H&HS)



CENTRO DE MANDO AEREO TACTICO (TACC)

ESCUADRON DE CONTROL AEREO DE LA INFANTERIA DE MARINA (MACS)



CENTRO DE OPERACIONES AERO-TACTICAS (TAOC)

ESCUADRON DE APOYO AEREO DE LA INFANTERIA DE MARINA (MASS)



CENTRO DE APOYO AEREO DIRECTO (DASC)

Figura 3

El MACS - proporciona Centros de Operaciones Aero-Tácticas (TAOC), que son responsables de la defensa aérea activa.

El MASS - proporciona el Centro de Apoyo Aéreo Directo (DASC), que enlaza el equipo tierra-aire, por yuxtaposición, con el Centro Coordinador de Apoyo de Fuego (FSCC), proporcionando apoyo directo.

Además del MACG y para completar el cuadro de control de la Infantería de Marina, tenemos los TACP,s (Equipos de control aéreo táctico que incluyen al ALO (Oficial de Enlace Aéreo), a nivel de batallón, al FAC (Controlador Aéreo Avanzado) a nivel de compañía y los elementos necesarios de transmisiones. Ahora podemos comenzar a considerar ya el sistema de control aéreo en tierra de la Infantería de Marina.

Cuando los primeros elementos terrestres baten la playa de desembarco o la zona de desembarco de los helicópteros, el sistema de control aéreo naval está diseminado y los primeros elementos del sistema de la Infantería de Marina comienzan a funcionar. El primero en tierra es el TACP. El FAC está en la playa y sus peticiones de apoyo de fuego van directamente al TACC a bordo. Los primeros cometidos de los TACC,s, por lo que se refiere a las unidades de tierra, es proporcionarles aviones para el apoyo directo.

A medida que se afianzan en tierra las tropas desembarcadas, desembarca el DASC, que adelanta las peticiones al TACC a bordo. También el FAC puede relacionarse directamente con el TACC, según la calidad de las transmisiones en aquel momento. Cuando el DASC desarrolla su completa capacidad en tierra, el CATF le delegará el control del apoyo aéreo directo y de las operaciones en apoyo del asalto en tierra.

El TACC de Infantería de Marina y los TACC están previstos para intervenir en tierra en las siguientes fases, y es cuando adquieren mayor responsabilidad operativa. El TACC (Infantería de Marina) es llamado inicialmente un TADC puesto que el TACC de la Marina está interviniendo aún. Cuando se considera que las instalaciones en tierra pueden hacerse cargo del control aéreo, el TADC (de la Infantería de Marina) llega a ser el TACC, y el TACC de la Marina se convierte en un TADC subordinado, repitiendo el ciclo de manera permanente o alternativa, si es necesario.

Esta ha sido una visión general en las operaciones anfibia sobre el apoyo aéreo Marina-Infantería de Marina. El grado de complejidad depende de la magnitud de las operaciones. El número de elementos y sus respectivos cometidos pueden variar. Por ejemplo, nosotros dejamos que el lector interesado investigue las posibilidades del SAAWC (Coordinador Antiaéreo de Sector), TACA (Coordinador del Transporte Aéreo Aerotáctico), TAO (Observador Aéreo Táctico), el HCA (Coordinador de Aerotransporte de los Helicópteros) y de los ASRT (Equipos de Radar de Apoyo Aéreo).

En resumen, el apoyo aéreo Infantería de Marina-Marina en las operaciones anfibia puede simplificarse, con respecto a lo que debe proporcionar, de la siguiente manera:

- Flexibilidad de planes
- Precisión de fuego
- Rápida respuestas a las peticiones
- Máxima utilización de medios
- Sencillez en las operaciones.

NOTA DE LOS AUTORES. - Aunque este artículo ha sido escrito para perfeccionar una visión general básica y conforme a la doctrina, se han efectuado, con éxito, por los equipos tierra-aire de la Infantería de Marina, adaptaciones, modificaciones y revisiones en la realidad actual del Vietnam. No hace falta poseer una gran imaginación para concebir el paralelismo entre una fuerza naval desembarcada y una operación en tierra heli-transportada dentro del Valle de Ashau. Los conceptos proceden de la década de los años 30, fueron mejorados en la de los 40, empleándose con gran éxito en Inchon, y son todavía válidos sobre las playas o en la jungla del Vietnam.