

CESEDEN

OPERACIONES AEROMOVILES

Estados Unidos. De "Documentos de Información del Estado Mayor Central del Ejército" número 54.



Febrero, 1974

BOLETIN DE INFORMACION NUM. 80 - II

1. DOCTRINA

1.1. CARACTERISTICAS DE LAS OPERACIONES AEROMOVILES

Una operación aeromóvil es aquella en que las fuerzas terrestres se desplazan -- dentro del campo de batalla en vehículos aéreos, bajo el control del Mando de las fuerzas terrestres participantes, empeñándose en operaciones en tierra. Sus características principales son: la sorpresa, la flexibilidad, la capacidad de maniobra, la exacta planificación en tiempo, la minuciosa planificación y preparación, y la velocidad sobre extensas zonas de terreno con una amplia gama de obstáculos terrestres.

La composición básica de una fuerza aeromóvil es un elemento de combate terrestre combinado con un elemento de la Aviación Táctica del Ejército de Tierra, adaptados para llevar a cabo operaciones aeromóviles.

Las operaciones aeromóviles difieren de las operaciones normales de combate en tierra en los siguientes aspectos:

- a) Las operaciones aeromóviles son llevadas a cabo normalmente en áreas ligeramente defendidas por el enemigo, con la ventaja de la sorpresa táctica inicial, o en áreas sometidas a una preparación por el fuego anterior al asalto aéreo, bien de tipo nuclear o de tipo convencional.
- b) Las fuerzas aeromóviles pueden iniciar su actuación en tierra, sobre los objetivos a conquistar, o en sus inmediaciones cuando éstos están ligeramente defendidos o el enemigo ha sido suprimido.
- c) Las fuerzas aeromóviles pueden salvar obstáculos naturales del terreno, barreras hechas por el hombre o posiciones enemigas, para alcanzar objetivos que de otro modo serían inaccesibles.

- d) Las fuerzas aeromóviles están articuladas de modo que tengan un elevado grado de flexibilidad que les permita ser rápidamente empeñadas en sucesivas operaciones defensivas u ofensivas, de acuerdo con la situación.
- e) Ciertas condiciones meteorológicas adversas o deficientes pueden a menudo favorecer la actuación de las fuerzas aeromóviles y los propósitos de su Mando; por otra parte, las condiciones meteorológicas adversas pueden restringir la realización de las operaciones aeromóviles.
- f) Las fuerzas aeromóviles pueden atacar a las fuerzas enemigas desde cualquier dirección, incrementando las ventajas de la sorpresa táctica y ocasionando una reacción prematura del enemigo, que de este modo queda expuesto a la acción de otras fuerzas atacantes o a la actuación de los elementos de apoyo por el fuego.
- g) El abastecimiento y el refuerzo por aire son absolutamente necesarios para el sostenimiento de las operaciones aeromóviles, a menos que estas acciones puedan ser desarrolladas por vía terrestre.
- h) Los tipos y las cantidades del equipo pesado que pueden ser transportados por medios aéreos dentro de las zonas de objetivos están condicionados por las capacidades disponibles de carga (ACL. - "Allowable cargo loads") y por las dimensiones de los compartimentos de carga de los medios aéreos utilizables.
- i) Las fuerzas aeromóviles tienen limitada su capacidad de movimiento en tierra, - así como su potencia de fuego, especialmente de medios contracarro, por lo que son muy vulnerables a los ataques de los medios acorazados.
- j) Para la ejecución de las operaciones aeromóviles es deseable contar con superioridad aérea sobre la zona de objetivos, así como con la supresión de los fuegos terrestres enemigos.
- k) Las fuerzas aeromóviles son especialmente vulnerables durante las fases de desembarque y de reunión en tierra, así como durante el despegue en zonas no aseguradas del territorio enemigo.
- l) La flexibilidad y la velocidad de las operaciones aeromóviles, las hace especialmente apropiadas para su empleo en acciones de decepción y psicológicas.
- m) Las fuerzas empeñadas en las operaciones aeromóviles son un mal objetivo nuclear.

- n) La capacidad aeromóvil de una Unidad da más posibilidades a la hora de designar las fuerzas mantenidas en reserva por el Mando, así como sobre sus posibilidades de ser empeñadas y desempeñadas con arreglo a la situación.

2. CONCEPTOS DE EMPLEO

a) Las fuerzas aeromóviles permiten incrementar las posibilidades de acción en las operaciones terrestres.

El concepto fundamental de la movilidad aérea del Ejército de Tierra se basa en utilizar los aviones, o en sentido más general, los medios aéreos del ET., para incrementar las capacidades de los diferentes elementos de combate en tierra en el cumplimiento de las cinco funciones que integran el combate terrestre: información, movilidad, potencia de fuego, mando, control y transmisiones, junto con todas las acciones necesarias para el apoyo a la ejecución de dichas funciones, conocidas como "apoyo al combate" de los Servicios.

Las fuerzas de los Estados Unidos desarrollan el concepto indicado en el párrafo anterior de dos modos: primero, asignando medios aéreos a las Unidades terrestres, incrementando de este modo su capacidad de combate, y segundo, organizando, equipando e instruyendo Unidades en el uso de los medios aéreos del Ejército para el cumplimiento de sus misiones, que es precisamente lo que se hace con la División Aeromóvil.

La movilidad de las Unidades terrestres se multiplica extraordinariamente debido al uso en gran escala de helicópteros en operaciones aeromóviles, contribuyendo de este modo a incrementar su eficacia de combate.

El uso de los medios aéreos permite a los Mandos terrestres sacar ventaja de su velocidad y flexibilidad para llevar a cabo una gran variedad de misiones, por lo que el contar con esa capacidad de llevar a cabo operaciones aeromóviles permite a las fuerzas terrrestres:

- 1.º Amenazar zonas de la retaguardia enemiga, obligando al enemigo a empeñar fuerzas en la protección de sus instalaciones vitales, o en la conservación del terreno o de posiciones fundamentales.
- 2.º Salvar distancias rápidamente, pasar por encima de obstáculos infranqueables para las fuerzas terrestres y eludir las posiciones enemigas.
- 3.º Ampliar el área de influencia sobre la que un Mando puede actuar y ejercer control.

- 4.º Desplegar las reservas de forma mucho más efectiva, al contar con fuerzas de reacción móviles sobre áreas muy dispersas.
- 5.º Explorar su potencia de combate con una mayor movilidad táctica.
- 6.º Reducir su vulnerabilidad nuclear, sin que se incrementen significativamente sus tiempos de reacción, al poderse emplear despliegues más dispersos.

b) La capacidad de las Unidades terrestres y de las Unidades de la Aviación del Ejército de Tierra para la ejecución de operaciones aeromóviles debe ser elevada, debido a la realización de instrucción frecuente en este tipo de operaciones, las cuales exigen - en muchos de sus aspectos una técnica minuciosa, y al establecimiento de las pertinentes "normas de actuación" (denominadas en el Ejército norteamericano: SOP,s. = "Standing Operating Procedures" - Normas permanentes de actuación).

Como es lógico, las "normas de actuación" son fijadas por los Cuarteles Generales que tienen control operativo sobre los elementos combinados del Ejército de Tierra y de las Unidades de Aviación del ET., que forman las fuerzas aeromóviles.

Una de las partes fundamentales de las "normas de actuación" se referirá, naturalmente, al transporte de los elementos de asalto de los Batallones de Infantería o Paracaidistas en los llamados "Utility Helicopters" (modelos UH-1B y UH-1D), o helicópteros de empleo general.

c) Los elementos de apoyo de combate y de apoyo logístico para el combate, pertenecientes a las Brigadas o a la División y encargados del apoyo directo a los Batallones o a las Brigadas, según la entidad participante, deberán poder ser transportados por helicópteros de carga de tipo medio, con el fin de proporcionar el adecuado apoyo.

d) La disponibilidad orgánica de un elevado número de medios aéreos, junto con las posibilidades de suministro y de mantenimiento de los citados medios, así como la capacidad de admitir refuerzos de medios aéreos con arreglo a las necesidades, hacen que la División Aeromóvil sea la única División capaz de conducir operaciones aeromóviles de larga duración; los otros tipos de Divisiones, aun estando instruídas en estas operaciones, carecen de los medios orgánicos necesarios y apropiados.

3. MISIONES

Las misiones de las fuerzas aeromóviles pueden ser:

- a) Misiones de reconocimiento y seguridad destinadas a descubrir las posibles direcciones de aproximación del enemigo en operaciones tales como:
 - 1.ª Acciones de cobertura.
 - 2.ª Acciones de flanqueo.
 - 3.ª Seguridad de la retaguardia.
- b) Incursiones
- c) Acciones contra fuerzas paracaidistas, aeromóviles o guerrillas.
- d) Explotaciones de efectos nucleares, armas biológicas y químicas o de acciones de fuegos convencionales.
- e) Captura y conservación de puntos clave del terreno.
- f) Ataques secundarios o demostrativos.
- g) Facilitar la economía de medios.
- h) Contraataques sobre penetraciones enemigas.
- i) Acciones "barco-tierra".
- j) Operaciones anfibia.
- k) Operaciones "costa-costa" (tales como el paso de ríos).
- l) Operaciones sobre extensas áreas cubiertas por ríos.
- m) Operaciones de envolvimiento, o sobre obstáculos naturales o artificiales.
- n) Formar parte de las reservas.
- o) Patrullas de largo alcance.

4. COMPOSICION, MANDO Y RESPONSABILIDADES EN LAS FUERZAS AEROMOVILES

La composición de una fuerza aeromóvil viene impuesta por la misión específica que le ha sido encomendada, pero en cualquier caso deberá tener un componente de combate terrestre y un componente aéreo. Puede también incluir uno o más elementos de apoyo de combate, tales como elementos de apoyo por el fuego, elementos de apoyo por reconocimientos, elementos de ingenieros, etc., y, finalmente, puede también tener uno o más elementos de apoyo logístico.

Dadas las especiales características de las Unidades de Infantería, su versatilidad y sus posibilidades de transporte aéreo, el elemento principal de una fuerza aeromóvil es de Infantería.

Los elementos de apoyo pueden ser asignados al elemento principal puestos en situación de apoyo directo (agregados), o bien bajo control operativo del citado elemento principal.

Las fuerzas aeromóviles deben ser versátiles. La obtención de un elevado grado de versatilidad requiere imaginación para organizar la fuerza con un adecuado equilibrio entre los elementos necesarios para varios tipos de operaciones, con el fin de obtener el máximo provecho de la capacidad de movimiento rápido y de su flexibilidad. A causa de la gran demanda de transporte aéreo que existe en el campo de batalla, los medios aéreos suelen ser asignados en apoyo de un Mando terrestre durante el espacio de tiempo más corto compatible con el cumplimiento de la misión de la fuerza aeromóvil.

El Escalón más bajo de Mando capaz de controlar y coordinar la totalidad de la operación aeromóvil es el encargado de ejercer el control de los medios aéreos de acuerdo con el plan general, lo que incluye la coordinación con la Artillería, con la Defensa Aérea, el apoyo aéreo y la regulación del espacio aéreo de todos los posibles usuarios del área de operaciones, así como la coordinación del plan de maniobra de la fuerza aeromóvil y del plan de apoyo logístico con los planes del Escalón superior, Escalones adyacentes y subordinados.

El elemento de Defensa Aérea (ADE), localizado en el TOC. ("Tactical Operations Center" -Centro de Operaciones Tácticas) de la fuerza aeromóvil ejecutante, tiene la responsabilidad de coordinar el uso del espacio aéreo en el área de operaciones.

Las relaciones de Mando que se establecen entre el elemento terrestre y el elemento aéreo dependen, como se ha dicho, de la capacidad de la Unidad terrestre para planificar, controlar y coordinar el movimiento aéreo. Normalmente, las Unidades de Aviación son puestas en apoyo directo de la Unidad terrestre, conservando el control de ambas Unidades el Cuartel General que dirige y apoya la operación.

La decisión de asignar una Unidad aérea a una Unidad terrestre debe considerar, entre otros factores, la posibilidad de que el elemento terrestre pueda controlar los medios aéreos y pueda ser capaz de proporcionarles las grandes cantidades de abastecimientos que necesitan (especialmente munición y combustible). Por consiguiente, manteniendo el principio citado de que el Escalón más bajo capaz de controlar y coordinar una operación aeromóvil es el que ejerce el control de los medios aéreos de apoyo, el denominado control operativo es la relación normal de mando que se utiliza, puesto que no impone sobre la Unidad terrestre apoyada ninguna responsabilidad logística para la Unidad aérea.

De un modo general, puede decirse, puesto que los factores a considerar son múltiples y variables con las circunstancias, que el control operativo de los medios aéreos por parte de la Unidad terrestre es el medio utilizado para la ejecución de las operaciones aeromóviles de corta duración por parte de las Unidades no típicamente aeromóviles, pero que tienen esa capacidad si se las dota de medios necesarios.

Por el contrario, la División Aeromóvil, dotada de considerables medios aéreos, con instrucción adecuada, y especialmente en el caso de operaciones de larga duración, llevadas a cabo por una fuerza operativa de tipo Brigada o Batallón, puede tener asignados los medios aéreos; sin embargo, aún en este caso, la División puede apoyar a la fuerza operativa de algún modo para aliviarla del excesivo peso en la planificación del apoyo logístico.

Las Unidades designadas para llevar a cabo una operación aeromóvil se integran en una "Airmobile Task Force" -Fuerza Operativa Aeromóvil. El Mando terrestre asume el mando de la fuerza aeromóvil.

5. APOYO DE LAS UNIDADES DE AVIACION (TIERRA)

Las responsabilidades del Mando de la Unidad de Aviación y de su Estado Mayor que han recibido la misión de apoyar una operación aeromóvil, son:

- a) Auxiliar al Mando de la fuerza operativa y a su Estado Mayor en la planificación y coordinación de la operación aeromóvil, en todos aquellos aspectos correspondientes a los medios aéreos.
- b) Determinar la disponibilidad de medios aéreos para apoyar la operación e informar de ello al Mando de la Unidad terrestre.
- c) Establecer planes para el uso de los medios orgánicos de vigilancia y de reconocimiento sobre el área de operaciones, y en su caso, solicitar misiones de vigilancia y de reconocimiento a los Escalones superiores.
- d) Calcular las capacidades máximas de carga para cada tipo de avión, de acuerdo con el día y la hora de la operación. Esto es especialmente importante en el caso de helicópteros, por depender su capacidad de carga de la densidad, la altura y de otros factores que pueden cambiar no sólo en un determinado día, sino incluso durante la misma operación.
- e) Establecer, coordinar y dirigir los elementos para el control del movimiento aéreo. Este control puede ser proporcionado por medio de aeronaves, Jefes de vuelo.

lo, "pathfinders", personal del TOC., Unidades de control de tráfico aéreo, o bien una combinación de varios de estos elementos. En ciertas ocasiones, el personal especialmente entrenado de las Unidades terrestres puede ser designado para participar en el control del movimiento aéreo.

- f) Organizar los medios aéreos de modo que se adapten a la realización del plan de carga y del plan de desembarque en la zona de objetivos, procurando mantener la integridad orgánica de las Unidades tanto como sea posible.
- g) Llevar a cabo detallados "briefings" para todo el personal participante en lo que se refiere al aspecto aéreo de la operación.
- h) Asegurarse de que se han tomado las medidas necesarias para el reabastecimiento de carburante y de municiones, así como para el mantenimiento de todos los medios aéreos participantes.

En las operaciones aeromóviles se debe tratar de introducir en el área de objetivos, durante la oleada inicial, el máximo de los medios necesarios para el desarrollo de las operaciones; sin embargo, normalmente, por limitación de medios, deberá planificarse la realización de vuelos de reabastecimiento. En lo que se refiere al mantenimiento, debe planearse la realización del denominado "on-site maintenance" (mantenimiento "sobre el terreno") para asegurar la mayor disponibilidad posible de los medios aéreos.

- i) Coordinar el movimiento de los medios aéreos en formaciones adaptadas a los planes de carga, con las debidas medidas de seguridad y con tiempo oportuno, - hacia las denominadas zonas de carga o recogida ("loading areas" o "pickup zones" - PZ).
- j) Establecer las medidas necesarias para el control de las columnas aéreas en relación con los fuegos navales, aéreos y terrestres, especialmente de artillería.
- k) Establecer planes para el continuo apoyo aéreo, en sus diferentes modalidades, a las fuerzas aeromóviles en la zona de objetivos, lo que representa la utilización de un limitado número de medios de transporte, de helicópteros de ataque y de medios de observación y vigilancia para incrementar las posibilidades de los medios empeñados en la zona de objetivos.
- l) Coordinar el empleo de los helicópteros armados, lo que se lleva a cabo por la planificación conjunta entre el mando de la fuerza operativa, el Mando de los medios aéreos y el coordinador de fuegos (FSCOORD).

Los helicópteros armados son idóneos para escoltar a la fuerza aeromóvil en su movimiento dentro de la zona de objetivos. Una vez allí, son utilizados para

- Llevar a cabo misiones de reconocimiento y de seguridad de las posiciones en tierra mientras tiene lugar la toma de los objetivos por las fuerzas terrestres.
- m) Difundir los partes meteorológicos proporcionados por las Fuerzas Aéreas.
 - n) Establecer planes para la evacuación sanitaria de las bajas producidas en la fuerza operativa.
 - o) Proporcionar modelos de los diferentes medios aéreos a utilizar en la operación - para instrucción y ensayo de las fuerzas terrestres.

5.1. PLANES DE LAS UNIDADES DE AVIACION

Tan pronto como sea posible dentro de la secuencia del planeamiento, el Jefe de la Unidad de Aviación que ha recibido la misión de apoyar a una operación aeromóvil, prepara y distribuye a sus subordinados las instrucciones que necesitan para llevar a cabo el cumplimiento de sus propias misiones. Normalmente, cuando se recibe la alerta correspondiente a la operación que se planea, que suele venir en forma de una directiva general dada por el Mando de la fuerza operativa, en la que se establecen las necesidades de apoyo que se requieren, el Mando de las Unidades de Aviación analiza su misión, para:

- 1.º Establecer los enlaces necesarios.
- 2.º Determinar el equipo especial que requiere su Unidad.
- 3.º Obtener las predicciones meteorológicas y determinar las ayudas a la navegación que serán necesarias.
- 4.º Determinar las necesidades de mantenimiento que se requerirán.
- 5.º Informar al Mando terrestre de sus posibilidades de transporte, así como de los tiempos de vuelo entre las zonas de carga o recogida y las de desembarque.
- 6.º Determinar las responsabilidades de las cadenas de mando que se establezcan.
- 7.º Determinar el número de vuelos necesarios.

5.2. MOVIMIENTO A LAS ZONAS DE CARGA O RECOGIDA

El Jefe de misión aérea colabora con el Mando de la fuerza operativa en la selección de las zonas de carga, para garantizar que reúnen las condiciones necesarias desde el punto de vista del empleo de los medios aéreos.

Cuando los puntos y zonas de carga han sido seleccionados, es responsabilidad del Jefe de misión aérea hacer que todo su personal participante tenga conocimiento de su localización, de las rutas de aproximación, tiempos de llegada, condiciones de vuelo, etc.

Los factores que influyen en el éxito del movimiento aéreo a las zonas de carga pueden ser:

- 1.º Rutas de vuelo que proporcionan la máxima seguridad.
- 2.º Apoyo de fuegos durante el movimiento.
- 3.º Seguridad en las rutas de aproximación a las zonas de carga o recogida. Cualquier tipo de avión es particularmente vulnerable durante la aproximación a tierra.
- 4.º Seguridad en las zonas de carga o recogida. Deben establecerse medidas de confirmación de seguridad en las zonas por parte de las fuerzas en tierra. Las Unidades aéreas y terrestres deben dispersarse, en la medida que sea posible, para limitar los efectos de un ataque.
- 5.º Coordinación para asegurar el máximo uso de los fuegos de apoyo, incluyendo los proporcionados por los helicópteros armados, el apoyo de fuego aéreo, la artillería y cualquier otro medio capaz de proteger a los medios aéreos.
- 6.º Minuciosa planificación del movimiento para asegurar la llegada a las zonas de carga y recogida con arreglo a los tiempos establecidos.
- 7.º Las formaciones de vuelo y de aterrizaje deben ser elegidas de modo que minimicen los efectos del terreno, las condiciones meteorológicas y los fuegos del enemigo. Las formaciones de aterrizaje deben sacar el máximo partido del tamaño y de la forma de las zonas de carga, con el fin de facilitar la rápida carga del armamento, material, equipo y personal.
- 8.º Uso de sistemas de guiado final en la aproximación a tierra, especialmente "pathfinders", siempre que sea posible.
- 9.º Uso de señales preestablecidas para señalización de los puntos de carga, que no comprometan la seguridad. Los fuegos de artillería o los humos se pueden utilizar como puntos de referencia.
- 10.º Uso de sistemas de guiado mediante los helicópteros armados, los helicópteros de "puesto de mando" u otro tipo de avión.
- 11.º Medidas de seguridad basadas en las formaciones de vuelo, con el fin de evitar grandes concentraciones de aviones sobre zonas normalmente carentes de tráfico aéreo que puedan descubrir al enemigo una actividad anormal. Pueden ser nece

sarios sistemas de infiltración, a pesar de la complicación que en el cumplimiento de la misión aérea representan.

5.3. CARGA

El Jefe de una misión aérea, o su personal de enlace, colaboran con el Mando de la fuerza operativa en la preparación de los planes de carga (véase Anexo 12).

Las condiciones ideales de carga para obtener el máximo aprovechamiento de las capacidades disponibles son muchas veces difíciles de conseguir; sin embargo, las siguientes normas son casi siempre de aplicación general:

- 1.ª Todos los Mandos de Unidad deben esforzarse por mantener los lazos orgánicos. Todo individuo lleva consigo su equipo básico de combate; la munición acompaña a cada arma.
- 2.ª El personal y el equipo clave se distribuye entre varios aviones o helicópteros.
- 3.ª Las cargas se preparan y registran en un manifiesto que prepara la Unidad apoyada.
- 4.ª Siempre que sea posible, se carga todo el equipo junto con sus piezas de repuesto y accesorios necesarios para mantenerlo en funcionamiento.
- 5.ª Las armas colectivas van acompañadas por sus sirvientes.
- 6.ª El tiempo disponible es un factor esencial en la confección de los planes de carga y en la utilización al máximo de las posibilidades de transporte, llegándose incluso a utilizar el sistema de "tablas de cargas tipo".

Las consideraciones que pueden influir en la selección de sistemas de carga - externa o interna son:

- 1.ª Distancia de transporte.
- 2.ª Tamaño de la carga.
- 3.ª Equipos sin ruedas (por ejemplo, "containers", etc.).
- 4.ª Disponibilidad de medios aéreos.
- 5.ª Prioridades.
- 6.ª Enemigo.
- 7.ª Terreno.

- 8.ª Fragilidad de la carga.
- 9.ª Protección contra agentes atmosféricos.
- 10.ª Densidad/altitud.
- 11.ª Material explosivo accionado eléctricamente.
- 12.ª Negar información al enemigo.
- 13.ª Velocidad de vuelo.
- 14.ª Seguridad en las zonas de desembarque, donde una larga descarga podría exponer los medios aéreos al fuego enemigo.
- 15.ª Disponibilidad de equipos (redes, "containers", etc.) para el transporte externo.
- 16.ª Tiempo disponible para carga y descarga.

5.4. DIVISION AEROMOVIL.

EL GRUPO DE AVIACION

5.4.1. El Grupo de Aviación

Misión:

Proporcionar el apoyo de medios aéreos a la División Aeromóvil y personal especializado en cuestiones aéreas a su Cuartel General.

Organización:

Véanse Anexos 3 al 11.

Posibilidades:

- a) Puede proporcionar vigilancia aérea limitada en el campo de batalla, para la adquisición de información sobre el enemigo y sobre el terreno, así como para la identificación de blancos para las Unidades de fuego.
- b) Con su disponibilidad normal de helicópteros (60 por 100 de los CH-47 y 80 por 100 de los UH-1), puede transportar simultáneamente los elementos de asalto de dos Batallones de Infantería y tres Baterías de 105 mm., o bien una combinación de elementos similar a la mencionada.

Se hace notar en este punto un concepto, que debe quedar perfectamente claro, en relación con la División Aeromóvil: los medios aéreos de que dispone esta División sólo permiten el transporte simultáneo de unos limitados medios de -

combate. Lo que distingue a esta División es que todos sus medios son transportables por sus propios medios aéreos, en sucesivos vuelos, y sobre todo, que todos sus componentes están instruidos permanentemente y específicamente en la ejecución de operaciones aeromóviles.

- c) Puede operar continuamente en condiciones atmosféricas que permitan el vuelo visual, mientras que sólo puede operar en condiciones limitadas en el caso de que éstas exijan el vuelo instrumental.
- d) Puede proporcionar medios aéreos a aquellas Unidades divisionarias que carecen de ellos orgánicamente, o bien reforzar los limitados medios que poseen ciertas Unidades, como los Cuarteles Generales de Divisiones y Brigadas o la Artillería divisionaria.
- e) Puede reforzar la capacidad de evacuación aérea del Batallón de Sanidad en evacuaciones no urgentes.
- f) Proporciona apoyo de "pathfinders" a la División.
- g) Proporciona escolta aérea armada a la totalidad de las necesidades de la División.

6. PLANIFICACION DE OPERACIONES AEROMOVILES

La planificación de una operación aeromóvil se caracteriza por el tiempo disponible, por el detallado cálculo de tiempos, por su minuciosidad en función del tiempo disponible, por su claridad y por su exactitud.

Los planes deben ser tan detallados como sea posible, de acuerdo con el tiempo de que se dispone. Dada la naturaleza de la División Aeromóvil, organizada permanentemente y dotada de medios propios, a diferencia de los otros tipos de División: Aerotransportada y Paracaidista, será utilizada en muchas operaciones con escaso tiempo de preparación, por lo que los tiempos de planificación deben reducirse a base de una constante instrucción y de mantener un estado permanente de disponibilidad operativa y logística.

Aparte de los planes tácticos -que serán detallados a continuación- de apoyo aéreo, de apoyo de fuegos, etc., la planificación de una operación aeromóvil debe incluir detalladas previsiones sobre:

- a) Transmisiones:
 - En las zonas de carga.
 - En la zona de objetivos.
 - Durante el movimiento de las formaciones en vuelo.
 - Para el apoyo de fuegos.
 - Para el apoyo logístico y el refuerzo de la operación.

- b) Procedimientos de abastecimiento:
 - Cantidades y tipo, según las operaciones a realizar.
 - Disponibilidades y capacidad de métodos aéreos.
 - Secuencia en tiempo de los abastecimientos.
 - Evacuaciones de equipo y material recuperable.
 - Previsiones meteorológicas.
 - Exceso de material.

- c) Evacuación y hospitalización.

- d) Consideraciones administrativas:
 - Partes de efectivos.
 - Partes de bajas.
 - Prisioneros de guerra y material capturado.
 - Control de muertos.

- e) General:
 - Recuperación de helicópteros derribados.
 - Demoliciones.
 - Planes de retirada.

En general, puede decirse que la planificación de todos estos detalles, como se verá a continuación con los planes tácticos, difiere poco del método y de los conceptos que forman la planificación de otro tipo de operaciones de envolvimiento vertical, como, por ejemplo, una operación aerotransportada, donde se manejan prácticamente los mismos conceptos de zonas de reunión, zonas de carga, movimiento en vuelo, etc., siendo la única diferencia la utilización masiva del helicóptero, que, por su extraordinaria flexibilidad, puede complicar extraordinariamente la planificación, especialmente para obtener un elevado rendimiento de su uso. Los helicópteros se pueden utilizar para transportar -- unos elementos hacia los objetivos y para evacuar, en su viaje de regreso a otra zona diferente de su zona de carga, a otros elementos, heridos o material. Su propio reabastecimiento de combustible y munición, por su frecuencia y su flexibilidad para adaptarse a modificaciones impuestas por el enemigo o por la operación, puede ser mucho más complicado que en el caso de aviones.

7. PLANIFICACION TACTICA

7.1. GENERAL

La reglamentación norteamericana sobre la planificación táctica de las operaciones aeromóviles encabeza esta parte, con la consideración de que "los Mandos deben estar atentos para aquellas ocasiones que surjan o que ellos mismos puedan crear, en las que la participación de una fuerza aeromóvil puede influir materialmente en el resultado de las operaciones terrestres, por lo que la planificación no sólo incluye la preparación de una operación determinada, sino una valoración constante de la situación táctica, tratando en todo momento de encontrar la situación propicia para el empleo del envolvimiento vertical".

En lo indicado en el párrafo anterior parece encerrarse el verdadero concepto de las operaciones aeromóviles, que se traduce, por su presencia constante en el campo de batalla, en algo similar, en cuanto a su empleo, a un "arma de fuego" para la que hay que buscar constantemente aplicación e incluso llevar a cabo acciones terrestres que favorezcan su uso exclusivo para aplicar sus enormes posibilidades.

La planificación de las operaciones aeromóviles, lo mismo que todas las de envolvimiento vertical, se lleva a cabo en secuencia inversa como cronológicamente se desarrollan las operaciones; es decir, se inicia con el plan táctico en tierra y se sigue con la planificación del desembarco, el movimiento a la zona de desembarco, la carga en las zonas de carga, para finalizar con la concentración en las denominadas zonas de espera.

Los factores que influyen en la planificación son:

- 1.º Misión.
- 2.º Organización para el combate de acuerdo con los objetivos.
- 3.º Situación táctica.
- 4.º Medios aéreos disponibles.
- 5.º Situación enemiga y sus posibilidades.
- 6.º Terreno y condiciones atmosféricas.
- 7.º Apoyo de combate disponible.
- 8.º Apoyo logístico necesario.
- 9.º Necesidades de reconocimiento y vigilancia necesarios.
- 10.º Defensa Aérea disponible.
- 11.º Necesidades de enlace.

7.2. SECUENCIA DE PLANIFICACION

Como se ha indicado, la secuencia de planificación es:

- Plan táctico terrestre, en el que se incluyen planes para la retirada de las fuerzas, con escasa, nula o gran oposición enemiga; su enlace con otras fuerzas terrestres; reorganización, y despliegues posteriores previstos.
- Plan de desembarco, que incluye tiempos y fases en el desembarco de las tropas y de los abastecimientos de acuerdo con el plan táctico.
- Plan de movimiento aéreo de acuerdo con el plan de desembarco.
- Plan de carga de acuerdo con el plan de movimiento.
- Planes de reunión de acuerdo con el plan de carga.

Todos estos planes citados son distribuidos normalmente como anexos a una Orden de Operaciones.

Dada la semejanza que estos planes tienen con los que se redactan en las operaciones aerotransportadas, no se hace comentario detallado sobre ellos, pero se incluyen unos ejemplos del formato de los mismos.

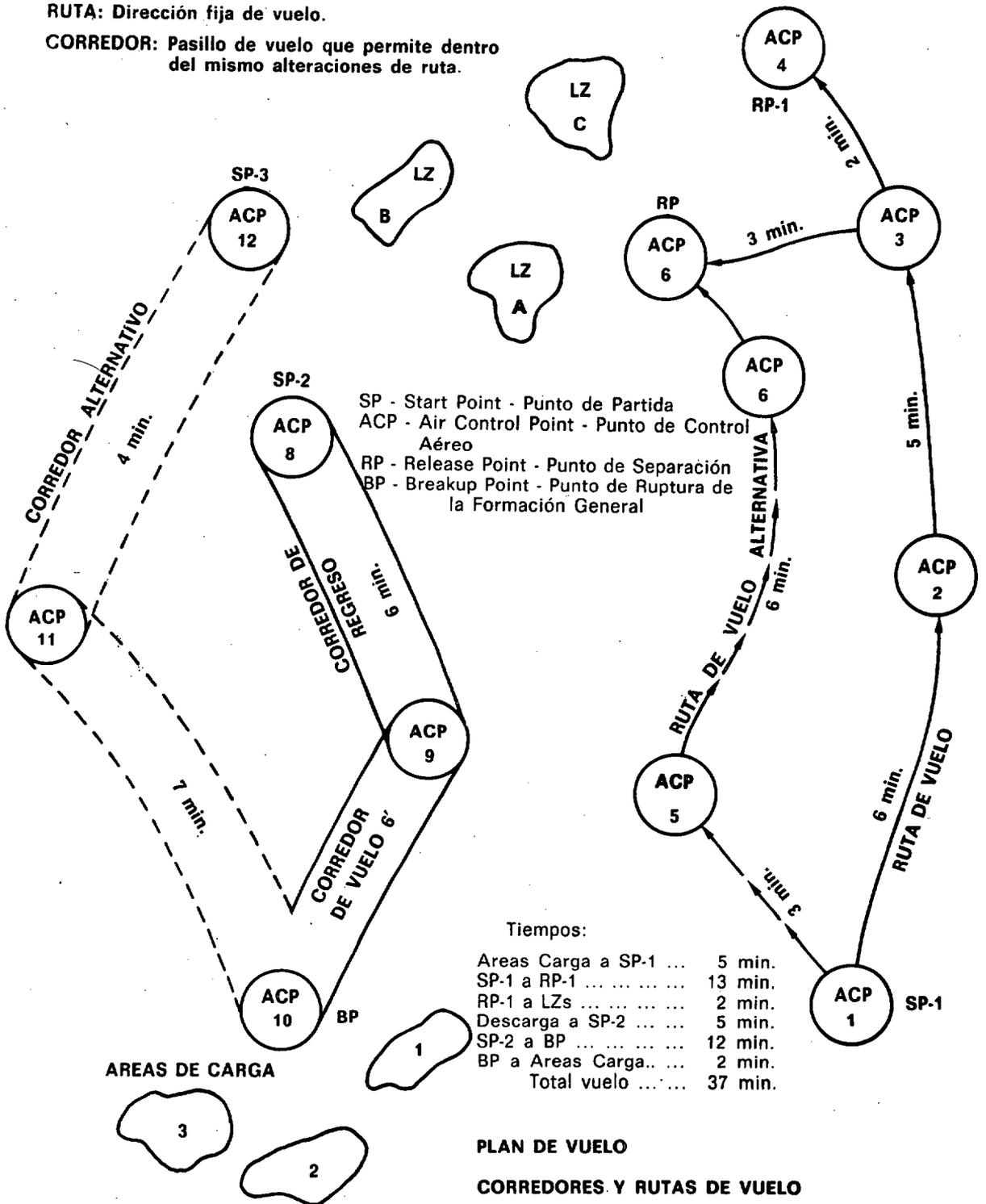
8. DIVISION AEROMOVIL

Véase organigrama del Anexo 2.

- - -

RUTA: Dirección fija de vuelo.

CORREDOR: Pasillo de vuelo que permite dentro del mismo alteraciones de ruta.



PLAN DE VUELO

CORREDORES Y RUTAS DE VUELO

ANEXO 3

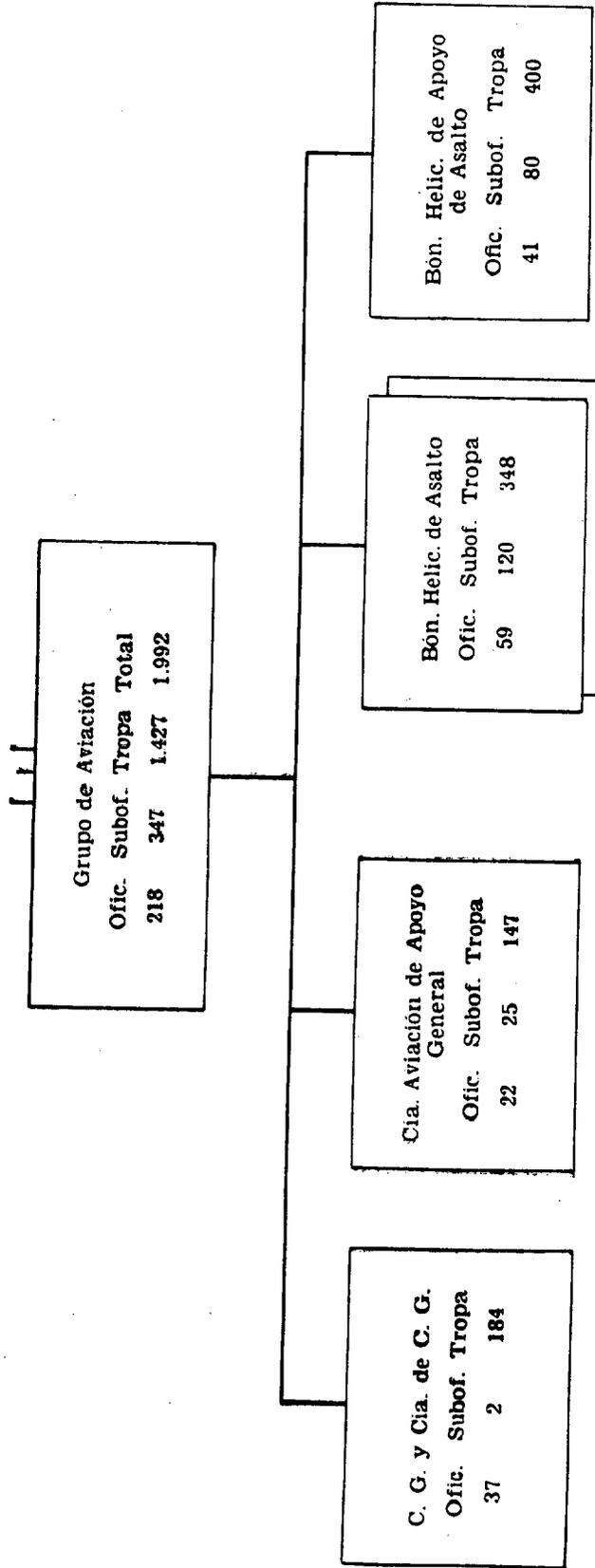
DIVISION AEROMOVIL

CUADRO DE DISTRIBUCION DE AVIONES Y HELICOPTEROS

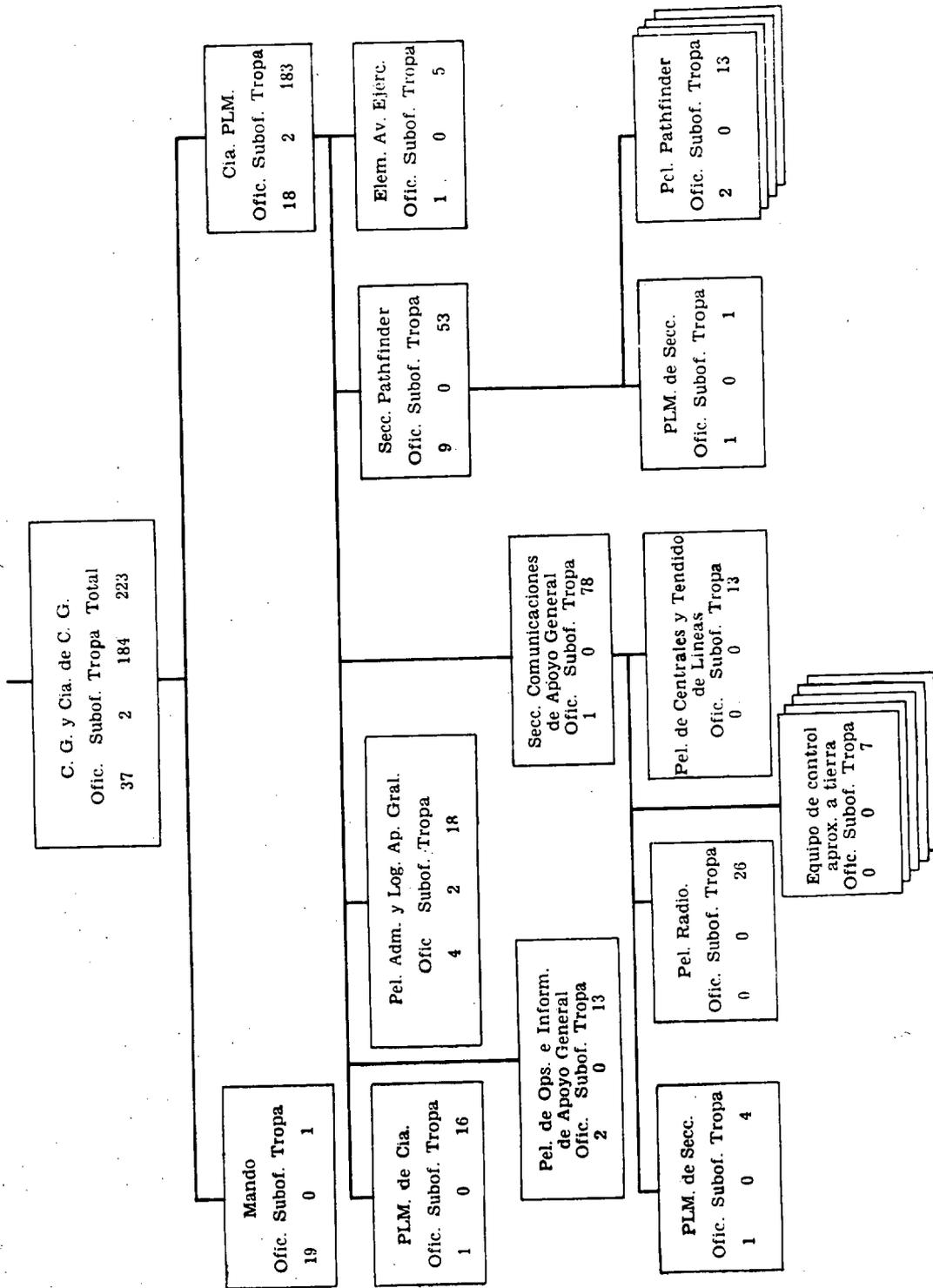
AERONAVES	GRUPO DE AVIACION			Grupo de Caballería	Artillería divisionaria	3 CG.s. Brigadas	DISCOM. (1) (Servicios)		TOTAL
	Compañía de Aviación Ap. Gral.	Batallón de helicópteros asalto	Batallón de apoyo de helicópteros asalto				Batallón de Sanidad	Batallón de manten. de aviones de transporte	
OH-6A	10	6	3	30	16	24		4	93
UH-1B	6	24		38	43				111
UH-1D	4	120		20		15	12	5	176
CH-47			48						48
OV-1B	3								3
OV-1C	3								3
Total	26	150	51	88	59	39	12	9	434

(1) "Division Support Command" (Mando de Apoyo Logístico).

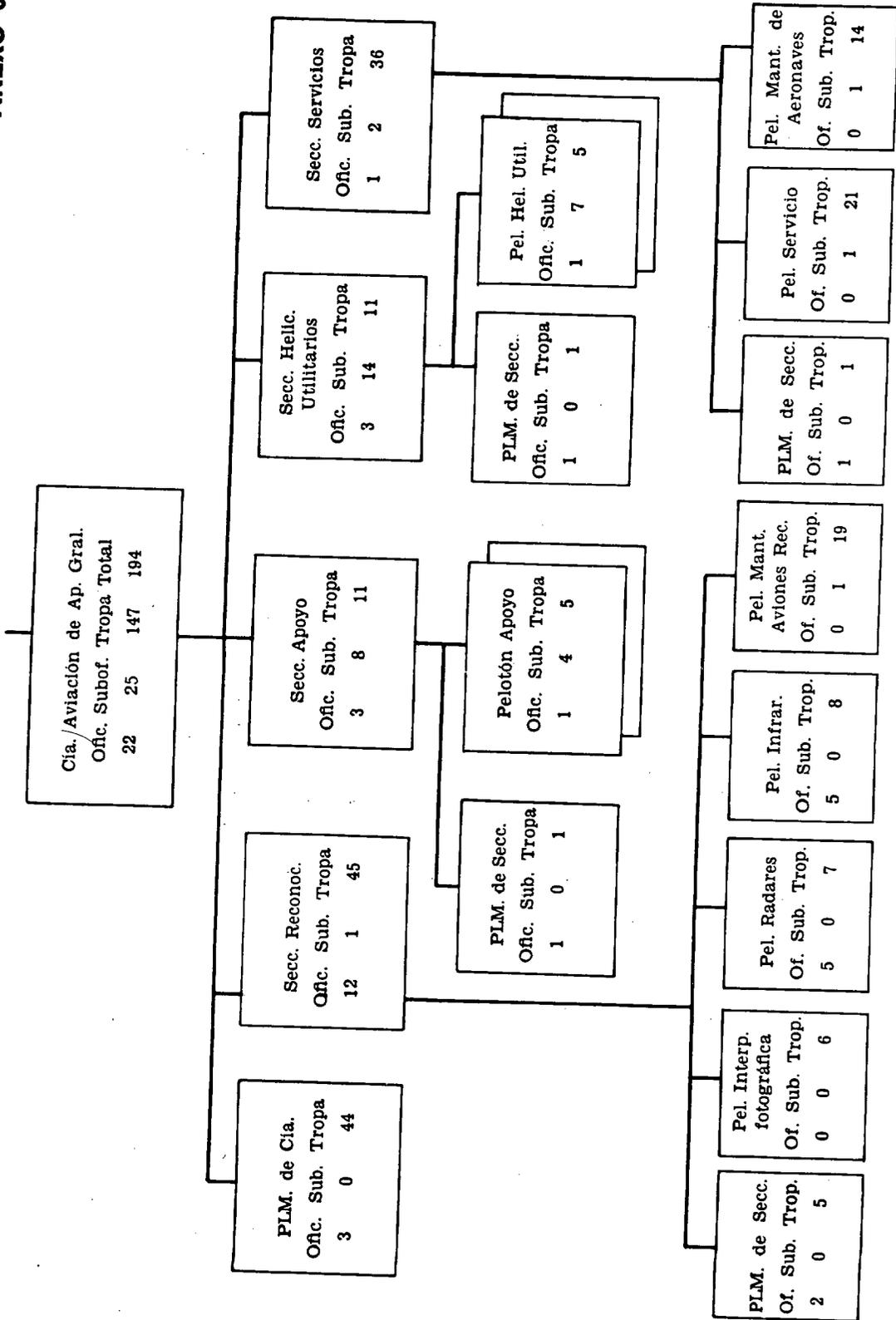
ANEXO 4



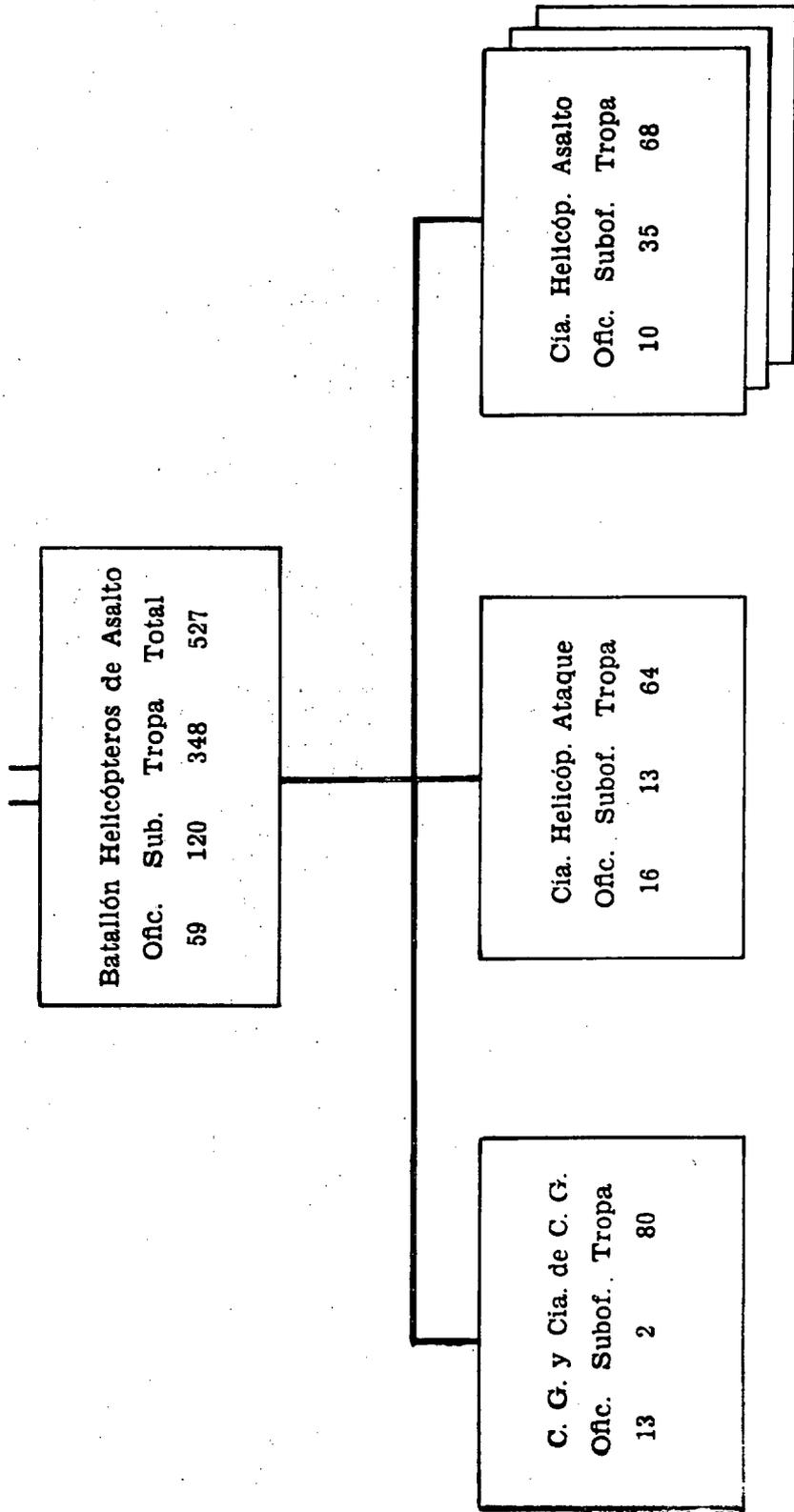
ANEXO 5

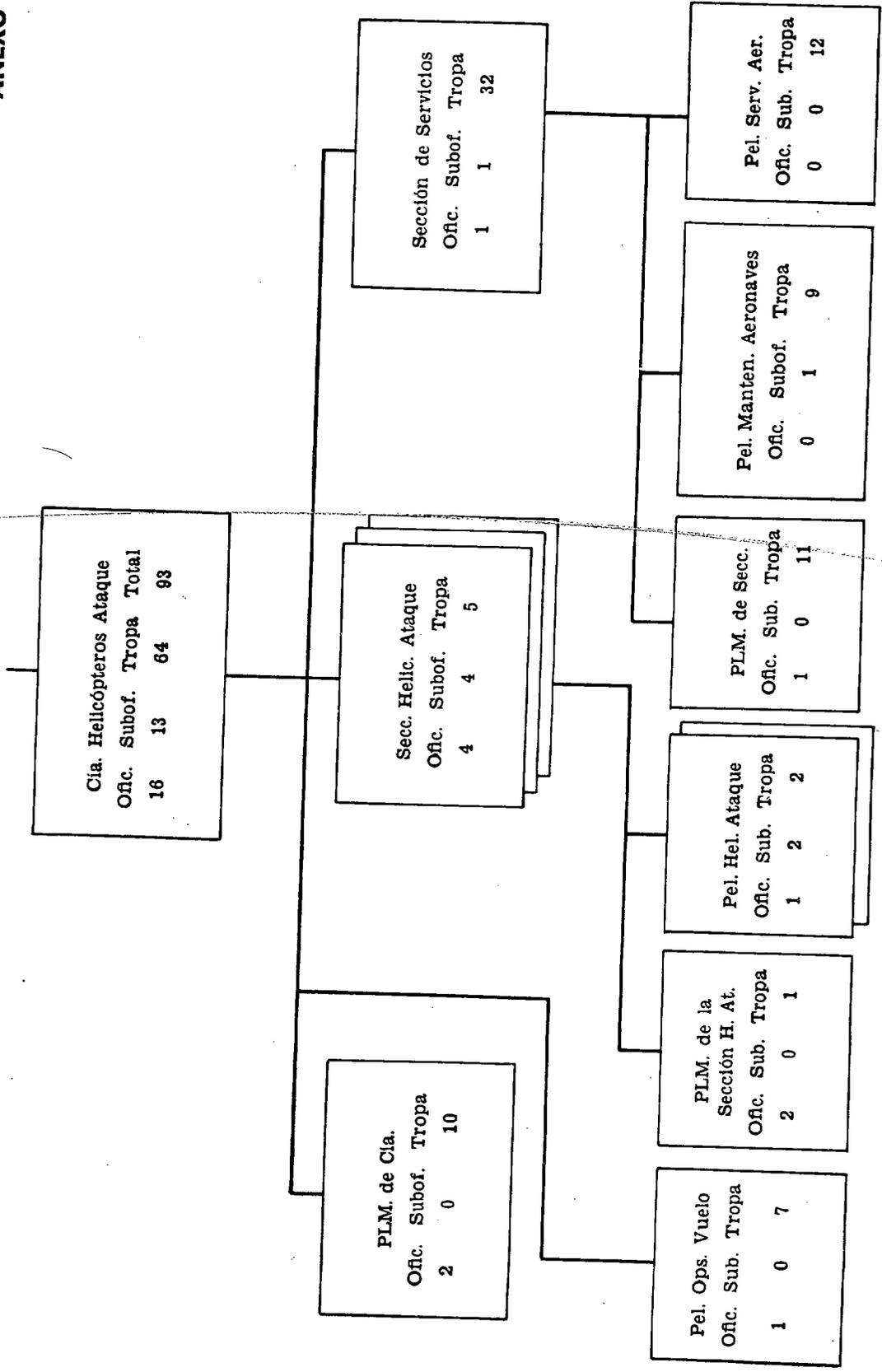


ANEXO 6

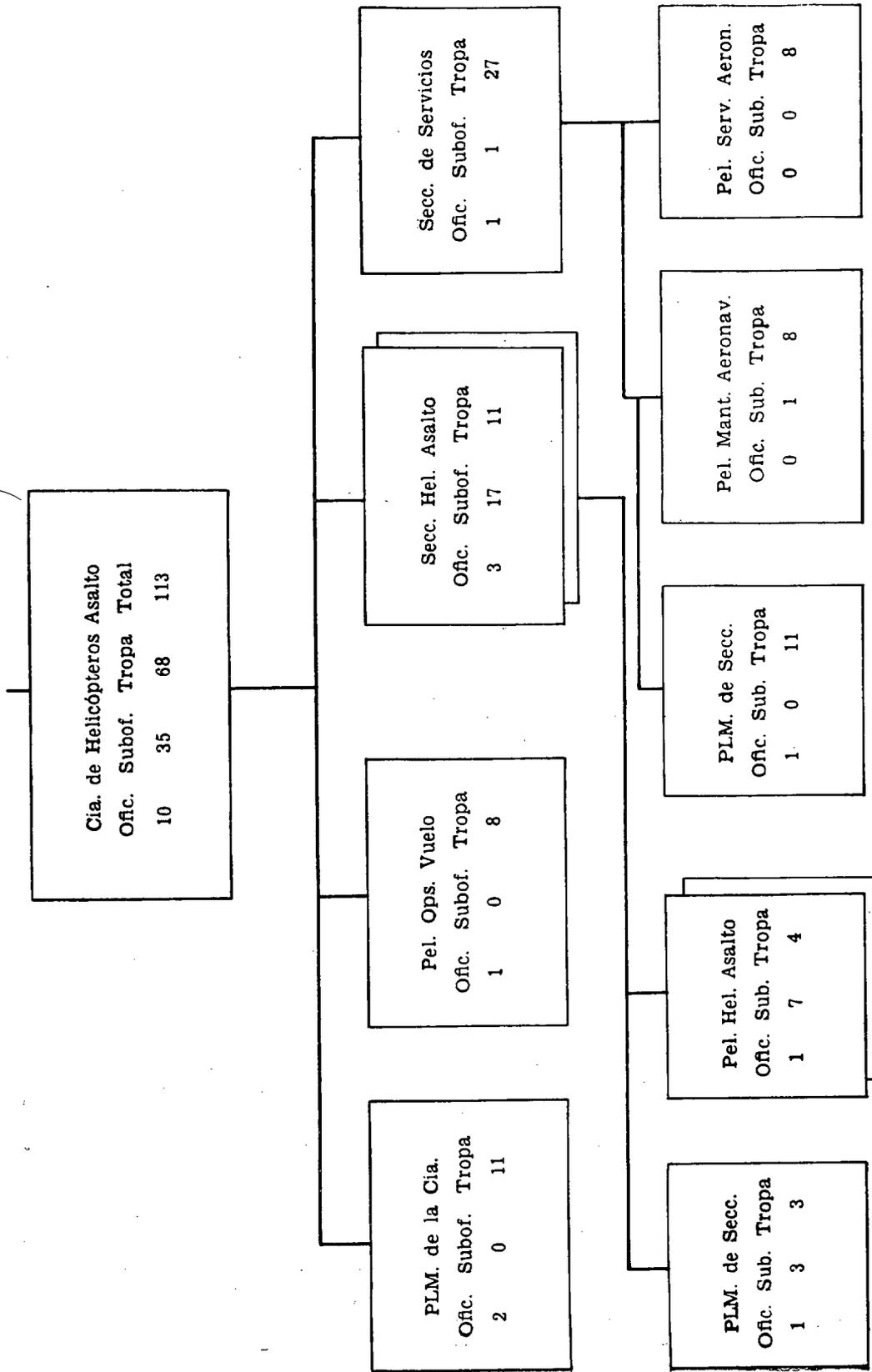


ANEXO 7

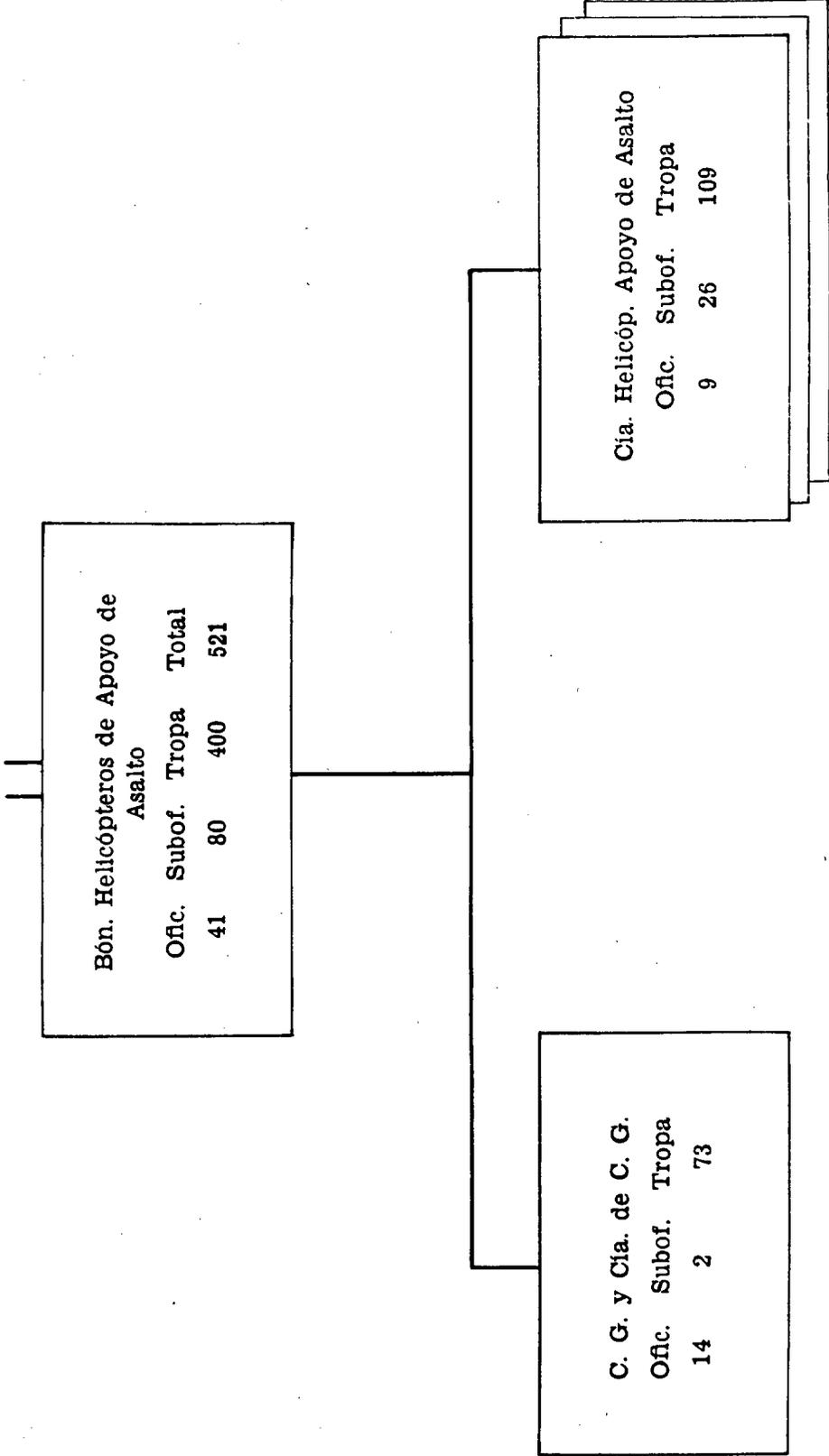




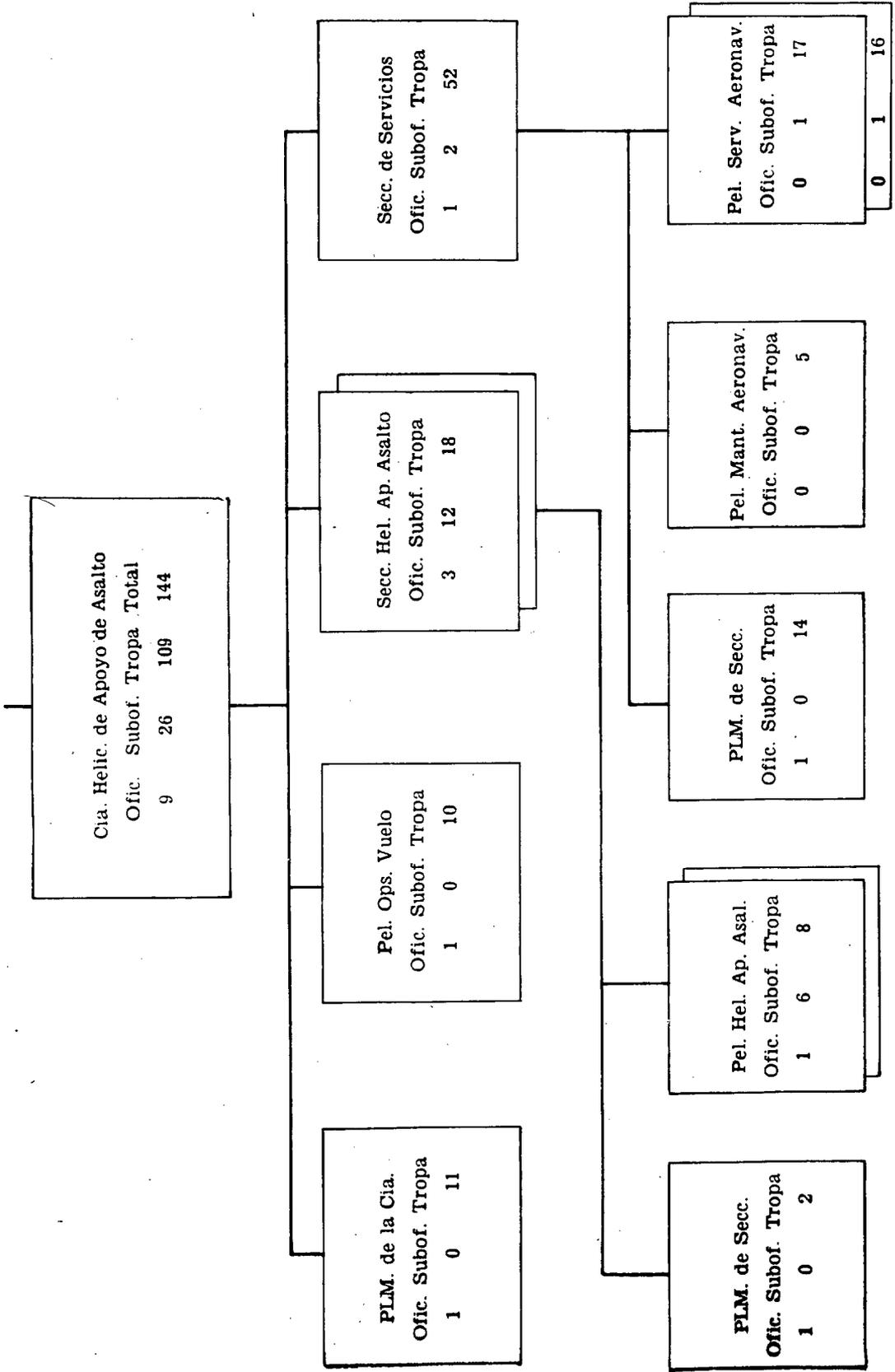
ANEXO 9



ANEXO 10



ANEXO 11



ANEXO D (PLAN DE CARGA). ORDEN DE OPERACIONES NUM.

..... BRIGADA - DIVISION MECANIZADA NUM.

UNIDADES	HELICOPTEROS		ZONA DE CARGA	TIEMPO DE CARGA
	UH-1	CH-47		
1.ª PARTE: ESCALON DE ASALTO				
Cuatro Compañías de Fusiles ...	60			
A/1-76 Mecanizada	(15)		1	A-23
B/1-76 Mecanizada	(15)		1	A-21
A/1-77 Mecanizada	(15)		2	A-17
B/1-77 Mecanizada	(15)		2	A-15
Mando de Grupo	15			
1-76 Mecanizado	(4)		1	A-19
1-77 Mecanizado	(7)		2	A-13
1.ª Brigada	(4)		3	A-19
2.ª PARTE: ESCALON DE RESERVA				
Dos Compañías de Fusiles		6		
C/1-76 Mecanizada		(3)	1	A-9
C/1-77 Mecanizada		(3)	2	A-7
Dos Secciones de Ingenieros		2		
1/A/52 Ingenieros		(1)	1	A-9
1/B/52 Ingenieros		(1)	2	A-7
Cuartel General		16		
CG. y Cía. CG/1-76 Mc. (—) .		(8)	1	A-9
CG. y Cía. CG/1-77 Mc. (—) .		(5)	2	A-7
CG. y Cía. CG/1.ª Brig. (—) .		(3)	3	A-7
3.ª PARTE: ESCALON DE REFUERZO				
—	—	—	—	—

ANEXO B (ATERORIZAJE). ORDEN DE OPERACIONES NUM.

..... BRIGADA - DIVISION MECANIZADA NUM.

UNIDAD	Zona de aterrizaje	Zona de aterrizaje alternativa	Secuencia de aterrizaje	Tiempo de aterrizaje	
1-76 Mecanizado	D, F, G	K, L			
A/1-76 Mecanizada	(F)		1	A	
B/1-76 Mecanizada	(G)		2	A + 2	
C/1-76 Mecanizada	(D)		7	A + 14	
1/A/52 Ingenieros	(F)		7	A + 14	
Mando de Grupo:					
CG. y Cía. CG/1-76 Mec.	(F)		3	A + 4	
CG. y Cía. CG/1-76 Mec. (—) .	(F)		7	A + 14	
1-77 Mecanizado	B, M		A, H, J		
A/1-77 Mecanizada	(B)			4	A + 6
B/1-77 Mecanizada	(M)	5		A — 8	
C/1-77 Mecanizada	(B)	8		A + 16	
1/B/52 Ingenieros	(B)	8		A + 16	
Mando de Grupo:					
CG. y Cía. CG/1-77 Mec.	(B)	6		A + 10	
CG. y Cía. CG/1-77 Mec. (—) .	(B)	8		A + 16	
Mando de Grupo/1. ^a Brigada ...	E	F		3	A + 4
CG/1. ^a Brigada (—)	E	F		8	A + 16

ANEXO 14**APENDICE 1 (CAPACIDADES DE LA ZONA DE ATERRIZAJE)****AL ANEXO B (ATERRIZAJE). ORDEN DE OPERACIONES NUM.****..... BRIGADA - DIVISION MECANIZADA NUM.**

CAPACIDADES DE LA ZONA DE ATERRIZAJE		
ZONA DE ATERRIZAJE	CAPACIDAD	
	UH-1	CH-47
A	20	12
B	24	15
C	20	12
D	16	8
E	24	15
F	24	15
G	16	8
H	20	12
J	20	12
K	24	15
L	24	15
M	16	8