

Síntesis de la guerra en el aire

Coronel SEDANO

Sugestivo el tema de los desembarcos aéreos. En 1936, en nuestra Guerra, la rápida y certera visión de la situación, así como de la flexibilidad de la Aviación para su aplicación, permitió al Alto Mando sacar extraordinario rendimiento de sus contados aviones, al emplearlos en el transporte de tropas por vía aérea, para salvar así, la hostil situación geográfica; transporte que señaladamente había de repercutir en la marcha de la guerra.

Pero el desembarco en terreno enemigo de unidades aero-transportadas, ha sido maniobra inédita hasta la contienda que acaba de terminar en Europa. Operación combinada de fuerzas aéreas y terrestres, más bien que aérea, o terrestre, indudablemente basada en las enseñanzas del transporte aéreo de tropas, de la Guerra de España.

Tratamos en esta "síntesis" de poner un poco de orden a las ideas—confusas todavía y sin deshilar en muchos casos—sobre tan interesante tema para las fuerzas aéreas y terrestres.

Mantener el secreto en las operaciones de este tipo—operaciones por sorpresa encomendadas a la aviación táctica—es de primera necesidad. *Secreto* que será tan importante se mantenga al enemigo como a las tropas propias que van a ser empleadas. Razón que explica la imprescindible necesidad de dispersar los aeródromos de partida; ya que los preparativos en una sola base, o en aeródromos vecinos, llevarían a descubrir al enemigo las grandes concentraciones de material que se realizan. El *impermeabilizar*—tal vez durante muchos días—los "aeródromos de salida", en los que realizan grandes preparativos, es una de las misiones encomendadas a las formaciones aéreas de protección.

Todo lo que se haga en este sentido, o sea en mantener la más completa reserva sobre los proyectos y prepa-

rativos que se efectúan, es poco. Los Jefes de las unidades subordinadas, por lo general, deben recibir las últimas instrucciones, las que señalan el punto de aterrizaje y la hora de salida, en el mismo aeródromo, momentos antes de la partida. Prohibidas las conversaciones sobre los preparativos que se realizan, cuidará el Mando de cortar cualquier reticencia que pueda traer a la imaginación una leve sospecha de los futuros planes.

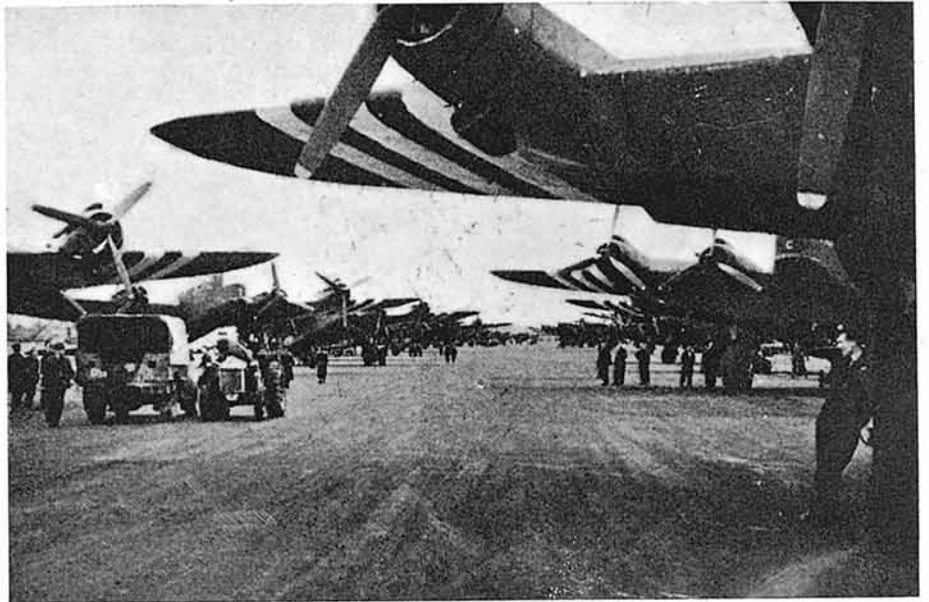
El desembarco aéreo requiere mayor y más complicada preparación que cualquiera otra operación de gran envergadura; sea aérea, terrestre o marítima. Naturalmente, a semejanza de efectivos. La concentración de los elementos aéreos y la fase que le sigue, o sea el desplazamiento por vía aérea, desde la región de par-

tida a los parajes de desembarco, es la parte más complicada y comprometida de toda la operación. Completamente imposible ocultar del todo los preparativos—la masa de transportes precisa bastante antelación para reunirse y disponerse—cualquier detalle insignificante que se deja suelto, puede ocasionar serios trastornos o dar lugar a la intercepción de los convoyes aéreos por las formaciones enemigas.

El Mando de la Flota a cuyo cargo corre la operación, es responsable del perfecto enlace entre los distintos aeródromos y entre las heterogéneas unidades de Tierra y Aire que intervienen en la ejecución del desembarco; como lo es también de la coordinación de estas fuerzas, hasta la entrada en línea en el dispositivo terrestre, de las unidades aerotransportadas. También de todos los preparativos de conjunto. Las labores preparatorias al detalle, estarán en manos: del E. M. de la G. U. de Transporte de Tropas; del que ostente el mando de las formaciones aéreas a quienes se encomienda la protección; y del E. M. divisionario de cada G. U. aerotransportada.

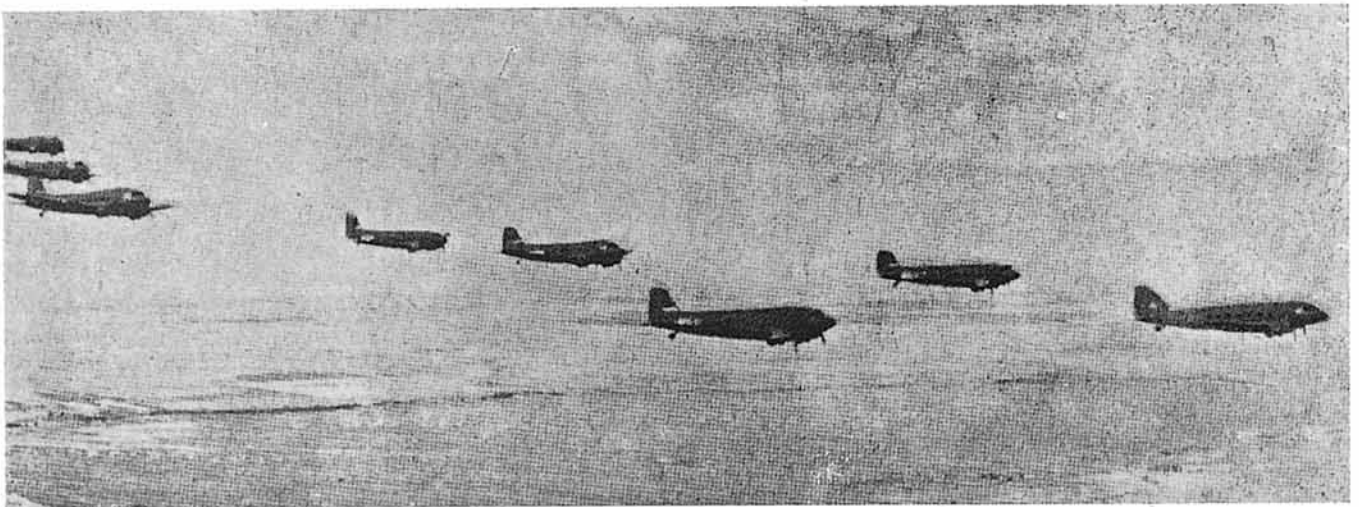
Es posible que el enemigo bombardee la zona de aeródromos elegida para la partida. Particularmente, si sospecha que dichos aeródromos van a ser utilizados para estos fines. O bien, si el solo hecho de contar con buenas comunicaciones, tanto terrestres, como marítimas o fluviales—circunstancias que deben tenerse muy en cuenta al proceder a su elección—puede hacerle presumir, se trata de región susceptible de servir de base a operaciones de gran envergadura. Pero hay que correr este riesgo. A pesar de todo.

Difícil señalar, ya que dependerá de circunstancias

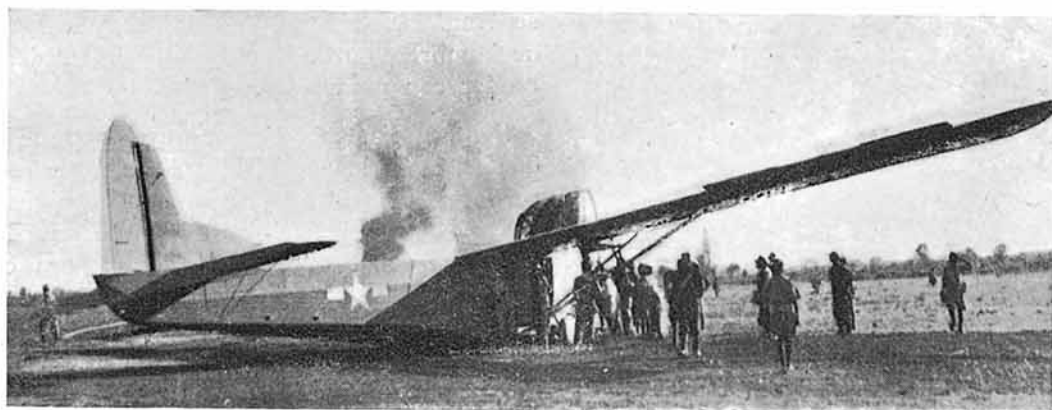


Aviones británicos de una formación de Transporte de Tropas, empleados como remolcadores de veleros.

de momento, el dispositivo que adoptaran las formaciones de Transporte de Tropas y los escalones de protección, en el vuelo de aproximación a sus objetivos de desembarco. Dependerán principalmente de la potencia aérea enemiga, de la situación geográfica de los puntos de desembarco y de las bases de partida, y de la finalidad de la operación; así como también, de la situación táctica, circunstancias meteorológicas y posibilidades técnicas de aterrizaje que se tenga en los objetivos. Sin embargo, varios técnicos y observadores de este tipo de operaciones coinciden, al considerar el conjunto dividido en los cuatro escalones siguientes: a), *formaciones avanzadas*; b), *grueso*; c), *abastecimientos*; d), *reservas*; siendo las formaciones avanzadas, "las que deben crear las condiciones tácticas y técnicas necesarias para permitir el aterrizaje del grueso".



Formación norteamericana de transportes de paracaidistas.



Su construcción debe permitir la rápida carga y descarga ...

El desembarco.—Al principio de la guerra, durante los años 40 y 41, casi todas las operaciones de desembarco aéreo se limitaban a la ocupación por sorpresa de uno o varios aeródromos para proporcionar por este procedimiento un medio de arribada a las formaciones atacantes. Por estos aeródromos llegaban, por medio de los aviones de transporte, los refuerzos y el material pesado. Todo se limitaba a lanzar, en las inmediaciones de aquéllos, durante la noche, tropas paracaidistas—algunas veces como en Creta reforzadas por destacamentos y elementos transportados en veleros—en número suficiente para sorprender y dominar la guarnición del aeródromo, y entorpecer durante algunas horas—mientras aterrizaban los transportes—el sistema de comunicaciones.

Tanto las enseñanzas de los desembarcos realizados, como las deducidas de las maniobras de fuerzas aero-transportadas, realizadas en las retaguardias beligerantes y seguidas también con gran interés por los técnicos; así como las obtenidas en los mismos campos experimentales, donde se ensayaban los grandes veleros; permitieron extender poco a poco el campo de acción de esta clase de tropas. Los veleros, efectivamente, pueden aterrizar en terrenos de muy medianas condiciones no preparados especialmente, donde los grandes transportes abarrotados de hombres y material ni siquiera podrían intentar una brusca llegada. Se llegó a una conclusión. Los objetivos escogidos para desencadenar sobre ellos un desembarco desde el aire, no necesitaban ya la imprescindible proximidad de los aeródromos normales.

Por otra parte, la defensa de estos puntos escogidos para el aterrizaje de un cierto número de veleros, ni estaría tan preparada, ni posiblemente contaría con grandes núcleos de tropas para ello; dados los innumerables terrenos que en las proximidades de objetivos sensibles para el enemigo, o a retaguardia de sus líneas, reunirían condiciones para ello.

En cambio, con las características que iba tomando la lucha—consecuencia de las enseñanzas deducidas de los bruscos ataques a los aeródromos permanentes, en 1940 y 1941—en

Para la acción inmediata depositan su carga en puntos previamente designados...

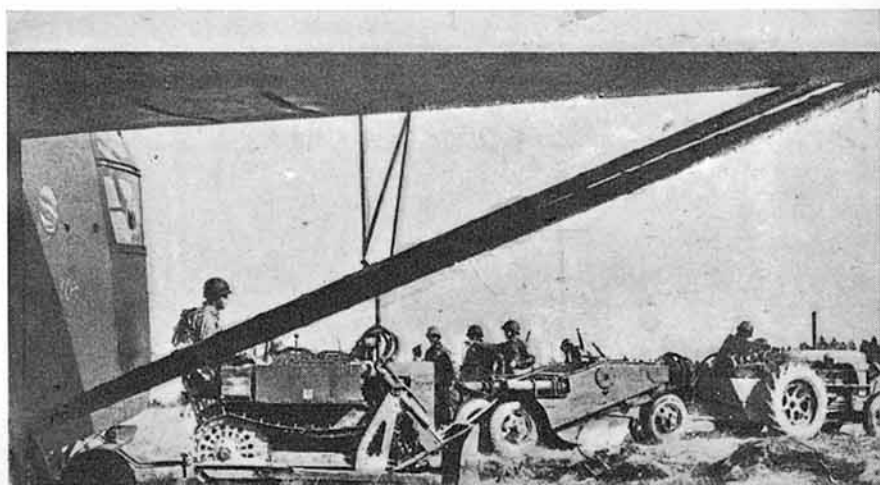
todos ellos, sin excepción, los preparativos para su defensa y los medios que en cada uno iban agrupándose, crecían rápidamente. Era más fácil, desde luego, explotar el factor *sorpresa* lejos de estos aeródromos convertidos ahora en puntos fortificados y organizados poderosamente.

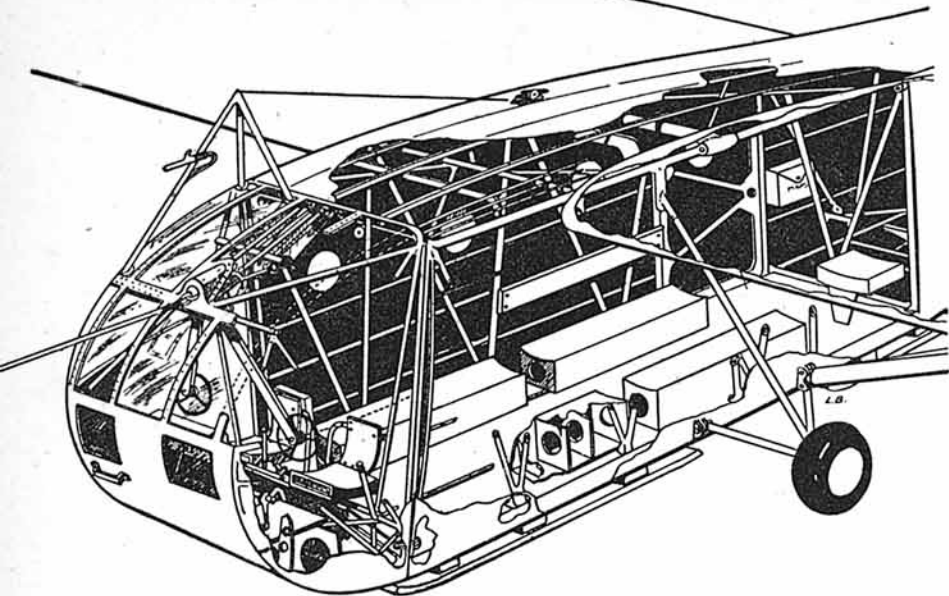
Es que además, con los nuevos métodos, el terreno inicial de aterri-

zaje tiene sólo una importancia momentánea, ya que únicamente lo utilizarán las primeras formaciones desembarcadas para, sencillamente, establecer un punto de apoyo que sirva de base a movimientos y aterrizajes posteriores. Se dispondrá, así, de una serie de puntos de aterrizaje, ocupados unos desde el aire—paracaidistas y veleros—y otros conquistados posteriormente, por los primeros destacamentos desembarcados, que constituyendo entre todos una verdadera red de posiciones, facilite la llegada de las siguientes oleadas con material pesado, abastecimientos y tropas de refresco.

El desembarco en Normandía el 6 de junio y siguientes, de 1944, convirtió la operación realizada en Creta, el 20 de mayo de 1941, en episodio aislado de pequeña envergadura; aunque hay que reconocer, que tal episodio, trazó un camino a desarrollar, en el aprovechamiento de esta nueva posibilidad del Poder aéreo: el desembarco en la retaguardia enemiga. En 1941, los planeadores alemanes *DFS-230*, transportaban 10 hombre cada uno sin material pesado, ni semipesado siquiera. Los planeadores aliados en 1944, transportaban de 15 a 30 hombres, según los tipos. Además de artillería pesada y vehículos de todas clases; incluso tanques semipesados.

La técnica y complejidad de la operación en sí, aumentó de modo extraordinario. Los aterrizajes en Normandía se realizaron durante la noche o en las primeras horas del alba, con las luces apagadas y detrás de las imponentes defensas germanas de la costa. En lugar de los batallones que se lanzaron en los aeródromos de *Maleme*, *Retimo* y *Heraklion*, de aquella isla, se transportaron a Normandía, con todo su material y equipo, cuatro divisiones completas aero-transportadas.





Sección transversal de la proa de un "CG-4 A".

se transportar a bordo, equipos y cargas de hombres, que no era posible hacer descender con paracaídas.

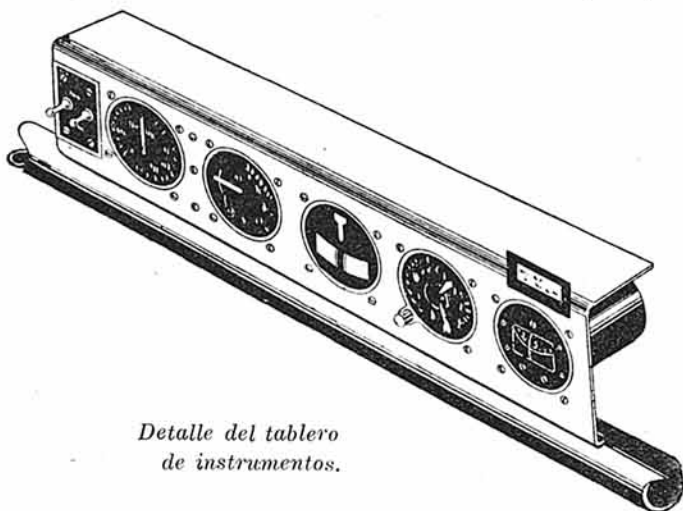
Sus ventajas sobre los paracaídas son evidentes. Para la acción inmediata depositan su carga en puntos previamente designados, y además, las células elementales y pequeñas unidades de tropas, listas para el combate desde el mismo momento del aterrizaje, quedan reunidas y en la mano de sus inmediatos mandos. Cosa que no ocurre en las unidades paracaidistas.

Estos núcleos pueden ser rápidamente reforzados —por nuevos elementos y desembarcos inmediatos— para que puedan sostenerse en el terreno. Además la posibilidad de recuperación de los medios de desembarco, adquier-

tadas. Lo que exigía para poder trasladar, desde Inglaterra, los 40.000 hombres que esto representa, además de su equipo, muchos cientos de planeadores. La experiencia acumulada durante tres años daba sus frutos. Si bien precisaba una estrecha colaboración entre las fuerzas de Tierra, Mar y Aire, una precisión y disciplina perfecta por parte de los pilotos de los veleros, y una mayor preparación técnica de todos.

No hay que olvidar que los planeadores utilizados en Normandía y después, en la ofensiva del otoño de 1944, en Holanda, fueron diseñados exclusivamente para trasladar tropas y material de diversas clases a la zona de combate, y a ello responden sus características militares. Algunos—como los *Hamilcar* ingleses—sólo lo fueron para llevar a bordo determinados elementos pesados.

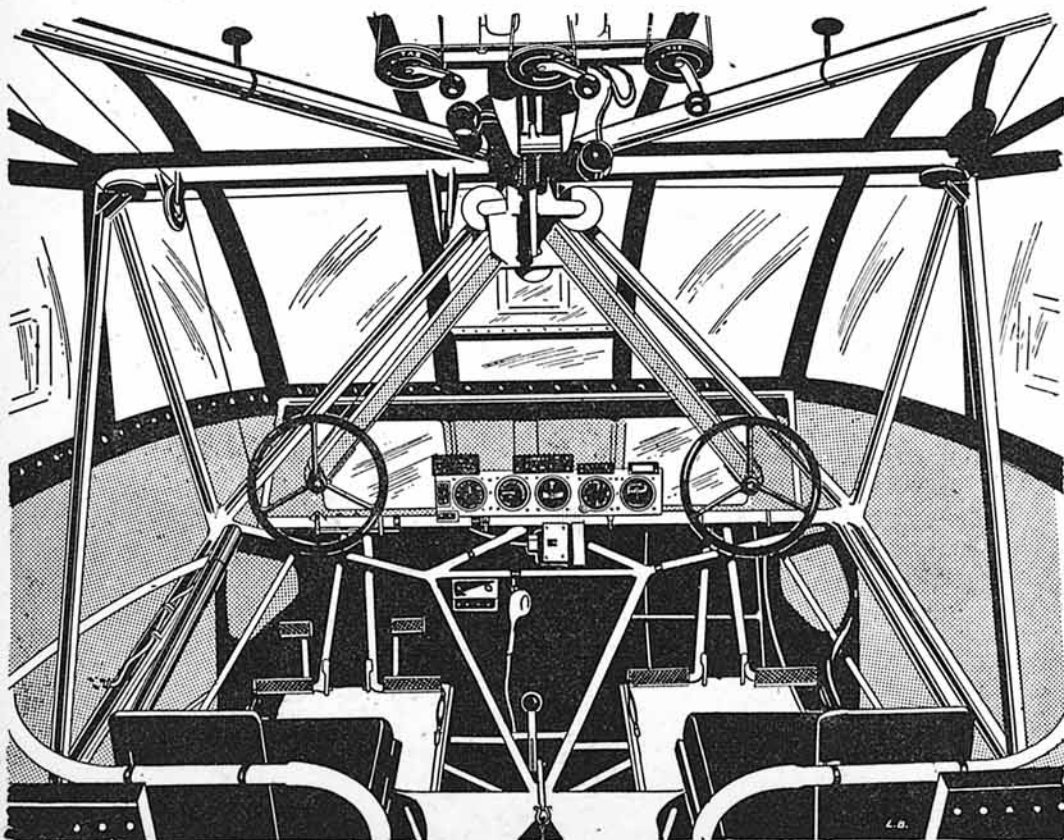
La característica principal de todos estos tipos de veleros consiste, en la posibilidad de aterrizar en campos pequeños —donde los transportes no podrían ni siquiera intentarlo— sin preparación alguna, además. Así, como en una "puesta en punto" que les permitie-



Detalle del tablero de instrumentos.

re una importancia creciente, que es ya compatible con el sistema de aterrizaje de los veleros.

Tienen sin embargo los veleros sus propias desventajas; la principal es que cuando van remolcados son difíciles de manejar y entorpecen el libre movimiento de los aviones remolcados, cuya velocidad reducen en un 25 por 100. Son presa fácil, por tanto, para la caza enemiga y constituyen un muy vulnerable blanco para el fue-



VISTA DE LA CABINA DE PILOTOS DE UN "CG-4 A. — Los mandos de los alerones van instalados en la parte superior, encima del dispositivo, para soltar el remolque. Los cables de mando corren a lo largo del techo del fuselaje por medio de poleas. Los frenos de ruedas, accionados hidráulicamente, van instalados en el puesto de pilotaje de la izquierda, encima de los pedales de mando del timón de dirección.

go A. A. de la defensa. Aun después de soltarse del avión remolcador, su acercamiento al suelo, es tan lento, que pueden ser abatidos por armas automáticas y aun por el fuego de simples fusiles. Además de esto, un brusco aterrizaje puede comprometer y poner en grave peligro la vida de sus pasajeros.

Otras condiciones que deben reunir los veleros.—“Deben poderse construir rápidamente y a precios poco elevados. Su construcción debe permitir, la carga rápida y la descarga casi fulminante. Deben también *encajar* un grave impacto, de artillería, por ejemplo, y poder seguir volando en un gran porcentaje de ocasiones. La estructura del velero debe ser lo suficientemente fuerte para proteger los hombres y el material delicado que transporte, en caso de un violento aterrizaje.” Este frágil material, principalmente los equipos de radio e instrumentos ópticos, debe ir perfectamente acondicionado en cajas especiales, que además puedan abrirse rápidamente.

El aterrizaje de los veleros debe estar asegurado, en lo que a medidas de protección se refiere, por las *formaciones avanzadas* de fuerzas y tropas propias; o bien efectuarse sobre terrenos donde no se espera gran reacción enemiga; a no ser que se tenga la plena seguridad de conseguir la completa sorpresa del enemigo. Sin contar con alguno de estos tres requisitos, el aterrizaje no debe realizarse.

Después de soltarse de los remolcadores, los planeadores encomiendan su progresión, en su acercamiento al terreno, a sus propios medios: el vuelo planeado. Función de las corrientes ascendentes y de las condiciones meteorológicas. El aterrizaje estará supeditado a la dirección y fuerza del viento, ya que el ángulo de viento es de capital importancia y la fuerza del mismo afectará a la velocidad de aterrizaje y al ángulo de planeo. Si las condiciones son francamente

favorables, pocos metros necesitarán para aterrizar y quedar parados.

Con niebla o en noche cerrada, el aterrizaje presenta dificultades extraordinarias. Si las condiciones meteorológicas son malas, o pequeña la visibilidad, no pueden intentarse aterrizajes de unidades de alguna importancia.

Los inconvenientes que presenta el paracaídas al compararse con el velero, para este tipo de operaciones, son evidentes y numerosos. Además de la larga preparación que precisa el personal férreamente seleccionado, tanto física como moralmente, para prestar servicio en las formaciones de paracaidistas; el alargamiento y dispersión a que el lanzamiento de una unidad de esta clase de tropas, de efectivos no demasiado importantes, origina; aconseja no emplear aisladamente grandes núcleos de estas fuerzas, que actuarían empujadas exclusivamente por su alta moral combativa, o por su cultivada iniciativa, pero faltas de la coordinación precisa y de elementos indispensables. La confusión y la mezcla de organismos que originaría el descenso de una Gran Unidad paracaidista dotada exclusivamente de este medio de lanzamiento, sería extraordinaria. Desperdigados sus efectivos en grandes extensiones de terreno, que no podrían ser precisados al detalle, se necesitaría un espacio de tiempo bastante largo para poderla reorganizar y ponerla en condiciones de un empleo eficaz como tal Gran Unidad. Y poder sacar de los ingenios y armamentos, con que forzosamente tendría que ir equipada, el partido posible.

Se reserva más bien este método de arribada para ciertas unidades de la División—tipo batallón, a lo sumo— que no solamente facilitaría la llegada de otras unidades de la misma G. U., valiéndose de su agilidad táctica, y de la dispersión e iniciativa de los pequeños grupos que constituyen una unidad de este tipo, sino



MANIOBRAS EN INGLATERRA.—Descenso de una Compañía de paracaidistas.



Paracaidistas alemanes se dirigen a embarcar en un transporte, "Ju-52".

que ocupando rápidamente dos o tres posiciones *clave* —que por parte del enemigo resultarán difíciles de localizar y delimitar durante la noche para poder lanzar contra ellas, con los efectivos apresuradamente reunidos, contraataques de eficacia— puede esperar durante varias horas, y confiados a los veleros que transporten hombres y material, la llegada de refuerzos más importantes y numerosos.

Los aviones de transporte, por su parte, también presentan grandes desventajas para estas operaciones, si se comparan con los grandes veleros.

Efectivamente. En primer lugar la atención de las fuerzas terrestres y aéreas de la defensa estará concentrada en los aeródromos, bien permanentes o bien de campaña, pero que necesitan estar previamente preparados indudablemente —salvo raras circunstancias del terreno— para permitir el aterrizaje de numerosos polimotores de transporte. Durante las operaciones de aterrizaje es inevitable una gran acumulación de hombres y material en el espacio limitado del aeródromo, que se presentará así, como codiciado objetivo, a los bombarderos enemigos. Como consecuencia de todo ello, en la descarga de los aviones de transporte aterrizados, vendrá el *atascamiento*; ya que aquéllos, además de necesitar un tiempo determinado para realizar dicha operación, verán agravada tal pérdida de tiempo por la reacción enemiga, o bien, por las medidas tomadas para neutralizarla. Nada de esto ocurre con los veleros —o si ocurre, por lo menos en proporciones mucho más reducidas—. Tal vez por este motivo, los alemanes durante el desembarco en Holanda, en 1940, preferían aterrizar con sus transportes, *Ju-52*, en autopistas, campos de deportes, carreteras anchas, etc., buscando sin duda los 450 ó 600 metros, sin obstáculos,

que precisa para aterrizar un avión de la clase citada. Pero el desgaste de material aéreo que experimentaron para ello fué extraordinario. ¿Compensó los resultados conseguidos?

Consideraciones finales. Indudablemente, el primitivo propósito por el que se desarrollaron las tropas aero-embarcadas, con miras a poder descender en terreno enemigo— ensayado ya por los rusos el empleo de pequeñas unidades paracaidistas, e incluso los mismos alemanes los utilizaron en Polonia, en 1939, si bien con el exclusivo fin de *sabotear* y

producir confusión en la retaguardia polaca—, fué acariciando un proyecto que nunca llegó a realizarse: la invasión de las Islas Británicas partiendo del continente europeo. Previsto desde largo tiempo por el Alto Mando germano que, en 1940, trató de llevar a vías de ejecución.

El insospechado desgaste de las formaciones de la *Luftwaffe*—nunca interceptadas hasta entonces—ante los bien equipados *Spitfire* y *Hurricane* del "Fighter Command"; desgaste acontecido entre el fin del estío y primeros meses del otoño de aquel año; abortó antes de sus comienzos la, de todos modos, arriesgada empresa.



Paracaidistas norteamericanos a bordo de un transporte de paracaidistas, "C-52".

Sin embargo puso de manifiesto este fracaso: Primero: que las fuerzas que tratan lanzarse desde el cielo son nada más que una parte—claro que temporalmente, sólo mientras dura el desplazamiento por aquella vía—del total de las formaciones aéreas. Únicamente el predominio de estas formaciones podría permitir el sobrevuelo de terreno enemigo por los grandes convoyes aéreos que el transporte y abastecimiento de una Gran Unidad, de este tipo de tropas, requiere. Segundo: Los ataques por sorpresa que los desembarcos iniciales tendían siempre, según se vió en abril y mayo de 1940, a facilitar la llegada de otras fuerzas. Los aeródromos pasaron por tanto a ser objetivos principales. La defensa de los aeródromos fué la medida que vino a contrarrestar hasta cierto punto y desde aquellos días, la eficacia de los ataques paracaidistas.

Las tropas aero-transportadas poseen la indiscutible ventaja de no tener que luchar para conseguir sus posiciones tácticas iniciales. Se ven lanzadas directamente en ellas y además, en perfecta disposición para combatir. La lucha podrá empezar inmediatamente, pero en una "zona de terreno", ya inicialmente ocupada por los que aterrizaron desde lo alto que, si está bien estudiada y concebida la operación, además dispondrán en aquella zona de mayor número de medios. El factor *sorpresa* en el asalto de la infantería corriente desaparece tan pronto como da comienzo y no consigue ningún éxito inicial. Empieza por la pugna en una línea para posteriormente alcanzar el control de una "zona de terreno". Un brusco ataque por medio de un desembarco aéreo, constituye *casi siempre* una sorpresa que se tarda bastante tiempo en poder contrarrestar. Ni siquiera tropas motorizadas serán lo suficientemente rápidas para llegar a tiempo de neutralizar esta acción, si, como ocurrirá generalmente, tienen que prestar atención a grandes extensiones de terreno.

Esta es la gran ventaja del ataque llevado a cabo por medio de tropas aero-transportadas. Aunque indudablemente,



Grupo de combate de infantería aerotransportada, a bordo de un "CG-4 A".

te, por lo general, se sufrirán pérdidas serias en la primera parte de la operación: llegada y aterrizaje, hasta poder dominar los pequeños focos enemigos que resistan.

Si es posible ligar con este desembarco en terreno enemigo, un ataque lanzado por tierra, el adversario desde el comienzo se verá flanqueado; ventaja que en la lucha normal se consigue después de duros combates o comprometidas y largas maniobras. Ya que un ataque de aeroembarcados, viene a ser una maniobra envolvente—envolvimiento vertical—realizada desde el aire.

La unidad fundamental utilizada a retaguardia de la línea enemiga para poder desembarcar y combatir, es la División aero-transportada, con todos sus medios y elementos. Sus fracciones estarán siempre incompletas y podrán únicamente aferrarse al terreno para proporcionar *tiempo y espacio* a nuevos elementos y refuerzos que vayan completando aquélla. No deben confundirse con estas operaciones, las de pequeña escala, que más bien pueden ser consideradas como golpes de mano encomendados a guerrillas, o *comandos* aéreos o terrestres, aerotransportados.

