



ARMA

AEREA

Operaciones de desembarco aéreo

Por el Capitán de Artillería EDUARDO DE ORY,
Alumno de la Escuela de E. M.

La pasada guerra mundial de los años 1914 al 18 nos legó el carro de combate, la aviación de guerra y los agresivos químicos. La contienda hace poco terminada, aparte de un progreso notable en todas las armas y medios de lucha y de muchas nuevas, ha aportado al arte militar una nueva modalidad de acción.

La tercera dimensión, el aire, donde hasta esta guerra sólo se había empleado, como *arma cooperadora*, la aviación, con misiones esenciales, pero únicas, de observación y de combate, asume un trascendental papel al pasar este Arma a desempeñar misiones de ocupación.

El desembarco aéreo, la ocupación vertical, el envolvimiento por arriba y otras muchas denominaciones que ha recibido, no son sino la expresión gráfica de esta nueva modalidad de la acción que sitúa a los combatientes, "como llovidos del cielo", sobre la zona de operaciones, eludiendo, al tomar el aire como medio para su aproximación, los obstáculos y organizaciones en los que hasta ahora se basaba la defensa de los territorios.

Las tropas no tienen ya tan sólo que atender a su frente. El enemigo, hasta el momento localizado perfectamente en espacio por la línea de contacto, puede presentarse en la retaguardia, en el interior del país, en cualquier punto. Y ante la existencia real de este peligro, vemos cómo es precisamente Alemania—la que con tanto éxito empleó por primera vez estas nuevas unidades—la que primero también se previene contra ellas; y en su fortificación de la costa del Atlántico, no sólo orienta sus obras hacia la costa, sino que organiza una verdadera línea defensiva dando frente a la retaguardia de la misma.

Por otra parte, la concepción actual de los frentes, tal como la hemos visto en esta última guerra: línea más o menos densa que separa a ambos bandos en lucha, sufre su primer fallo en la acción aliada sobre Birmania a principios del año 1944, donde un corto espacio de tiempo basta para crear un gran frente interior, de tal consistencia que exige refuerzos importantes, no ya para su eliminación, sino tan sólo para evitar su extensión.

Difíciles son los pronósticos en el campo militar y difícil, por tanto, prever la influencia que esta nueva modalidad de ataque pueda ejercer en una guerra futura. Hay ya quien habla de la total desaparición de los frentes y quien ve la próxima contienda bajo un aspecto aún más total, en la que los territorios serán asiento de infinidad de focos de lucha que impondrán una gran diseminación de hombres y medios.

Limitémonos nosotros aquí a reconocer que lo que fué experiencia fracasada en Finlandia (1939-1940) es hoy realidad indiscutible. Pensemos en las repercusiones de esta nueva forma de la acción sobre el concepto de seguridad, sobre la fortificación y, en fin, sobre la forma misma de la conducción de las operaciones en un futuro conflicto.

Los procedimientos de la acción.

De todos es conocida, siquiera sea tan sólo en esencia la táctica del desembarco aéreo. Unas unidades de vanguardia o fuerzas de choque, integradas por paracaidistas, descienden sobre la retaguardia enemiga en la zona elegida para la operación, y establecen las condiciones necesarias para el

aterri-zaje del grueso: infantería del aire, o simplemente fuerzas de infantería normal aerotransportadas, que una vez en tierra amplían la primitiva cabeza de desembarco hasta crear un verdadero nuevo teatro de operaciones.

Esta es, en síntesis, la forma normal de empleo de estas unidades: paracaidistas y tropas aerotransportadas en co-operación. Compréndese, no obstante, que en determinadas circunstancias pueden ser empleadas unas y otras aislada-mente. Tales son los casos de empleo de unidades de para-caidistas en cometidos de destrucción o sabotaje, o, por ejem-plo, el de la ocupación del fuerte de Eben Emael, clave del sistema defensivo de Lieja, efectuada por un grupo de com-bate que, al mando del teniente Witzig, descendió sobre él en un planeador y destruyó con explosivos los órganos vi-tales del mismo.

Sin embargo, estos ejemplos citados son sólo casos par-ticulares del general que constituye una operación de des-embarco aéreo en el caso más desfavorable, o sea aquel en que forzosamente han de intervenir unidades de una y otra clase, y en el que todas las fases de la operación han de des-arrollarse de un modo escalonado como condición indispen-sable para el éxito de la misma.

Es dentro de este cuadro en el que vamos a estudiar la intervención de las tropas paracaidistas, con el deseo de lo-grar un trabajo más completo.

Las tropas paracaidistas en los desembarcos aéreos.

A continuación exponemos, en forma de cuadro, las diferentes fases de una operación de desembarco aéreo y en especial la actuación en cada una de ellas de las unida-des de paracaidistas.

Pero antes queremos hacer una advertencia: no existe aún, o al menos no la conocemos, una terminología espe-cial generalmente aceptada para denominar las distintas fa-ses y operaciones que comprende una acción de la natura-leza de la que estudiamos. En las diversas obras y trabajos consultados se adoptan nombres muy distintos, e incluso uno mismo tiene diferente significado según el autor que lo consi-dera. Nosotros, para huir en lo posible de la arbitrariedad, hemos optado por utilizar, siempre que hemos podido, la ter-minología de nuestro Reglamento Táctico de Infantería, adaptando las denominaciones a las fases que en esta clase de operaciones guardan más similitud con las respectivas del arma máter.

De acuerdo, pues, con las ideas apuntadas, el proceso de una operación de desembarco aéreo supone las siguientes operaciones:

- a) Preparación..... } Técnica; táctica.
- b) Acción de las Unidades de paracaidistas:
- Aproximación..... { Aproximación terrestre; embarque; travesía.
- Toma de con-tacto { Lanzamiento y toma de contacto con la superficie; reunión y reorganización en tierra; aproximación táctica a los puntos claves para la defensa de la cabeza de desembarco; toma de contacto, propiamente di-cha.

- Ataque..... { Asalto; ocupación de los objetivos; defensa temporal del terreno con-quistado y protección del desem-barco de las tropas aerotrans-portadas del grueso.

- c) Desembarco del grueso de las fuerzas aerotranspor-tadas, ensanchamiento de la cabeza de desembar-co y operaciones posteriores.

Las operaciones a cargo de las tropas paracaidistas y de la infantería aerotransportada se simultanean en tiem-po y espacio con la acción a cargo de la aviación de comba-te: la protección de la operación, verdadera prolongación de la primera fase o preparación.

Fases de una operación de desembarco aéreo.

I.—Preparación.

No vamos a considerar aquí la preparación en su aspek-to técnico; es decir, el planteamiento de la operación desde el punto de vista de los medios y del de la organización del transporte aéreo que lleva en sí toda operación de esta clase.

Nos limitamos, pues, a considerar la preparación que pudiéramos llamar táctica, bajo su doble aspecto de:

- Preparación por la información;
- preparación por el fuego.

Si necesaria es la información para la preparación de toda operación terrestre, mucho más lo es en el caso de ope-raciones a efectuar con tropas aéreas. Una operación de esta índole plantea, desde el punto de vista del enemigo, nume-rosos problemas técnicos y tácticos, cuya resolución sólo puede ser facilitada por una abundante información, procura-da por medio de reconocimientos y del servicio de infor-mación (espionaje).

Los reconocimientos han de ser realizados en zonas ex-tensas. Ello nos lo aconseja, en principio, la conveniencia de no llamar la atención al enemigo por la insistencia de servicios de esta clase realizados en una zona estrecha. Por otra parte, la amplitud de estos reconocimientos nos puede llevar, no ya a precisar el estudio de la operación, orientado a su realización en una zona determinada, sino que podrá permitirnos una amplia información, y por consiguiente, en-cauzar todos los trabajos sobre una más amplia base que nos permita elegir, en fin de cuentas, una región de condi-ciones óptimas para la empresa proyectada.

Estos reconocimientos no sólo exigen la actuación de ob-servadores especializados, sino que, en su fase más avanza-da, deben ser realizados con la intervención del mando de las tropas, que ha de establecer las líneas generales de la operación y que debe, por tanto, poseer una impresión del conjunto del terreno donde va a realizarse la acción.

En general, el conjunto de los reconocimientos debe orientarse al estudio detallado de la configuración del te-rreno, altimetría, arbolado, comunicaciones, dimensiones de los posibles campos de aterrizaje, condiciones del terreno para el ataque y la defensa, distribución de tropas, etc.

En estos reconocimientos tiene amplia utilización la foto-grafía, cuyo estudio detallado proporcionará datos de indu-dable importancia.

* * *

La preparación por el fuego, que necesariamente ha de preceder con mayor o menor intensidad a toda operación de desembarco aéreo, persigue dos fines esenciales:

- Anular, o al menos debilitar, la organización enemiga para el contraataque;
- desorientar al enemigo sobre el lugar elegido para la operación.

Para cumplir el primer fin deberán batirse los objetivos lejanos y próximos al lugar fijado para el desembarco cuya destrucción influya directa o indirectamente en las operaciones a realizar; pero elegidos entre los normales de la aviación operativa en tiempo de guerra, toda vez que debe evitarse en lo posible que por estas acciones previas pueda el enemigo descubrir los propósitos del atacante.

Orientada la acción que antecede del modo dicho, se completa y perfecciona realizando acciones de diversión (falsos lanzamientos), con el fin de desorientar al enemigo sobre el lugar elegido para la acción.

En tanto que la primera de estas dos acciones tiene una duración variable, dependiente de la amplitud de la operación proyectada, pero que en todo caso se traducirá en una acción a realizar en varios días, las acciones de diversión deben preceder inmediatamente a la operación de desembarco, e incluso simultanearse con la misma, con el objeto de imponer al enemigo una mayor diseminación de sus medios para el contraataque.

II.—Acción de las Unidades de Paracaidistas. *Aproximación (1).*

Comprende esta fase el conjunto de acciones que tienen por objeto acercar las fuerzas con sus medios a la zona donde han de cumplir su misión.

El secreto, indispensable en las operaciones aéreas, y que durante la preparación podrá ser logrado—si la acción proyectada es sólo conocida por un reducidísimo número de personas y las operaciones de reconocimiento son realizadas de modo que no infundan sospecha al enemigo—, es difícil que pueda ser mantenido en esta fase de la aproximación.

La concentración de fuerzas, la actividad de los aeródromos, la circulación por las carreteras; en fin, los preparativos de toda clase que se realizan, difícilmente podrán ser ocultados al enemigo. Sólo nos cabe procurar, por todos los medios posibles, que no llegue a su conocimiento la importancia de la operación, la región sobre la que ha de desencadenarse, ni el momento de su realización. A ello tiende la utilización de diversos aeródromos con el fin de lograr una mayor dispersión, y sobre todo, el empleo en gran escala de la caza para impedir los reconocimientos del enemigo sobre la zona de partida.

La realización de la aproximación exige previamente:

- La determinación de la zona o zonas de embarque (aeródromos) en relación con los medios que se van a emplear, distancia que hay que salvar y zona de lanzamiento;

(1) Las consideraciones generales de este capítulo son igualmente de aplicación a la aproximación del grueso de las fuerzas de desembarco.

- la organización defensiva antiaérea de dichas zonas, o el refuerzo de la ya existente en las mismas, en su caso;
- la situación en la o las mismas de los medios de transporte aéreos y de combate necesarios.

El conjunto de esta fase constituye un delicado problema logístico, en el que, en función del número de aparatos disponibles para el transporte, escalones del convoy, fuerzas y composición de cada uno y situación y características de los aeródromos, se regulan todas las operaciones, de modo que cada grupo de embarque llegue a su correspondiente aeródromo en el momento preciso, realice el embarque en perfecto orden, despegue y llegue al cielo de lanzamiento.

Escalonadamente, en cuanto al tiempo, esta fase comprende la aproximación terrestre de las tropas a la zona de embarque, el embarque y la travesía aérea hasta la zona de desembarco.

La aproximación terrestre no presenta características dignas de ser mencionadas. Las unidades, desde sus acuartelamientos o campos de instrucción del interior, son trasladadas primeramente a zonas de concentración o de despliegue inicial cercanas a los aeródromos de embarque.

Llegadas las unidades a esta zona de concentración, el primer cuidado de sus jefes debe ser el de establecer enlace personal con los respectivos jefes de las Unidades aéreas de transporte.

De estas zonas de concentración, y ya perfectamente organizadas en grupos de embarque, parten las fuerzas en dirección de los aeródromos que les han sido señalados, con la anticipación indispensable para ocupar los aparatos y despegar.

Una consideración debe siempre tenerse presente en esta fase, y es la de que las tropas deben estar en el momento del embarque lo más descansadas posible. El esfuerzo que, ulteriormente, han de realizar exige preservarlas de cualquier esfuerzo inútil, perjudicial para su rendimiento en el combate.

Recibida la orden de embarque, las tropas son fraccionadas en grupos de embarque, integrados por determinado número de combatientes y cargas de material y armamento, de acuerdo con la capacidad de los aparatos a emplear para la travesía.

Es de hacer notar que este fraccionamiento no es ni mucho menos improvisado: Los grupos de embarque deben coincidir con los que, posteriormente, han de ser de combate. Las condiciones en que forzosamente tiene lugar el lanzamiento y la imposibilidad de que éste pueda ser simultáneo para un gran número de combatientes, aconsejan esta medida.

Los grupos son instruidos de la conducta a seguir durante la travesía, así como de todos los pormenores relativos al lanzamiento y a la primera acción que deberán realizar una vez en tierra.

La unidad aérea de transporte establece jalones móviles, encargados de regular el movimiento de las tropas y de conducir las a sus respectivos aparatos, y organiza talleres de carga para el embarque y entibado del material.

El orden en que debe efectuarse el embarque es consecuencia del que va a establecerse para el lanzamiento desde

cada aparato. Más adelante veremos cómo en el lanzamiento se invierte un tiempo, que se traduce en una dispersión en espacio de los combatientes y del material lanzados. Es, pues, necesario que los elementos lleguen a tierra de acuerdo con el papel que inmediatamente han de desempeñar, lo que aconseja efectuar el embarque por el orden siguiente:

- Tropas paracaidistas de choque del grupo;
- combatientes encargados del lanzamiento del material y armamento del grupo;
- material y cargas diversas;
- combatientes encargados de su recogida en tierra.

Realizado así el embarque, el abandono de cada aparato se efectuará en sentido contrario, que fácilmente se comprende que es el más conveniente.

En todo caso el embarque y acondicionamiento de los hombres y del material se efectúa teniendo en cuenta el mejor aprovechamiento de los aparatos y la repartición de la carga en el interior del mismo para no perjudicar su estabilidad.

El jefe de las tropas paracaidistas que componen cada escalón y el de la unidad de transporte aéreo que lo traslada deberán ir juntos en el mismo aparato, con el fin de facilitar el enlace y, de consiguiente, la regulación de la operación de lanzamiento.

El despegue constituye un problema técnico, de orden interno de la unidad de transporte aéreo, que no presenta particularidad alguna.

La organización de los distintos escalones se basa en dos principios esenciales:

- 1.º El número y composición de los escalones debe responder a las necesidades de empleo de las tropas en la zona de desembarco. Aquí, pues, como en las operaciones terrestres, la aproximación lleva en sí el germen del orden de combate.
- 2.º Los escalones muy numerosos son muy vulnerables a la acción de la D. C. A. y de la caza enemiga y difícilmente defendibles.



Carga del nuevo avión gigante de transporte "C-82".

A veces ambos principios se presentan en contradicción, y sólo una ponderación exacta de la influencia de cada uno de ellos en el caso concreto que se considere, puede armonizarlos del modo más conveniente.

En líneas generales, el orden de aproximación toma la forma siguiente:

Primer escalón: Unidades de bombardeo y asalto, con misión esencial y única de completar la preparación por el fuego realizada con prioridad a la acción.

En el caso de acción en fuerza, preceden al primer escalón de tropas paracaidistas, para atacar la organización defensiva antiáerea en la zona de desembarco, así como todos aquellos puntos cuya destrucción o neutralización pueda contribuir a aumentar la confusión y dificultar la organización del contradesembarco.

Si la acción se pretende realizar por sorpresa o en zona desprovista de organizaciones enemigas que puedan dificultar el lanzamiento, este primer escalón de protección se separa del resto de las formaciones para atacar puntos de concentración de tropas enemigas cercanos a la zona de desembarco, nudos de comunicaciones, puntos de paso obligado, etcétera, con el fin de dificultar la acción de las tropas enemigas próximas al lugar de la acción y demorar su intervención, para dar tiempo a la reunión y reorganización de los paracaidistas y a su establecimiento defensivo.

En todo caso, una parte de este primer escalón atacará los aeródromos enemigos, con vistas a bloquear las fuerzas aéreas del adversario en sus propios aeródromos, impidiendo la intervención de las mismas desde los primeros momentos.

Integran el *segundo escalón* la vanguardia de las tropas de desembarco aéreo y los elementos de apoyo y protección inmediata de aquéllas. Compónese, pues, de formaciones de tropas paracaidistas y unidades de caza y asalto, estas últimas con misión de protección del techo de las formaciones de transporte y de ataque a los objetivos que se descubran durante la operación, respectivamente.

Por último, tras un intervalo difícilmente prefijable y dependiente del tiempo que las tropas de paracaidistas necesitan para crear las condiciones necesarias para el desembarco del grueso, tiene lugar la llegada de las unidades de infantería aerotransportadas en planeadores y aviones de transporte, que son las encargadas de explotar el éxito inicial, ensanchando la primitiva cabeza de desembarco, con vistas a ulteriores operaciones (1).

En lo referente a la travesía, sólo nos interesa considerar la cuestión de las formaciones que deben adoptarse como más convenientes. Estas deben tender a disminuir la vulnerabilidad del convoy, y, por otra parte, a facilitar la acción, de reducida eficacia pero posible, de las armas de a bordo, en orden a la autodefensa de los aparatos.

(1) La actuación de estas unidades se sale fuera del objeto de este estudio, y sólo se cita aquí para que se aprecie el encañamiento de las distintas acciones y resalte más la intervención de los paracaidistas en las operaciones de esta naturaleza.

III.—Toma de contacto.

Bajo esta denominación hemos comprendido el conjunto de acciones que tienen lugar desde que los paracaidistas abandonan los aparatos de transporte que los han conducido al cielo de lanzamiento, hasta que los mismos establecen contacto con las fuerzas enemigas de la defensa.

Nos corresponde, pues, estudiar aquí las acciones siguientes:

- Lanzamiento de los paracaidistas y toma de contacto de los mismos con la superficie;
- reunión y reorganización en tierra;
- aproximación táctica a los puntos claves para la defensa de la cabeza de desembarco;
- en su caso: toma de contacto propiamente dicha.

El lanzamiento debe satisfacer las condiciones siguientes:

- Ser lanzados al espacio el mayor número posible de paracaidistas en el mínimo tiempo;
- ser lanzados los paracaidistas en un superficie reducida y en el punto donde la lucha exige la presencia de los mismos.

La primer condición es función de las puertas o bocas de acceso de que dispongan los aparatos. Los alemanes, que han realizado sus operaciones de esta índole con aparatos "Ju-52" y "Ju-38", comenzaron haciendo sus lanzamientos por la única puerta de que disponen estos aparatos, y por tanto, de uno en uno. Una perfecta instrucción del personal parece ser que les permitió llegar al ritmo de un hombre por segundo; sin embargo, considérese que a una velocidad horaria de 180 kilómetros, o lo que es lo mismo, a la de 50 metros por segundo, entre el lugar de lanzamiento del primero y el del último paracaidista de un avión, suponiendo que este transporte, 20 de ellos, media 1.000 metros.

Se ha hablado, aunque no parece haber tenido confirmación, que los propios alemanes utilizaron en Holanda aviones cuyo fondo se abría, lanzando simultáneamente al espacio la totalidad de los paracaidistas que transportaba.

La formación más adecuada para los lanzamientos, al igual que para la travesía, parece ser la de escuadrilla en cuña.

La satisfacción de la segunda condición tropieza, ineludiblemente, con la indudable existencia de una dispersión, análoga a la de los proyectiles, aunque mayor que ésta y más irregular, motivada por diversas causas, entre las que las principales son las originadas por la falta de simultaneidad de la totalidad de los lanzamientos y por el movimiento de los aviones, así como las derivadas del funcionamiento del propio paracaídas y de la acción sobre él de las corrientes de aire.

De aquí la necesidad de proceder, a la llegada a tierra, a la reunión y reorganización de las unidades: habrá grupos de combatientes que tomarán tierra en zonas relativamente alejadas de la fijada para el desembarco, e igualmente, cargas de material y municiones de las que por las mismas razones no podrá disponerse con la rapidez que la situación exige.

Las razones apuntadas motivan la fuerte proporción de mandos en las unidades de paracaidistas, la instrucción universal de sus tropas, prácticas en el manejo de toda clase de

armas, y también la organización de patrullas de reserva o aviones con paracaidistas de reserva, destinados a llenar el vacío creado por los grupos que hayan desembarcado muy lejos de sus objetivos.

Al propio tiempo, los paracaidistas suelen tener coloraciones distintas y llevan señales muy visibles e inconfundibles las utilizadas por los jefes, acostumbrándose a señalar para cada grupo el punto de reunión de sus combatientes, cuando no se divide el objetivo en zonas que lo comprendan, que se distribuyen entre las unidades.

Siendo factor importantísimo para el éxito del desembarco la precisión del lanzamiento, y teniendo presente lo ya expuesto, éste deberá verificarse:

- A una señal convenida;
- simultáneamente por el mayor número posible de paracaidistas;
- a igual altura para cada oleada;
- en la dirección más conveniente, según la del viento.

Es, pues, indispensable un acuerdo previo entre el mando de los paracaidistas y el de la unidad aérea que efectúa el transporte, sobre los siguientes puntos:

- Formación de los aviones en el momento del lanzamiento;
- oleadas de lanzamientos;
- distancia entre unidades y formaciones;
- altura y dirección de lanzamiento.

Todos estos extremos pueden sufrir ligeras modificaciones, sobre todo el último, sobre el cielo de lanzamiento y en vista de las circunstancias, y especialmente, de la reacción del enemigo.

Cabe considerar también dentro de la segunda condición que estudiamos, la forma de efectuar el lanzamiento por lo que se refiere al paracaídas utilizado.

Dos tipos principales se emplean actualmente en los Ejércitos que disponen de estas tropas: el automático, que ligado al avión por una cuerda de unos seis metros de longitud se abre en el momento de abandonar el paracaidista el aparato, y el manual, de apertura a voluntad, por acción sobre una anilla.

El descenso con el paracaídas abierto se efectúa a la velocidad aproximada de cuatro metros por segundo, prácticamente lenta, pero que no conviene superar por el peligro que entrañaría para la llegada a tierra de los combatientes. Esta lenta velocidad de descenso implica la necesidad de abreviar, en lo posible, la duración del mismo, no sólo para aminorar la dispersión originada por las corrientes de aire, sino para disminuir el tiempo en que el paracaidista, indefenso, está expuesto a la acción del enemigo.

El paracaídas manual satisface plenamente esta condición. Permite efectuar los lanzamientos desde grandes alturas, con lo que se sustrae a los aparatos de la posible reacción antiaérea del adversario; pero exige personal muy instruido, y el descenso de grandes masas de paracaidistas es difícilmente controlable.

Los rusos, partidarios de este paracaídas, tienen incluso una escuela especial para la instrucción de salto desde grandes alturas. Las cifras que se han llegado a alcanzar pare-

cen increíbles, y, a título de curiosidad, consignamos que en 1938 el francés Willians se lanzó a 10.800 metros de altura, recorriendo con el paracaídas plegado en caída libre, 10.600 metros, para abrir aquél tan sólo a 200 metros del suelo.

Sin embargo, la solución más aconsejable, y que parece ser hoy la adoptada por los diferentes beligerantes de esta última contienda, es la puesta en práctica primeramente por los alemanes, o sea el lanzamiento automático a baja cota: 100 a 150 metros.

Este sistema, si bien ofrece una mayor vulnerabilidad para los aviones de transporte, tiene la ventaja de reducir el tiempo de descenso a tan sólo medio minuto aproximadamente, permite el control completo del lanzamiento, asegura la reunión en la zona deseada y disminuye, en fin, enormemente la dispersión de los hombres.

Se comprende que este sistema no es aplicable en el caso de realizarse la operación en fuerza; pero aparte de que difícilmente podrá lograrse de esta forma el éxito en una operación de este tipo, salvo en circunstancias excepcionales, ha de tenerse presente que, normalmente, los lanzamientos se efectuarán por sorpresa, y al amanecer, aprovechando la semioscuridad de esos momentos que proporcionan un mínimo de visibilidad compatible con la necesaria para la rápida orientación de los paracaidistas en tierra. Precisamente es también a esta hora cuando la vigilancia decae por agotamiento de la atención sostenida durante toda la noche y por la proximidad del día, permitiendo, en fin, que al término de las operaciones previas para el desembarco del grueso haya desaparecido la oscuridad, condición indispensable para que el aterrizaje de los aviones que transportan estas fuerzas se realice sin accidentes.

En cuanto al terreno de aterrizaje, fácil es comprender que aunque el paracaídas plantea a este respecto exigencias mínimas, conviene que preste ciertas facilidades para la reunión de los hombres lanzados, así como que por su naturaleza reduzca al mínimo los accidentes que pueden originarse por arrastre de los paracaidistas al llegar a tierra, si por circunstancias diversas no pueden desprenderse rápidamente del paracaídas.

La llegada a tierra de los paracaidistas supone un período de crisis en la operación que sigue inmediatamente al aterrizaje y dura todo lo que tardan las tropas en reunirse, reorganizarse y recoger el armamento lanzado separadamente.

Superada esta fase, los paracaidistas se reparten en dos grandes grupos: uno de ellos asume la defensa de la zona de desembarco contra la posible reacción terrestre del adversario; el otro, integrado por unidades especializadas, queda encargado de crear las condiciones necesarias para el aterrizaje del grueso, de regular el tráfico aéreo en los primeros momentos y de establecer el enlace por radio con el mando de las tropas aerotransportadas y con los de las formaciones en vuelo.

Los paracaidistas del primer grupo pueden actuar de

dos modos, según la zona donde se efectúe su lanzamiento: o toman tierra en la propia zona de aterrizaje del grueso, en cuyo caso irradian de ella una vez reunidos y reorganizados para las posiciones claves de la defensa, donde deben establecer sus puestos avanzados, o bien desembarcan directamente en esas posiciones, llevando a cabo seguidamente la interdicción de todas las vías de acceso a la cabeza de desembarco. En todo caso deberán estar preparados para la ejecución de golpes de mano contra las resistencias adversarias que puedan presentarse, así como para hacer frente a las tropas que el enemigo pueda presentar, durante el tiempo necesario para la llegada del grueso, por cuyos elementos serán relevados.

A este propósito parece conveniente dar unas ideas sobre las características del combate de las tropas paracaidistas.

Las acciones de estas tropas son siempre realizadas por pequeños grupos. Su manera de combatir recuerda a la del guerrillero, toda vez que hacen la guerra en terreno enemigo; para ellos todo el terreno es frente y toda posibilidad de retirada queda desechada. El combate no tiene fases intermedias, puesto que se pasa directamente al choque; no hay preparación propiamente dicha y falta el apoyo artillero en la mayoría de los casos. En fin, no existe por parte del mando una decisión fundamentada para el ataque, ya que el factor enemigo es desconocido.

Generalmente, estas tropas no han de intervenir en el combate normal, misión reservada a las unidades de infantería del grueso. La actuación de los paracaidistas debe, pues, quedar limitada al establecimiento del primer contacto y a la defensa de la cabeza de desembarco en los primeros momentos.

Hay que tener presente que, salvo en caso de absoluta necesidad, no conviene comprometer la eficacia de estas tropas en acciones prolongadas, capaces de provocar en las mismas pérdidas sensibles. Su difícil y costosa instrucción y su no menos difícil reposición aconsejan usar de ellas bajo un rígido criterio de estricta economía, recuperándolas tan pronto como ello sea posible.

Las tropas paracaidistas del primero de los grupos mencionados ocupan, pues, como queda dicho, los puntos claves para la defensa, con el fin de proteger el desembarco de los elementos del grueso. Simultáneamente, los especialistas del segundo grupo comienzan a preparar la zona de aterrizaje para hacer posible el de los planeadores y aviones de transporte. Su labor es reducida; su misión ha de desarrollarse con rapidez y queda limitada a la remoción de pequeños obstáculos y a indicar la dirección de aterrizaje más conveniente según la del viento.

En un breve espacio de tiempo, los grupos de paracaidistas han cumplido su misión. El aterrizaje del grueso puede efectuarse y la estación de radio, ya en funcionamiento, lo comunica así al mando.

El primer tiempo de la operación de desembarco aéreo ha terminado.

