



Técnicas de las tropas aéreas

Preparación para el combate

Por el Coronel JOSE MARIA CABEZA

GENERALIDADES.—Conocido el plan de operaciones, sector en que han de realizarse, señalado el objetivo con toda claridad y designada fecha y hora de su ejecución, antes de proceder a ello, el Jefe de las fuerzas ha de realizar una serie de trabajos preliminares precisos para poder cumplir la misión que se le haya encargado, como traslado y concentración de fuerzas en el aeródromo o aeródromos de partida, empleando cuantos procedimientos estén a su alcance desde el avión hasta el carro, acumulación de medios de transporte de todos órdenes, así como el armamento, municiones, material de todas clases y víveres. Reunirá a los Comandantes de las Unidades subordinadas, explicándoles el plan a seguir dentro de los límites impuestos por la necesidad del secreto, concretando el objetivo con toda claridad, precisándoles, con el plano a la vista, los puntos a ocupar y los medios con que contará desde el primer momento, señalando el orden de prioridad en el desembarco de las distintas Unidades, asignándole los aviones o planeadores donde han de embarcar y estableciendo, también, la prioridad en el transporte del material.

Todo lo estudiará y dispondrá con todo detalle, dando las oportunas órdenes, claras y precisas, realizando ensayos de embarque y desembarque si hubiera lugar, para que al recibirse la orden de partida de la superioridad nadie se sorprenda, todos sepan su cometido, y, sin titubeos ni pérdida de tiempo, vayan a sus puestos respectivos.

En estos momentos es donde se luce el desvelo del Jefe y el trabajo de todos en el perfeccionamiento de la instrucción. Con tropas bien instruídas el embarque se hace con el mayor orden, silencio y extrema rapidez; en cambio, con tropas mal instruídas o indisciplinadas, el embarque se hace eterno, el barullo es manifiesto, estorbándose unos a otros, mezclándose las Unidades, cundiendo el desorden y la desorientación en medio de un jaleo y un griterío propio de las hordas y cundiendo en esa atmósfera propicia el espantoso virus de la insubordinación, que dará al traste con la moral no bien suenen los primeros tiros.

En el primer caso saldrán los convoyes a la hora justa, llegando con exactitud a su destino, y las tropas transportadas tomarán tierra con toda precisión, estando dispuestas para entrar inmediatamente en acción, mientras que en el segundo, si al fin se logra que salgan, llegarán con retraso, seguramente tarde, pues el empleo de esta clase de fuerzas requiere sorpresa y velocidad si han de ser eficientes, y no decimos nada si cuando están en esas laboriosas operaciones de embarque en el cuadro antes descrito, en que todo es confusión y desorden, se presenta la Aviación contraria: la desbándada será general, siendo el personal que huye, como el material que queda, blanco seguro y fácil del bombardeo del adversario.

El tiempo requerido por las Unidades aéreas de desembarco para la preparación y realización de éste, depende, además de la instrucción necesaria y disposición de la fuerza para la proyectada operación, de la amplitud de organización y de la acción coordinada con la Aviación de apoyo.

Las Unidades de las tropas aéreas de desembarco, especialmente organizadas y empleadas en las operaciones aéreas, se adaptan mejor que ninguna otra en las misiones de desembarco, si bien requieren algunas modificaciones en su organización, instrucción y armamento cuando hayan de emplearse en algunas misiones específicas.

En cambio, las tropas que desembarquen en un campo lejos del contacto con las fuerzas terrestres enemigas, no precisan otro adiestramiento especial que el de embarcar y desembarcar personal y material, tanto cuando han de emplear el avión como cuan-

do el viaje hayan de efectuarlo en planeador.

Esta instrucción de viaje en planeador es muy necesaria y requiere, a nuestro juicio, que se especialicen en el pilotaje los Oficiales y Suboficiales de tropas, pues así ahorrarán pilotos del Arma de Aviación, que tanto precisa en guerra economizarlos, y porque además el soldado, que conoce y admira a su Oficial y a su Sargento, es lógico que tenga más confianza en ellos, con quienes trabaja a diario, y de los que recibe la instrucción, que en un desconocido, por muchos títulos que tenga y muchos emblemas que ostente, pues la psicología de nuestro soldado es así. Por otra parte, ya dijimos en otra ocasión (véase nuestra obra "Paracaidismo") que el planeador no es más que un embalaje, y como tal, cuando no se puede emplear de nuevo, se tira; lo que interesa es la mercancía que lleva dentro. Además, al tomar tierra, inmediatamente desembarcarán las tropas y se organizarán, concentrándose en los parajes designados para entrar en combate o empla-



Paracaidistas descendiendo. Obsérvese un saco con pertrechos que toca tierra antes que su portador, permitiendo a éste facilidad de movimientos.



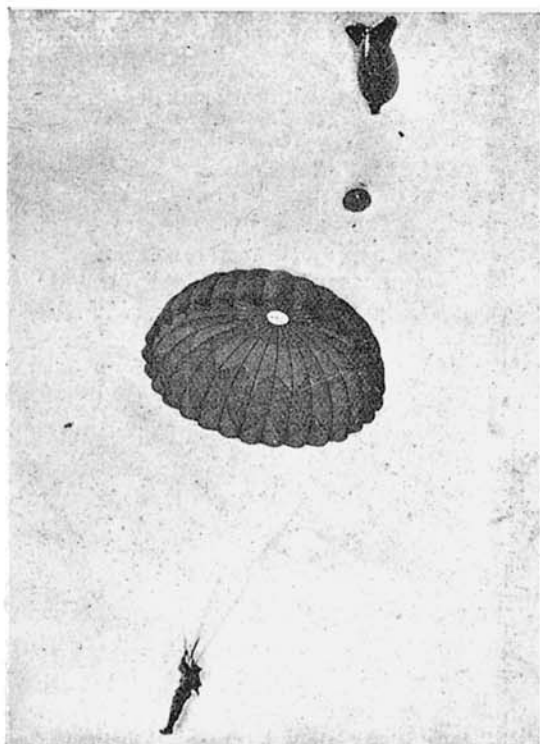
Entrenamiento de paracaidistas; aquí aprenden a manejar las cuerdas para dirigir su descenso.

zarse en posición, haciendo las fortificaciones que el terreno y el tiempo consientan y sus medios permitan; en cambio, el piloto nada tiene que hacer, y ha de quedar en el campo en espera que tome tierra algún avión y pueda reembarcar, o en la mayoría de los casos en que el terreno no se preste a ello, tendrá que unirse a las tropas, sin mando ni misión alguna, como un turista, expuesto a todos los peligros, sin beneficio para nadie y sacrificándose sin provecho alguno. Todo lo cual se evitará siendo el piloto del Arma transportada, que una vez en tierra salta como uno más, y dejando el artefacto se hace cargo de los suyos y con ellos actúa desde el principio.

Los Mandos superiores de Aviación recibirán instrucciones y órdenes, así como información, de los Cuarteles Generales a los que estén subordinados, estando en continuo contacto con ellos, conociendo los planes de guerra y las misiones que han de realizarse para la debida y eficaz colaboración, dándoles éstos pleno conocimiento de lo siguiente:

- a) Plan general de operaciones.
- b) Situación del enemigo.
- c) Situación de las fuerzas ejecutantes.
- d) Misiones de las tropas paracaidistas, Unidades aéreas de desembarco y tropas de tierra o navales que han de intervenir en la operación.
- e) Objetivos de cada fuerza.
- f) Objetivos de los diferentes grupos de la Aviación propia en sus diversas misiones.
- g) Hora de ataque y plan de maniobra de las fuerzas de tierra.
- h) Datos sobre la actuación de la Aviación contraria.
- i) Movimientos de tropas enemigas y propias.
- j) Medios de identificación de los agentes amigos en territorio enemigo y establecimiento del contacto con ellos para ser atendidos y suministrados en lo posible.
- k) Otra información necesaria para asegurar la acción coordinada con todos los elementos de los otros Ejércitos amigos.

Los servicios pedidos a la Aviación por



Lanzamiento desde globo cautivo desde 200 metros, durante ejercicios de entrenamiento.

las diversas Divisiones serán recogidos por el correspondiente Cuartel General del Ejército o Cuerpo de Ejército, quien puesto al habla con el Jefe superior de Aviación los catalogará, y como generalmente ocurre que aquellos servicios serán muchos más que los que puedan dar de sí el número de aparatos disponibles, siempre escasos, el General los dispondrá por orden de urgencia, dado el plan general de la operación, la dura resistencia que se presente en determinados sectores y la situación especial y objetivos a realizar por las diversas tropas operantes.

INFORMACIÓN DEL ENEMIGO.—Los planes de operaciones de las distintas Unidades aéreas de desembarco deben basarse según una exacta y detallada información.

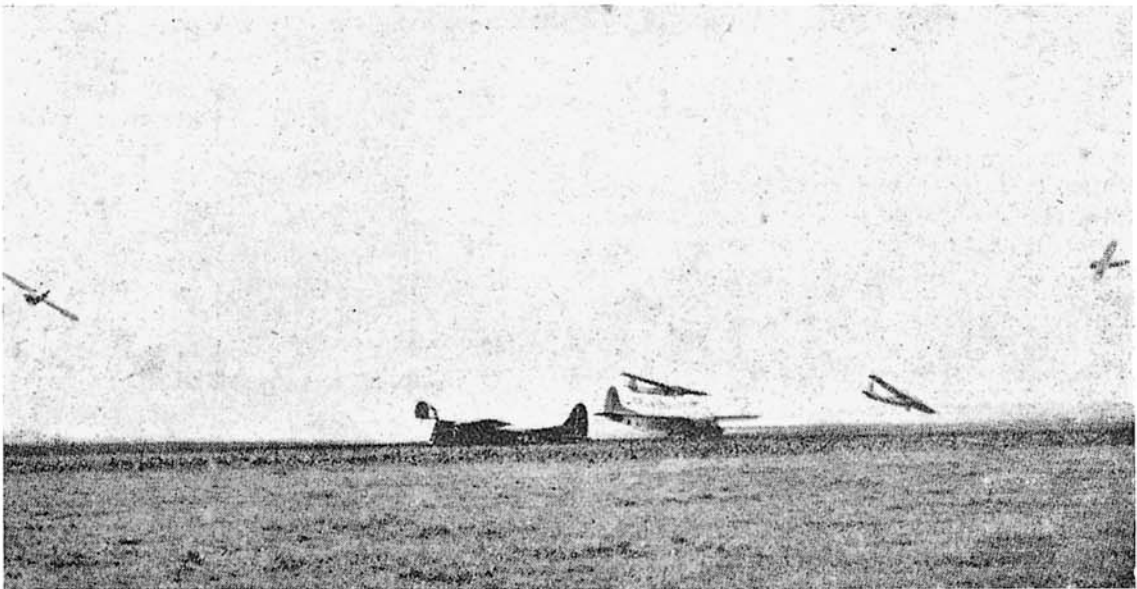
El Servicio de Información de los Cuarteles Generales y Planas Mayores, proporcionarán al Mando informes lo más claros y precisos posibles de las actividades del enemigo en el combate aéreo, situación de su fuerza, armamento, calidad, así como su capacidad para intervenir en la operación; emplazamiento de las baterías antiaéreas y de las demás instalaciones defensivas, con posición y tipo de la defensa organizada de los aeródromos, campos de desembarco y otras instalaciones civiles y militares, características y moral de la población civil, y su efectividad como parte de la fuerza de-

fensiva; situación, naturaleza y sistema de obstáculos dispuestos para la posible destrucción de las áreas de desembarco, y la situación y potencia de las fuerzas móviles enemigas.

MAPAS Y FOTOGRAFÍAS AÉREAS.—Para formular cualquier plan táctico es preciso un conocimiento comprensivo pleno y un estudio profundo del terreno donde se ha de operar.

El estudio del terreno es básico. El desconocimiento del mismo puede dar al traste con la mejor operación planeada. No hay que olvidar que el terreno es el escudo que protege al guerrero; debe, pues, conocerlo para saberlo emplear con la mayor eficacia, como debe saber manejar con el mejor acierto el arma con que ha de ofender.

Y tan es así, que nos parece muy de recomendar la idea de que los Jefes de Cuerpo debieran fomentar entre sus subordinados la afición a realizar excursiones en los alrededores de la población en cuyo término municipal están enclavados los cuarteles o aeródromos, estudiando el terreno con todo detalle, confrontándolo con el plano, fijándose en los accidentes de todo género del mismo, vías de comunicación, obras de arte, edificaciones, así como los medios de vida con que cuenta; condiciones agrícolas, ganaderas e industriales; desarrollo del



Planeadores norteamericanos transportando tropas y material aterrizan en Holanda, durante una de las operaciones de tropas aerotransportadas de la pasada guerra.

comercio; carácter, sentimientos y modo de ser de los habitantes; ampliando cada vez más su radio de acción hasta conseguir el estudio perfecto y en todos órdenes de la provincia en que actúan.

¡Cuántos datos interesantes aportarían estos Oficiales y con qué seguridad y ventaja obrarían en su zona el día que hubiera necesidad!...

Este cotejo de los planos y la realidad, corrigiendo aquéllos y señalando las alteraciones en el terreno producidas, bien por la Naturaleza o por el hombre, es muy necesario, así como el cuidadoso estudio y análisis de la zona de operaciones revelará muchos de los detalles de las posiciones defensivas enemigas.

Se facilita este trabajo con el estudio comparativo de una serie de fotografías tomadas en diversos períodos de tiempo, y así se ven las variaciones introducidas en las primitivas posiciones contrarias, aumento de defensas pasivas y activas, etc.; fotografías que ampliadas en escalas apropiadas serán distribuidas entre las diversas Unidades ejecutantes, sacándose para ello las copias precisas, calculándose unas cincuenta para Bandera o Batallón, pudiendo ampliar esta cifra en determinados casos para ser distribuidas incluso en las escuadras.

Las PP. MM. estudiarán mapas y fotografías con ahinco, planeando sobre ellos, según las órdenes y misión que tengan, la operación de desembarco y ocupación de ciudades, nudos de comunicación, ríos, líneas de defensa establecidas, montes, fábricas, etc., etc.

Con los mapas se acompañarán croquis para las Unidades subordinadas, con los detalles de las operaciones iniciales, señalando objetivos a cubrir, rutas que han de emplearse y tiempo preciso para conseguir aquéllos.

OBJETIVOS INICIALES.—Los objetivos iniciales de las Unidades aéreas de desembarco incluyen generalmente las posiciones enemigas fortificadas, artillería antiaérea, puestos de observación, reservas disponibles, líneas de comunicación y transportes.

1.º Posiciones enemigas fortificadas.—Estas posiciones fortificadas en la proximidad de la zona de desembarco pueden con sus fuegos hacer fracasar toda acción de desem-

barco, con las consiguientes pérdidas materiales de tiempo y de moral en los combatientes; de ahí que sea uno de los objetivos iniciales asignados a las Unidades paracaidistas.

Las posiciones enemigas fortificadas lejos del área de desembarco serán asignadas a los regimientos o tropas pesadas de desembarco, que cuentan con más elementos de destrucción; tropas que una vez en tierra se concentrarán y organizarán lo más rápidamente posible, procediendo a atacar aquellos objetivos, cuya fuerza puede calcularse por la zona que ocupen las líneas defensivas, tanto en el sentido del frente como en el de la profundidad, así como por la potencia del fuego; si con la acción de las armas propias no basta para quebrantar la resistencia que ofrece el adversario, se encargará de ablandarla la Aviación de apoyo.

Si dicha posición fuera un islote de resistencia, ya estudiada su fortificación por las fotografías aéreas, se procederá en primer lugar a cortarle todas las comunicaciones con retaguardia, para dejarla aislada, procediéndose luego a rodearla y batir sus defensas con la violencia máxima de fuego para ir estrechándola en la bolsa y estrangular la defensa.

2.º Artillería antiaérea.—Es la mortal enemiga de la Aviación; por eso, ésta intentará destruirla, o acallarla al menos, neutralizando sus efectos e inutilizando el mayor número de piezas posible; se comprende la imposibilidad de su destrucción total, ya que sus armas están dispersas y enmascaradas; pero sí puede quedar maltrecha, y sobre todo desorganizada, sin que puedan trasladarse las piezas útiles a lugares menos batidos y teniendo que aguardar las sombras de la noche para cambiar su emplazamiento, quedando en actitud pasiva para entrar en acción en la primera oportunidad que se le presente, como es el batir tropas en descenso o sorprender a la Aviación.

Por tanto, y antes de empezar la operación, debe designarse la artillería antiaérea como principal objetivo a las tropas paracaidistas, repartiendo entre éstas los diversos emplazamientos de los primeros escalones de su zona de acción, reservando los de los demás para las tropas pesadas de la olas sucesivas.



Otro aspecto del entrenamiento relativo a la posición mejor para la bajada.

Si por una acción de sorpresa pudiera ser capturada esta artillería, toda o en parte, en condiciones de utilidad, se pondrá rápidamente en servicio, colocándola en otro lugar convenientemente camuflada; mas si esto no fuera posible, será inutilizada, a fin de que no pueda ser empleada por el enemigo si en un contraataque lograra recuperarla.

3.º *Observación enemiga.*—Otro de los objetivos primordiales es la localización y destrucción de los observatorios enemigos, tanto de los puestos de mando como de su artillería, y establecer los propios, porque al ser tomadas las posiciones enemigas, es lógico que éste, más adentro, tenga establecidas y refuerce rápidamente largas líneas de fuego para impedir el avance propio y la acción de la Aviación. Asimismo, desde los observatorios bien situados y que tengan gran radio de acción visual, pueden vigilarse los movimientos de fuerzas y las comunicaciones enemigas, máxime si en el momento no se dispusiera de Aviación.

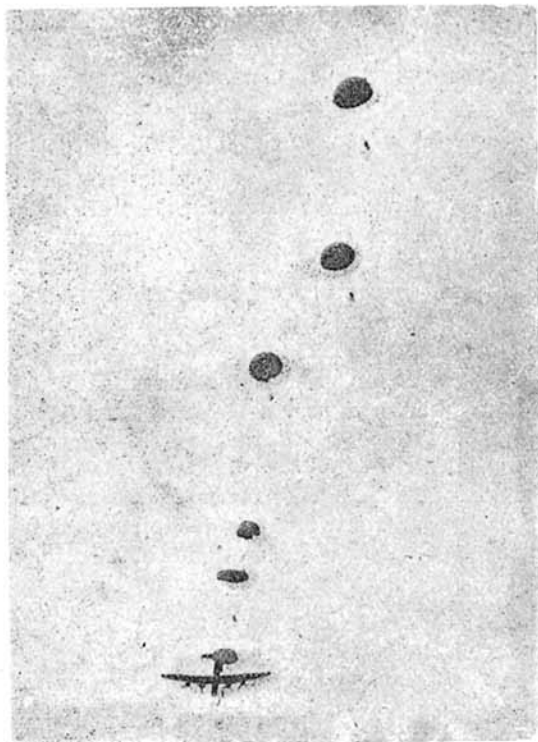
4.º *Reservas enemigas.*—Si el lugar del des-

censo está en zona próxima al enemigo, es de suponer que éste, no bien se aperciba o tenga noticia de ello, proceda a movilizar sus fuerzas e impedir a todo trance el desembarco.

Ya sabemos que las tropas, al descender, son enormemente vulnerables e inermes, y su destrucción puede ser absoluta contra un enemigo apostado y dispuesto. Asimismo, en los primeros momentos de tomar tierra, es peligrosísima la situación, el embaraamiento natural, aun para tropas entrenadas, que han de concentrarse, armándose y organizándose bajo un violento fuego enemigo. Y aunque el desembarco ha de hacerse, si es un ataque en fuerza, al amparo de la Aviación, y procurando antes el dominio del aire, a lo menos en esa zona, puede el enemigo intentar la movilización de sus reservas locales y tratar de transportarlas lo más rápidamente posible para impedir el desembarco; y si esto ya no le es posible, contraatacar a las tropas invasoras antes de que puedan ser pertrechadas y reforzadas.

Así, que las tropas de desembarco deben estar siempre vigilantes para impedir esta acción de contraofensiva del enemigo, que puede presentarse de improviso antes de que ellos puedan afianzarse en el terreno y establecer la llamada cabeza de puente. Una vez establecida ésta, irán ensanchando su área y avanzando para ganar tiempo y espacio a las nuevas olas, siendo en su avance los principales objetivos apoderarse de los puntos que puedan ser llave de la defensa del contrario, cuales son los nudos de comunicaciones, y capturar o destruir los centros de suministros, polvorines, etc.; cortar sus medios de enlace, para evitar a todo trance que acudan las reservas; desconectar sus unidades, entorpecer sus movimientos e impedir su abastecimiento, introduciendo la confusión, que engendra el caos; y ya conseguido esto, rematar la suerte, cayendo por sorpresa sobre las posiciones enemigas, conforme a la misión que el Mando señalara, tratando de reducir las o aniquilarlas.

5.º *Comunicaciones enemigas.*—Consecuente a lo que se acaba de exponer, en los objetivos de la Aviación de apoyo y de las tropas paracaidistas, se incluirán las comunicaciones por hilo y por radio en la zona de



Salto desde un tetramotor. Ahora los paracaidistas tienen ocasión de demostrar lo aprendido en los cursos.

desembarco. Todas las tropas que han de desembarcar estarán instruídas para cortar e inutilizar inmediatamente cuantas líneas alámbricas tuviera establecidas el enemigo, así como los cables enterrados, cuya presencia señalan las fotografías aéreas. Esto es lo primero que se ha de hacer para impedir que los diversos puestos sorprendidos puedan alarmar a los demás y acudir refuerzos; como los batallones paracaidistas van dotados de especialistas de radio, si se apoderan de alguna estación, inmediatamente la utilizarán o repararán para ponerla en servicio, o inutilizarla totalmente si una violenta reacción enemiga se presentara y antes de que pudiese recuperarla.

Igualmente los caminos serán cortados y voladas o no sus obras de arte, según las circunstancias y órdenes que reciban del Alto Mando, apoderándose de los puntos

estratégicos para impedir la llegada de las reservas móviles del sector, y siempre al habla con la Aviación de apoyo, para indicarles la situación y posible concentración de aquéllas, así como de los caminos que pudieran emplear, para que con esos datos sean batidos por la Aviación propia.

6.º *Transportes enemigos.*—Ni que decir tiene que en las primeras fases del desembarco, todo es poco para el traslado del personal y sus armas propias, y, por tanto, la falta de transportes de todo género es total; con la llegada de la primera ola es fácil vengan algunos pequeños tractores, y aun turismos y camionetas ligeras; pero éstos serán muy insuficientes para las necesidades de la fuerza desembarcada, y además se tropezará con la escasez de gasolina. Por todo lo cual, las fuerzas que han desembarcado, aparte de atender a sus principales objetivos ya expuestos, tratarán de apoderarse de cuantos vehículos encuentren, desde el camión hasta el carro tirado por una simple mula, que la tracción de sangre en los primeros momentos es de una gran importancia, pues no necesita carburante alguno, y al avanzar tratarán, como es lógico, de apoderarse de los centros de repostamiento de aquéllos. De lo que se deduce que tanto en las Banderas o Batallones de paracaidistas como en las Legiones o Regimientos, deben estar instruídos en los primeros, como llevar gente en los segundos especializada en la conducción de automóviles; conductores y mecánicos que se irán haciendo cargo y arreglando cuantos vehículos vayan cogiendo las fuerzas invasoras; y también con este personal se organizarán las distribuidoras de esencia y parques móviles que el audaz golpe de mano cogiera, sin que diera la sorpresa lugar al enemigo para destruirlos.

En resumen: las fuerzas que se apoderen de posiciones, centros o poblaciones enemigas, han de procurar de utilizar el material de toda clase y ponerlo en servicio inmediatamente; mas si no se pudiera hacer funcionar o hay peligro de que caiga en poder del enemigo o así conviniera a los planes del Mando, será inexorablemente destruído.