



T r o p a s d e l A i r e

Por el Capitán RAMON SALAS LARRAZÁBAL
De la Escuela Militar de Paracaidistas.

(Todas las fotografías que ilustran este artículo han sido cedidas por la Escuela de Paracaidismo de la República Argentina.)

La creciente capacidad de carga en peso y volumen de los transportes aéreos abre insospechados horizontes al empleo de este tipo de aviones en el tráfico militar, y muy singularmente en el movimiento de tropas en el campo estratégico.

Las misiones que a la Aviación de transporte pueden encargarse en una futura guerra podrán compendiarse en tres grandes grupos:

- 1.º Tráfico normal de abastecimiento.
- 2.º Movimiento de tropas dentro del ámbito propio en sustitución de los medios hasta ahora normales terrestres y marítimos.
- 3.º Transportes de tropas a puntos situados en la retaguardia enemiga.

De estas misiones nos interesa analizar las comprendidas en los dos últimos apartados.

Tal vez la aportación de mayor trascendencia que el hecho aéreo, unido a otras conquistas de la técnica y de la ciencia, ha introducido en el mundo moderno, haya sido la de acortar extraordinariamente las distancias, haciendo posible con ello la vida de relación íntima y, por tanto, de influencia mutua entre puntos antes tan alejados que prácticamente se desconocían, como si habitaran departamentos estancos. Este fenómeno revolucionario, llevado al área de la política internacional, ha dado universalidad a problemas hasta ahora localizados en un continente y aun en más reducidos espacios, y como consecuencia, una amplitud tan enorme a los conflictos por ellos provocados, que los espacios a recorrer por los ejércitos que en ellos intervienen—ya en las pasadas guerras y con toda seguridad en las futuras—son de una magnitud

desconocida en anteriores empresas bélicas. Siempre fué decisivo en las batallas la intervención oportuna en tiempo y espacio de unas potentes reservas, y en muchas ocasiones campañas que parecían decididas tomaron un signo contrario por no poder hacer intervenir esas reservas, y aun parte de ellas, en la ocasión deseada, dada la poca rapidez de sus movimientos, y eso contando con que la amplitud de los teatros de operaciones y las distancias a cubrir desde sus zonas de concentración a los puntos de aplicación solían ser relativamente modestas. Piénsese, en su consecuencia, la perentoria necesidad que se presentará a los Mandos superiores de los ejércitos que intervengan en futuras guerras, que seguramente se verán precisados a situar sus reservas en puntos relativamente muy alejados de los frentes de combate para hacerlas intervenir indistintamente en cualquiera de sus teatros de operaciones cuando la situación lo requiera, de contar con un medio de transporte velocísimo y de gran rendimiento, que no puede ser otro que la flota aérea de transporte.

Esta necesidad será tanto más sentida cuanto mayor sea la probabilidad de la potencia o grupo de potencias en cuestión de tener que combatir en dos o varios frentes simultáneamente, y aun para intervenir en sectores de uno mismo, toda vez que lo que en anteriores campañas constituían teatros de operaciones bien diferenciados, en las más o menos próximas contiendas no pasarán de ser sectores de un mismo frente; y en este orden de ideas nada tiene de extraño que sea la Unión Soviética el Estado que mayor preocupación sienta por dotar a su Ejército de una potente Aviación de transporte y de modificar la estructura de sus Grandes Unidades terrestres para hacer factible el traslado de las mismas por ese medio con la totalidad de su equipo y armamento.

Hasta aquí la Aviación de transporte no revoluciona el arte de la guerra sino en el aspecto de aumentar enormemente las posibilidades operativas del Ejército, con notable ventaja para la economía de fuerzas, pues sin ella, en los futuros teatros de operaciones habría que considerar a cada uno de éstos como departamentos estancos, y muy pocas o ninguna serían las posibilidades de mutua protección y ayuda entre los ejércitos que operasen en cada uno de ellos, que tal vez tendrían que asistir como testigos impotentes a la derrota de alguno de los mismos sin poder intervenir en su auxilio aun con-

tando con posibilidades en potencia para ello, ya que el espacio intermedio entre ambos prohibiría, aun contando con magníficas comunicaciones terrestres o marítimas, hacerlas intervenir en tiempo oportuno.

Pero no es ésta únicamente la aportación de la Aviación de transporte; además, y esto es lo verdaderamente nuevo que introduce en el arte militar, hace posible trasladar a ejércitos, no sólo de un punto a otro de nuestro espacio, sino también al interior del territorio enemigo, dando lugar a la aparición de la maniobra que se ha denominado "envolvimiento vertical".

Estas posibilidades que la Aviación de transporte crea necesitan para ser actualizadas la aparición, como efecto de las mismas, de unas tropas aptas para su aprovechamiento, y así nacen las mal llamadas, en nuestro concepto, "Tropas aerotransportadas".

En el primer caso analizado: tropas que se mueven en avión dentro del ámbito propio, la única modificación que habrá que efectuar en su estructuración será la de variar su impedimenta, armamento y equipo para acomodarla a las características de los actuales aviones de transporte; pero dado que éstas son superadas en forma continua y no se ve por ahora el punto en que esta marcha ascendente de la técnica aeronáutica sufra un frenazo de consideración, no parece que en el futuro, ni aun casi en el presente, tengan que ser de fondo las variaciones introducidas, que ya de momento se limitan a tener que prescindir de algunos elementos pesados (carros de gran tonelaje, artillería de mediano y grueso calibre, transporte de tracción animal y algunos de motor, etc.), sustituir como elemento de carga y transporte de las armas pesadas de Infantería al mulo por el tractor ligero o el mismo hombre, y adaptar su organización a estas modificaciones. Es decir, que las fuerzas normales de línea del Ejército de Tierra podrán fácilmente transformarse para facilitarles el empleo de este nuevo medio de transporte, y la transformación será tanto más extensa cuanto mayor sea la Aviación de transporte de que se disponga o cuanto más sentida sea la necesidad de contar con unas reservas de gran movilidad y rapidez.

Estas fuerzas son las que creemos mal denominadas al llamarlas "aerotransportadas". Pues la designación indica, o parece indicar, dependencia, ligazón íntima y continua entre ellas y el elemento de transporte, y no hay tal: su utilización del avión es esporádica, ocasional, y

en modo alguno limita sus características o concreta su forma de actuar; estas tropas emplearán o no el avión en su movimiento hacia los puntos de actuación; su única propiedad diferencial es que están en condiciones de emplearlo. Nada más.

Es decir, que pueden ser transportadas indistintamente por este u otro medio y que en modo alguno su actividad va unida a él; y en este concepto no son similares a las fuerzas motorizadas o mecanizadas, en las que sí tiene razón de ser la designación, sino al resto de las fuerzas normales, que embarcarán en ferrocarril, camión o nave, según las necesidades de momento o las disponibilidades de material y la situación de las líneas de comunicación, y no ha habido nadie que se haya atrevido a llamar a las fuerzas que desembarcaron en Sicilia o Normandía tropas navetransportadas, pongo por ejemplo.

Veamos ahora el caso, mucho más interesante para nosotros que el anterior, de fuerzas que, transportadas en avión, tratan de forzar el espacio enemigo para ocupar posiciones en su interior.

En este tipo de actuación las dificultades que se presentan para el éxito de la operación son extraordinarias: en primer lugar, habrá que dispensar una mayor protección al convoy o convoyes aéreos, toda vez que al tener que atravesar el espacio enemigo, será mucho mayor la reacción que éste oponga y muy acusada su ventaja en la lucha por su menor distancia a las bases de partida, posibilidad de la cooperación activa de las defensas antiaéreas terrestres, servicio de información antiaeronáutico, etc., lo que obligará a emplear a fondo la flota aérea propia, que tendrá que mantener, con el dominio permanente y actual del aire, la seguridad de las comunicaciones aéreas entre los aeródromos de partida y la zona de desembarco. Por si esto fuera poco, habrá que forzar previamente, por lo menos, un aeródromo permanente o eventual para hacer posible el aterrizaje de las tropas, y éstas efectuarán su desembarco contra una activa y lógicamente fuerte oposición del enemigo, que batirá con sus fuegos desde el primer momento toda el área elegida para efectuarlo.

En estas operaciones aeroterrestres el Ejército del Aire tiene un cometido fundamental en todo su desarrollo y exclusivo en la base preparatoria e inicial, en la que su misión será poner a disposición del Ejército de Tierra una zona en el interior del dispositivo enemigo lo suficientemente amplia como para que éste pue-

da desplegar y adoptar sus disposiciones de combate y lo suficientemente fuerte como para que todas estas operaciones y las precedentes del desembarco y la descarga se efectúen con seguridad. En esta fase de la operación el mando de la misma tiene que ser necesariamente aéreo; posteriormente, cuando el ejército expedicionario se encuentre en condiciones de combatir y maniobrar, podrá pasar a manos del Jefe del mismo, aunque no es necesario que así sea.

Todo esto, naturalmente, en la hipótesis de un desembarco aéreo puro, cuya posibilidad ha sido muchas veces negada o relegada, a lo sumo, como realizable en teatros secundarios, pero que a nosotros nos parece la misión más concreta, lógica y normal en el futuro de las fuerzas de desembarco aéreo.

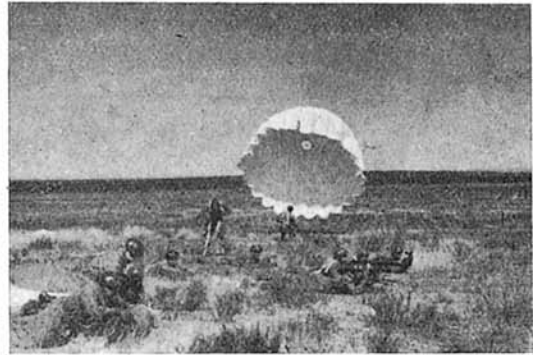
Pues bien: en esa fase inicial, totalmente aérea, de una operación de desembarco aéreo, y esta es la tesis que tratamos de defender, las fuerzas que intervienen son todas ellas asimismo aéreas, y su composición será: fuerzas aéreas de transporte, fuerzas aéreas de protección, fuerzas aéreas de apoyo inmediato, fuerzas aéreas de bombardeo y, finalmente, fuerzas de desembarco, igualmente aéreas; todas ellas, naturalmente, al mando de un Jefe superior del Ejército del Aire.

Naturalmente, de todo lo que antecede lo único discutido es si esas fuerzas de desembarco aéreo, cuya existencia exige la modalidad de su actuación, deben ser o no del Ejército del Aire, y si a éste se le ofrece la posibilidad de iniciar por sí la constitución de nuevos frentes de contacto sin tener que mediar necesariamente un enlace de las fuerzas desembarcadas con otras que lleguen a la misma zona por la superficie; y a defender la necesidad de aquella dependencia y no sólo la posibilidad de estas misiones, sino el que ellas serán las normalmente encomendadas a las fuerzas de desembarco, va en camino este trabajo.

La principal, o mejor tal vez la única razón que se aporta para asegurar la imposibilidad de realizar con éxito una operación de desembarco aéreo, es la de que las fuerzas encargadas de estas misiones, por razón de su armamento ligero, su escasez de artillería y medios de transporte y la dificultad de su aprovisionamiento, se encontrarán en inferioridad de condiciones frente a unas reservas adversarias que con superioridad de fuego y facilidad de ser reforzadas, relevadas y municionadas, no tardarán en aniquilarlas si no son socorridas en breve espacio de

tiempo por unidades terrestres. Esto, que no deja de ser cierto, tiene un pequeño fallo, y es el no considerar que ese socorro, que no sólo restablezca el equilibrio, sino que incline la balanza a favor de las fuerzas desembarcadas, puede venir, y vendrá en el futuro, por vía aérea, y que no será, por tanto, preciso ese enlace, sin el que, según la mayor parte de los comentaristas, la destrucción de dichas fuerzas es inexorable. Lo único válido para las operaciones de desembarco aéreo, y que tiene igual virtualidad para los desembarcos navales o las penetraciones de ejércitos de superficie, es que el éxito de la operación estará siempre ligado a la necesidad de mantener una línea de comunicaciones de suficiente rendimiento y la seguridad de la misma a todo lo largo de ella; en el último caso, disponer de una red de carreteras o ferroviaria con material en consonancia a la importancia de la operación en curso, y en el desembarco naval, el dominio del mar entre los puertos de partida y la costa de desembarco, suficiente número de transportes y la ocupación y utilización de por lo menos un puerto que permita las operaciones de atraque y descarga; teniendo en cuenta en ambos casos que los Ejércitos de Tierra y Mar no son suficientes hoy día sino en teatros de operaciones muy secundarios, de mantener por sí y sin el apoyo del Ejército del Aire la seguridad de las referidas comunicaciones. En el desembarco aéreo, igualmente, el éxito de la operación no está ni podrá estar asegurado en tanto no se haya dominado y conquistado uno o varios aeropuertos que permitan posteriormente un tráfico de regular intensidad. Falta únicamente por determinar si la Aviación de transporte ofrece suficiente rendimiento como para alimentar, aun contando con uno o varios aeropuertos, una acción ofensiva de la importancia de la que estamos suponiendo; si contestamos afirmativamente esta pregunta, creo demostrada la posibilidad de operaciones de este tipo; para hacerlo basta efectuar un estudio de las características de los modernos aviones comerciales y el rendimiento de los aeropuertos actuales, que con instalaciones de toda índole, pistas de afirmado que permiten el despegue de aviones de un tonelaje muy superior a los mayores de hoy día y un sistema de pistas auxiliares de estacionamiento y rodaje, toleran un movimiento regular de mercancías muy superior al de las más importantes estaciones ferroviarias y tan grande como el de muchos puertos.

En este y en muchos extremos relacionados con la actuación de tropas de desembarco aéreo



se cae con frecuencia en el error de tomar excesivamente al pie de la letra las enseñanzas de la guerra pasada, sin tener en cuenta que en ella no ha existido Aviación de transporte, de volumen muy reducido en todos los países que intervinieron, pues la velocidad con que tuvieron que hacerse de una Aviación inexistente o de características muy limitadas al principio del conflicto, y a la que entonces nadie asignaba sus ingentes posibilidades, hizo que la industria aeronáutica orientara su esfuerzo en forma casi exclusiva a la producción de los aviones necesarios para conseguir y mantener el dominio aéreo, relegando a segundo término la producción de transportes; y no digamos nada de la falta de terrenos apropiados y preparados para un tráfico aéreo de importancia, toda vez que la moderna red de aeropuertos puede decirse que es, en su casi totalidad, postbélica, y aún hoy no ha hecho más que iniciarse una labor que alcanzará una intensidad increíble en un futuro próximo.

Esta falta de aviones y aeropuertos—los pocos debidamente preparados fueron establecidos por los aliados para permitir su ofensiva aérea sobre los territorios enemigos—, y no otra razón, es la que hizo, si no imposible, muy improbable la maniobra de desembarco aéreo en la guerra pasada; pero esas limitaciones no existirán, sin duda alguna, en los conflictos que se produzcan en el futuro, y con su desaparición, las posibilidades del Arma aérea en este aspecto se revelarán con todo su prometedor esplendor.

Normalmente, el ejemplo que se ofrece como prueba inequívoca de la falta de posibilidades de mantenerse sobre el terreno las fuerzas de desembarco aéreo y de lo fatal de su aniquilamiento de no mediar en un breve espacio de tiempo el establecimiento de contacto con otras fuerzas propias de superficie, es el fracaso de la operación de Arnhem; pero ni aun este ejem-

plo, con toda la fuerza que le da el hecho de haber sido ejecutada la operación por las tropas mejor preparadas para la misión encomendada y por unas potencias que mantenían en ese momento una neta superioridad aérea, puede en modo alguno aportar un razonamiento de peso para sostener un criterio que nos parece erróneo.

Efectivamente, en la maniobra combinada que efectuaron las tropas de desembarco aéreo y el Primer Ejército británico sobre los pasos del Mosa, Waal y Rhin, la misión asignada a aquéllas estaba previamente condicionada a la necesidad de que en un plazo de días (tres o cuatro) se efectuara el enlace entre las vanguardias del Primer Ejército y su escalón más avanzado—la primera División aerotransportada británica, que había de ocupar y defender el paso sobre el Rhin en Arnhem—, y por tanto, nada tiene de extraño ni de particular el hecho de que al fallar una de las premisas, la más importante, la fundamental para la ejecución de la maniobra, ésta sufriese un rotundo fracaso, y mucho menos que el fracaso llevara consigo el desastre de la Primera División, que automáticamente se encontraba aislada y en circunstancias de proseguir la lucha por sus propios y limitados medios, sin posibilidad de contar con las fuerzas de refresco y relevo, que ya en el plan elaborado quedaba fijado que le habían de llegar por vía terrestre con las vanguardias del Primer Ejército.

El fracaso de Arnhem fué, por tanto, un fracaso del Ejército de Tierra, que no pudo llevar a feliz término la misión que tenía encomenda-



da en la operación combinada, y no de las fuerzas de desembarco aéreo, que aunque no ocupasen, como es forzoso reconocer, la totalidad de sus objetivos, sí conquistaron y mantuvieron con tesón posiciones que de haberse efectuado el previsto enlace, al que, como hemos dicho, se supeditaba el éxito de la acción, hubiesen garantizado la continuación de la penetración aliada en el dispositivo alemán, y desde luego, el paso del Rhin por el Primer Ejército.

Es decir, que en la operación que analizamos, el despliegue de fuerzas aéreas, tanto de protección como de apoyo o transporte, se efectuó con arreglo a un plan de necesidades que no preveía en absoluto la de reforzar, abastecer y alimentar la acción de las fuerzas de desembarco aéreo, y por ello nada tiene de extraño que al variar totalmente la situación prevista, tanto el Ejército del Aire como el de Tierra se encontrasen sin medios eficientes para hacer frente con posibilidades de éxito a la nueva situación planteada, que exigía el que la aplicación del esfuerzo ofensivo hubiera pasado del sector del Primer Ejército al del de las fuerzas de desembarco aéreo, y para lograr esto se hubieran necesitado unas unidades aptas para la utilización del transporte aéreo sin merma de su potencialidad y unas bases aéreas principalmente de este tipo, con las que o no se contaba o no se estaba en disposición de emplear.

Definida la posibilidad de efectuar la maniobra de desembarco aéreo, no cabe duda de que es ésta la misión principal encomendada a las fuerzas especializadas en estos cometidos, y que de esta posibilidad se deduce la máxima aportación que en el orden estratégico introducen en el arte de la guerra; pero con todo y ser su misión esencial, no es, ni mucho menos, la única: le son aplicables, sin duda, todas las que normalmente se le asignan, aunque en un plano de importancia y probabilidad secundaria. Su empleo normal será el desembarco aéreo, puro o en combinación con operaciones terrestres o de desembarco naval; pero siempre en acciones operativas de importancia excepcional, únicas que justificarán el empleo de estas fuerzas, de difícil mantenimiento e instrucción y, por tanto, de sustitución, y el formidable despliegue aéreo que se precisa para garantizar el éxito de su intervención.

Muchas veces hemos leído que este tipo de misiones de que hablamos son las que excepcionalmente se encomendarán a las tropas del Aire, a las que se considera como aptas especialmente

para actuar en forma de reservas móviles de extraordinaria rapidez en misiones propias de unidades mecanizadas o de caballería, a disposición de los mandos de las Grandes Unidades estratégicas del Ejército de Tierra, y también en esto manifestamos nuestra disconformidad, que en este punto es diametral: no sólo no creemos que éstas sean las misiones principales y la aptitud especial de las tropas aéreas, sino que, por el contrario, pensamos que en muy rara ocasión, y desde luego solamente en frentes secundarios, se emplearán de esta forma.

En primer lugar, las tropas del Aire no son fuerzas de empleo inmediato. Su actuación es extremadamente rápida, audaz y decidida, y su movilidad tan grande, que puede hacerse entrar en juego en un tiempo prohibitivo a otras fuerzas en puntos muy distantes entre sí y de los de estacionamiento; pero su puesta en acción es lenta y exige una preparación metódica; tanto más lenta y metódica cuanto mayor se presume la reacción adversaria y la importancia de los medios que nos oponga; es decir: en los frentes principales.

Además, el empleo de estas fuerzas va unido a un despliegue aéreo de tal importancia y magnitud, aun en operaciones de alcance limitado, que normalmente no encontraría justificación sino en casos de extremada gravedad.

La preparación de las bases aéreas necesarias, cuyo número crecerá con la importancia de la operación, la densidad de las fuerzas que intervengan y la probable reacción adversaria, que nos obligará a un amplio despliegue que dificulte la observación, la localización y el ataque de las mismas por el adversario, y sobre todo, que garantice la consecución de la sorpresa; la acumulación en las mismas de unidades aéreas de todas clases y de todo el ingente cúmulo de elementos que precisan para una acción ofensiva, intensísima en todos los casos y más o menos extensa en tiempo o espacio, según la misión a realizar, obligan a que la actuación de las tropas aéreas vaya unida a una preparación y acumulación de efectivos aéreos de un volumen similar al que exige una acción de tropas terrestres de mucha mayor envergadura, y por ello lo normal es que su empleo vaya unido a operaciones que ya de por sí obliguen a un despliegue de esa naturaleza.

Los Jefes de las Grandes Unidades podrán, sin duda, solicitar del Mando aéreo la intervención de tropas de desembarco aéreo para la

solución de problemas tácticos que no puedan resolverse con el empleo de otras fuerzas, pero en muy rara ocasión, y normalmente, sólo en frentes secundarios podrán beneficiarse con la actuación de las mismas en tiempo oportuno. La preparación de la operación, fuera de los casos en que se trate de frentes de escasa actividad aérea, obligará a un reajuste del despliegue aéreo, que normalmente no será factible, bien por razones de economía o por premura de tiempo.

Después de las ideas apuntadas, poco habrá que decir en defensa de la absoluta necesidad de que las fuerzas de desembarco aéreo formen parte integrante del Ejército del Aire; de sus misiones y modo de ejecutarlas, se desprende que no puede ser de otra manera.

Las fuerzas de desembarco aéreo actúan siempre bajo el Mando aéreo, en acción combinada con las fuerzas aéreas y en íntima conexión con ellas, y aun en los casos en que cumplen misiones en beneficio de las fuerzas terrestres, la operación parcial en que toman parte es exclusivamente aérea, y al Ejército del Aire compete su estudio, preparación, dirección y ejecución.

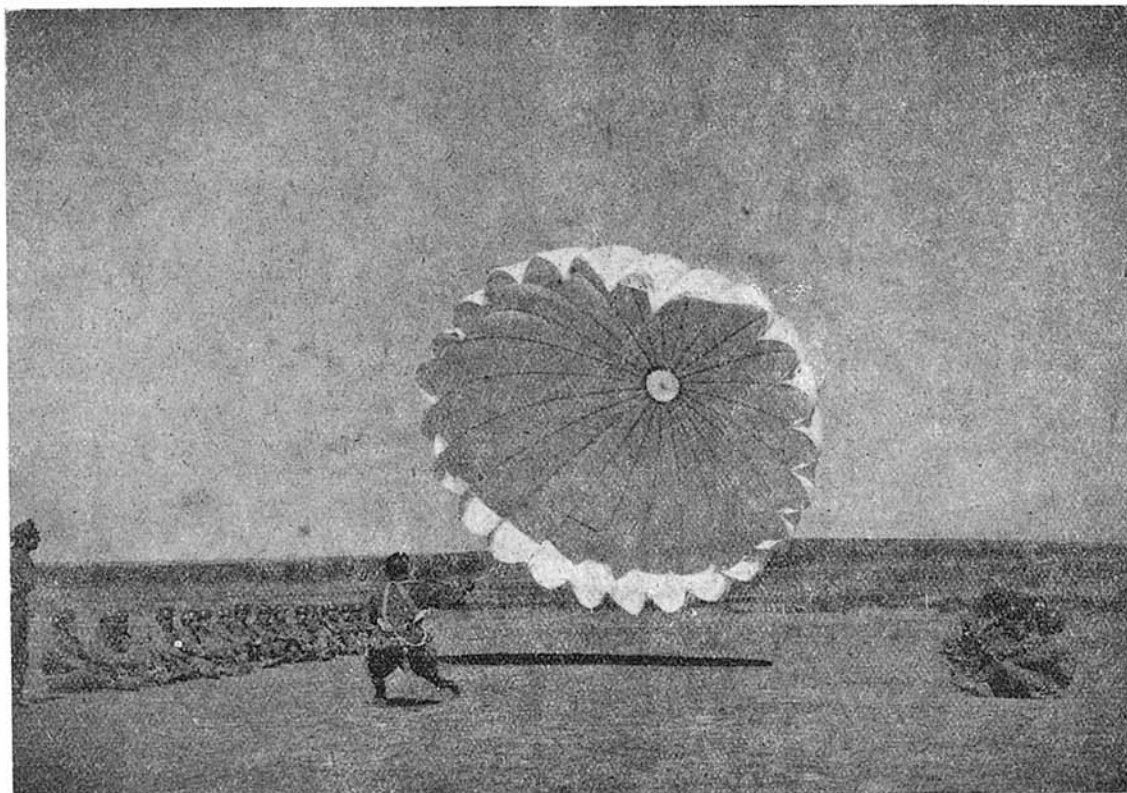
Analicemos las afirmaciones anteriores:

Caso de desembarco aéreo puro.—El Ejército del Aire tiene como misiones:

- a) Conseguir las condiciones previas para que pueda ejecutarse la operación.
- b) Establecer la cabeza de desembarco.
- c) Trasladar a ella el Ejército expedicionario de tierra y sus abastecimientos.

La operación, en general, tendrá dos fases perfectamente definidas: la primera, exclusivamente aérea, que finaliza en el momento en que el Cuerpo expedicionario, ya establecido en el área de desembarco, ha conseguido la suficiente libertad de movimientos para iniciar su acción; la segunda, aeroterrestre, comprenderá la actuación y operaciones del Cuerpo expedicionario.

Durante la primera fase el Jefe del Ejército expedicionario no tiene ninguna posibilidad de influir con sus decisiones y órdenes en la marcha de la operación, cometido que recaerá infaliblemente en el Mando aéreo; durante ese tiempo limitará su actividad a ultimar los preparativos de sus fuerzas, en informarse por el Mando aéreo de la situación en el sector de operaciones, al objeto de acomodar a ella sus disposiciones. Iniciado el desembarco por las tropas del Aire, el Ejército expedicionario permanecerá en sus bases—o a todo lo más



en ruta—, sin empeñarse hasta que aquella fuerza ha conquistado un área apropiada para su descenso y garantiza con su cobertura la seguridad de la misma; las unidades terrestres se irán empeñando en la lucha a medida que van llegando al área de desembarco, y después del tiempo previo que exigirá su reunión y la adopción de un orden de combate; y así, de una manera gradual, pues no hay solución de continuidad entre las dos, se inicia la segunda fase de la operación; pues bien, la actuación de las tropas del Aire cae en su totalidad dentro de la primera fase, y son, además, las únicas fuerzas aéreas cuya misión termina con la llegada y puesta en acción de las fuerzas terrestres, cuya primera medida será relevarlas, luego que aquéllas han finalizado su misión de darles espacio y tiempo para el desembarco y despliegue. Pudiera decirse que la transición entre ambas fases no se inicia cuando decimos, sino antes, al comenzar los lanzamientos de las primeras fuerzas paracaidistas, vanguardia del núcleo de tropas aéreas, pero no hay tal; la actuación de esas fuerzas no puede regularse por disposiciones del Mando terrestre, que no se halla en condiciones de apreciar la situación, adoptar decisiones ni transmi-

tir órdenes; es el Mando aéreo quien aprecia y domina la situación, y es él quien, por tanto, dirigirá la actuación de estas tropas, que se efectúa cuando el Jefe de las fuerzas expedicionarias permanece aún, como dijimos, en su base sin otra conexión con el área de desembarco que la información que le transmita el Mando aéreo.

Caso de operaciones combinadas.—En este caso queda aún más definida la dependencia de las fuerzas de desembarco al Mando aéreo. La operación, en su conjunto, se compone de una serie de acciones parciales y coordinadas de las fuerzas terrestres y aéreas, y en su caso también navales, perfectamente definidas; en las que lleven a cabo las fuerzas terrestres y navales, con apoyo aéreo; las que realicen las fuerzas del Ejército del Aire, aisladamente, salvo en el caso de contar con apoyos artilleros, navales o terrestres. En los sectores de actuación de las fuerzas de desembarco el Mando aéreo actúa con plena independencia, y establecido el enlace con las fuerzas de superficie, aquéllas son relevadas y retiradas, finalizada su misión, y con ella la operación parcial aérea.

Caso de actuación de fuerzas de desembarco aéreo en beneficio directo e inmediato del Ejér-

cito de Tierra.—Supongamos, lo que creemos no debe suceder jamás, que están adscritas al Mando de una Gran Unidad y que el Jefe de la misma decide emplearlas en una ocasión dada para resolver un problema táctico cualquiera. Al llegar el momento de adoptar la decisión de su empleo verá que no puede hacer efectiva ésta sin contar con el Mando aéreo, de quien habrá de solicitar los elementos de transporte precisos y los apoyos aéreos previos simultáneos y posteriores a la iniciación de la operación que se precisen para batir la zona elegida, dar seguridad al convoy, proteger el área de desembarco, garantizar las comunicaciones y apoyar la acción de las tropas; en definitiva, su decisión está condicionada a la del Mando aéreo, y aun suponiendo que ésta se muestre acorde, verá que la actuación de sus fuerzas se escapa a su control y que de él no puede partir más que únicamente la orden indicadora de los puntos u objetivos a conquistar o cubrir, sin estar en su mano la menor variación posterior a esta orden en función de la situación que pudiera presentarse.

La lógica parece, por tanto, indicar que estando adscritas las fuerzas de desembarco al Mando aéreo, cuando el Jefe de la Gran Unidad terrestre precise su cooperación, lo solicite del Mando aéreo indicando puntos u objetivos que desea cubrir y preguntando si es posible la realización de la operación; luego, si la contestación es afirmativa, tomará las disposiciones convenientes para beneficiarse con la actuación de aquellas fuerzas, y esperará (en reposo o movimiento) a que cumplan sus misiones, en cuyo desempeño está incapacitado para ayudarlas, socorrerlas y, mucho menos, dirigir las.

En este aspecto la acción de las fuerzas de desembarco aéreo no es más que una prolongación de la de la Aviación táctica, llegando a ocupar, en beneficio del Ejército, los puntos que ésta no puede pasar de batir o dominar.

Con todas las anteriores razones creemos suficientemente clara la necesidad de la dependencia de las tropas de desembarco aéreo del Ejército del Aire; pero si ni aun estos argumentos fueran suficientes, todavía cabrían muchos más en orden a los beneficios que esta pertenencia produciría en la preparación, instrucción y familiarización de las tropas con el medio aéreo, que no glosamos por no hacer interminable este artículo.

CONCLUSIONES

Del estudio general de este problema se desprenden las siguientes conclusiones:

- 1.^a Necesidad de transformar parte o la totalidad de las Unidades del Ejército de Tierra para permitir que se beneficien del transporte aéreo.
- 2.^a Evitar designar a las Unidades así transformadas "Tropas aerotransportadas", vocablo que, a nuestro entender, ha dado origen a casi todo el confusionismo que actualmente existe con relación a las tropas aéreas.
- 3.^a Necesidad de crear dentro del Ejército del Aire, y como una agrupación más de combate de las Fuerzas aéreas, de unas Unidades especiales de desembarco aéreo, cuya designación más apropiada es, en nuestro criterio, la adoptada en España: "Tropas de Aviación".
- 4.^a Necesidad de contar con fuertes agrupaciones de Aviación de Transporte.

Las tropas de Aviación, Unidades extraordinariamente selectas y de empleo muy limitado y especializado, no es necesario que sean numerosas: formarán una agrupación de efectivos reducidos y altamente eficientes, debiendo contar con todo lo preciso para actuar con independencia.

Su organización y constitución diferirán poco de las Grandes Unidades tácticas del Ejército de Tierra, con las variaciones que de su peculiar manera de llegar al campo de batalla y combatir se desprende; pero esta similitud en nada afecta a su normal dependencia de las Fuerzas aéreas.

Independientemente de estas Fuerzas, Arma con personalidad propia, el Ejército del Aire deberá instruir y contar con Unidades de servicios terrestres del Arma aérea capacitadas para el uso y aprovechamiento del paracaídas o planeadores de transporte e impuestas en el combate de defensa de aeródromos, que tendrán a su cargo la difícil misión de montar todos los servicios de los campos de aterrizaje eventuales, aeródromos o aeropuertos que se conquisten y aprovechen en el transcurso de las operaciones de desembarco aéreo, organizar y dirigir el tráfico en los mismos y poner en servicio las instalaciones que hubieran quedado destruidas en la lucha o por el enemigo en su retirada.