



## Técnica de las fuerzas aerotransportadas

Coronel JOSE MARIA CABEZAS

### Antecedentes.

*Desembarcos en general.*—La guerra pasada ha venido a confirmar lo que ya se presentía desde la anterior: que hoy día no puede intentarse operación de ningún género sin contar con el dominio del cielo, siquiera sea en la zona escogida para la operación.

La Aviación, por su enorme velocidad, por su potencia destructiva y su casi invisibilidad, es el arma de la muerte, que se presenta como “la Descarnada”, de improviso, asola cuanto encuentra ante su paso y desaparece; contra este arma no hay quien pueda, más que otra Aviación más poderosa.

La operación de desembarco fué siempre de las tenidas por más difíciles, y sólo la audacia o la suerte pudieron evitar el fracaso, que generalmente fué el compañero de estas arriesgadas operaciones. El nuestro de Alhucemas, modelo de desembarco, fué concebido y dirigido por el genio de nuestro llorado General Primo de Rivera, cuyo particular arrojo y valentía le dió el triunfo pleno; en cambio, años atrás, en la primera guerra mundial, por citar hechos relativa-

mente recientes, sufrieron los aliados en Gallípoli un enorme descalabro.

En la última guerra fueron realizados muchos desembarcos con éxito a favor de los dos bandos: Noruega, Creta, Norte de Africa, Sicilia, Italia, Normandía, Filipinas, Malaca, Borneo y los de aquel semillero de islas del Pacífico a que fueron saltando los japoneses primero y los aliados después, y todos acusan el dominio pleno del aire, del Ejército que realizaba el desembarco, fuese éste del género que fuera.

Ciñéndonos a los desembarcos aéreos, las operaciones se realizan generalmente por fuerzas especiales de Aviación, de las que luego hablaremos, sólidamente instruidas y entrenadas para este fin. La materialidad del desembarco es en sí lo menos difícil; si la zona está desierta o si se sorprende la acción enemiga, no se corren más riesgos que los naturales del vuelo, que, yendo bajo el techo de la aviación propia y con buenos medios de transporte, son mínimos. La dificultad estriba en sostenerse en la cabeza de desembarco cuando ésta se halla en el centro del dispositivo enemigo, al reaccionar éste con sus

deseos rabiosos de revancha pasado el momento de sorpresa, plerórico de elementos poderosos, a los que sólo se podrá oponer los medios de defensa, siempre precarios, que acompañan a las primeras olas de desembarco.

Pero la Aviación de apoyo suple con creces estas deficiencias. Dominadora del espacio, acude a proteger a los suyos, paraliza la acción enemiga, atacando a sus bases, machacando sus aeródromos, interceptando sus líneas de comunicación, destruyendo sus reservas y dispersando las escuadrillas enemigas que intentan oponerse a su paso; todo con esa velocidad y esa potencia destructora características suyas.

De no haber ese dominio, el fracaso es inmediato, pues se vuelven las tornas, y la Aviación del adversario se presenta potente y destruye la propia, o al menos la ahuyenta, y quedan a su suerte los elementos desembarcados, que pagarán su osadía con su aplastamiento.

Tiene gran razón el General Montgomery cuando dijo las palabras con que encabezamos este trabajo: "Debe siempre ganarse la batalla aérea antes de desarrollar la terrestre o marítima."

#### Fuerzas aerotransportadas.

Las tropas aéreas son unidades especiales transportadas por el aire, bien por grandes aviones o por el tren de planeadores.

La forma de navegar de éstos depende de sus características especiales y de la potencia del remolcador, siendo varios los remolcados por un solo aparato. Recordamos que en la pasada guerra los "Ju-52" transportaban de tres a seis planeadores, y el tetramotor "F. V. Curiar" podía arrastrar hasta un tren de diez.

La forma del remolque depende del número de veleros a remolcar y de las condiciones atmosféricas. Para un corto número puede hacerse en "tándem", sucesivamente ligado cada velero al anterior; en este caso el desligamiento empieza a hacerse desde el último y en completo acuerdo con el que le precede para que el cable de acero pendiente de alguno de ellos no introduzca, por su peso, una causa de desequilibrio. Sin embargo, puede hacerse el desligamiento independiente, para lo cual cada planeador se ligará directamente al remolcador.

Es primordial en cada caso para el planeador remolcado mantenerse durante el vuelo por encima o por debajo de la estela de aire producida por la hélice del avión remolcador.

Volviendo a las tropas aerotransportadas, dentro de ellas las unidades paracaidistas tienen una instrucción especialísima, un entrenamiento muy duro y continuado, y han de poseer conocimientos más profundos en las diversas materias que su especialidad requiere: mecánica, explosivos, radio, conducción de toda clase de vehículos y manejo de toda clase de material bélico, extremo éste muy importante para poder utilizar el del enemigo, sorprendido por estas fuerzas, o inutilizarlo rápidamente si no pueden usarlo.

Constituyen los paracaidistas tropas ligeras y altamente dinámicas.

De ellas decimos en nuestra obra "Paracaidismo":

"Su acción es aventurera y heroica; son fuerzas ágiles en extremo, que saltan más que corren; tropas que tienen la cohesión de las fuerzas regulares en unos casos; en otros, el aislamiento y la desenvoltura de los guerrilleros; necesitan un equipo mínimo, estudiado y aquilataado hasta el extremo, que no los embarace ni los deje inermes, que no les haga perder su sagacidad alada.

El paracaidista es un medio de transporte. Su actuación comienza, no en el lanzamiento, que es el prólogo, sino en el punto y hora en que tomen tierra."

En cambio, las unidades transportadas en veleros son tropas pesadas, que deben ir bien equipadas y sólidamente armadas, con abundancia de armas automáticas, morteros de 50, ametralladoras pesadas y aun cañones de montaña llevaban los Batallones alemanes, que llegaron hasta desembarcar en Creta tractores ligeros, que el vulgo los tomó por carros de combate. Son estas tropas, como arriba dijimos, transportadas en grandes aviones y numerosos planeadores. Es una masa humana fuerte y potente, que cae del cielo y consolida la cabeza de puente que ocuparan las Unidades Paracaidistas, y que han de dominar sólidamente, defendiéndola a toda costa de las reacciones enemigas, ensanchando y profundizando el área de combate establecida por los paracaidistas, relevándoles y procurando ganar tiempo y espacio hasta la llegada de otras oleadas de fuerzas del Aire o del Ejército de Tierra.

Todo esto requiere un dominio del aire en la zona donde se vaya a actuar, y una concentración previa en la base de partida de las fuerzas que se hayan de transportar, de la masa aérea

de transporte y protección, y de las Unidades de los distintos servicios, para conducción y asistencia a estas tropas aerotransportadas, a fin de que puedan desempeñarse rápida y concienzudamente las misiones aéreas requeridas por un plan de operaciones, limpiando el cielo la Aviación, protegiendo el desembarco de las Unidades aerotransportadas, con sus dotaciones de armas y servicios, y organizándose éstas no bien tomen tierra con toda rapidez, bajo la dirección de sus Jefes naturales, asistidos de sus Planas Mayores, y empezando sus trabajos y actuación seguidamente con arreglo a las órdenes de su General o Jefe principal.

Durante el vuelo y sus operaciones iniciales, una fuerza aérea de desembarco recibe un principal apoyo de la Aviación propia de protección, saliendo la caza rápidamente al encuentro de cualquier escuadrilla enemiga que inopinadamente se presentara, cosa inevitable aun contando con el dominio del aire.

Estas Unidades de desembarco son a veces empleadas como reserva móvil para su empleo en las situaciones críticas por su rapidez de transporte, y si no se pudiera disponer de medios aéreos se emplearía cualquier otro medio de locomoción terrestre o naval, reintegrándose aquéllas a sus bases una vez despejada la situación.

Mas éstas son cosas esporádicas, pues como hemos dicho, su principal misión es consolidar la cabeza de puente que establecieron las tropas paracaidistas, que apoyarán su desembarco, mientras la Aviación paralizará la acción del enemigo, y una vez ya en tierra consolidar la posesión del terreno, fortificándose rápidamente y ampliando su zona de acción, atendiendo, en fin, no sólo a la conservación, sino a la seguridad del área de desembarco.

*Línea de seguridad en el bombardeo.*—En los casos de bombardeo, el Mando superior establecerá, para las fuerzas que operan en tierra, una línea o faja de seguridad para aislar las tropas amigas de los efectos de las bombas arrojadas por la Aviación, línea que en ninguna forma pasarán las fuerzas propias hasta que cese el fuego de la Aviación de bombardeo y el Mando lo ordene.

*Características de las tropas aerotransportadas.*—Estas tropas heredan de la Aviación la velocidad y de la Infantería la maniobrabilidad y soltura; y la osadía y el valor temerario de las dos.

La característica esencial de estas tropas es

la rapidez con que han de moverse, presentándose con la celeridad del rayo donde y cuando convenga.

Ese dinamismo es su peculiar razón de ser; es para el Mando el arma de la sorpresa, que cae impensada sobre el enemigo, entorpeciendo su acción, cortando sus comunicaciones, sorprendiendo su defensa y desbaratando sus planes; quebrantando su moral. De ahí que sea cuestión primordial su movilidad, de la que brevemente nos vamos a ocupar.

*Movilidad en el aire.*—La movilidad de las tropas aerotransportadas depende de la rapidez y cantidad de la Aviación en que se transporte, y de la potencia de la Aviación de protección y de la disposición, utilidad y topografía de las adecuadas zonas de desembarco, así como de la necesidad y urgencia de su ocupación.

*Movilidad en tierra.*—La movilidad de estas tropas, una vez desembarcadas, está limitada generalmente por la cantidad y calidad de las armas de acompañamiento, así como de los medios de transporte que hayan desembarcado con las tropas a pie. De no desembarcar en la primera ola más que sus armas individuales y automáticas, han de esperar a la segunda, que con sus refuerzos de personal traerán morteros, cañones y demás material de guerra, y con ellos vehículos apropiados para empezar su acción operativa, no obstante lo cual, y como todos los medios de transporte serán pocos, procurarán ganar mayor movilidad, requisando en el país y capturando al enemigo cuantos vehículos puedan sorprender antes que éste proceda a su destrucción, que tratarán siempre de evitar, sacando el mayor fruto de su acción de sorpresa.

*Vulnerabilidad.*—En cambio, estas fuerzas son las más vulnerables de todas, y por eso no deben emplearse si no se dispone del dominio pleno del aire y de una fuerte Aviación de escolta dispuesta a enfrentarse con el enemigo, si se presenta, mientras huyen los aviones de transporte que llevan este personal y su material, que en vuelo es muy vulnerable y un peso muerto, ya que está inutilizado para la actuación. Tiene esta fuerza en vuelo la pasividad de un blanco, contra el que dirigirán sus tiros todas las armas de fuego de que disponga el Ejército enemigo.

Es particularmente vulnerable no sólo durante su viaje, sino a su llegada al punto escogido, en que forzosamente ha de acercarse al suelo, mientras desembarca, recoge sus armas y se or-

ganiza, que por entrenadas que estas Unidades estén, siempre será labor de un cuarto de hora o más; momentos difíciles y peligrosos en extremo si el desembarco se hace en pleno día y en el campo de acción del enemigo, estando éste no lejano o teniendo él conocimiento de ello, dado el alcance de las armas y los medios rápidos de transporte modernos; por eso han de preceder al desembarco violentas acciones de bombardeo contra los nudos de comunicaciones, vías férreas, carreteras, amén de ciudades que por su importancia o situación estratégica puedan ser refugio y base de las tropas adversarias. Simultáneamente con otros intensos bombardeos en otra región apartada para que, engañado el enemigo, vaya acumulando en ella sus dispositivos de defensa.

En cuanto a desembarcar de noche, si bien disminuye casi del todo la vulnerabilidad, difícil, en cambio, grandemente la operación de desembarco, aumentando sus peligros, pues pueden estrellarse los planeadores o aviones de transporte al tomar tierra y chocar unos con otros fácilmente.

Inmediatamente antes y después del desembarco procederá el bombardeo aéreo de la posición o posiciones inmediatas, procurando anular el fuego antiaéreo.

El desembarco de aviones de transporte en

los aeródromos es muy aventurado, ya que será vigilado y contrabateado por las tropas encargadas de la defensa, que acumularán contra ellos todos sus medios de destrucción; por eso es preferible emplear los planeadores, que si se inutilizan o no se pueden recuperar, no importa, dado su escaso valor; artefactos que por esta razón cada vez tienen más partidarios. Es un embalaje que está al alcance de todas las fortunas y que si no se puede llevar se tira.

De ahí la conveniencia, siempre que ello sea posible, de efectuar los desembarcos no en los aeródromos, sino en zonas próximas a éstos, ahuyentando previamente la Aviación enemiga y evitando los riesgos y el peligro, y seguidamente atacar a las tropas contrarias encargadas de la defensa.

En resumen: ha de señalarse bien y concretamente la misión de las tropas de desembarco aéreo, previo estudio detenido de las condiciones del terreno en el sector en que ha de operarse y condiciones atmosféricas, contando con el dominio del cielo al menos en esa zona, posibilidad de transporte, protección adecuada y conocimiento de las condiciones en que puedan reaccionar las defensas aéreas y terrestres del enemigo, añadiendo a éstas las navales si la zona de ataque fuera una isla o un punto próximo a la costa.



*"Jeeps" armados con ametralladoras de 12,7 mm. esperando, sobre una pista metálica de despegue, a ser cargados en planeadores americanos CG-4.*