



Por el Comandante del Arma de Aviación  
 JOSE RODRIGUEZ RODRIGUEZ  
 Diplomado de E. M.

## I

### Táctica y estado actual de las mismas en la universalidad de su empleo

Hay un hecho cierto en la evolución del material aeronáutico que diariamente con nuevas adquisiciones nos sorprende y que no escapa a la atención de cualquier mediano observador. Se trata de la *creciente capacidad de carga* de los modernos aviones de transporte que, con- vengamos, no se limita a los tipos comerciales de lógica exigencia, sino también a las versiones militares de los mismos, corriente que— aun no faltando sin embargo tipos de excepción— ha llegado a cristalizar en adecuados tetramotores de gran capacidad y radio de acción, influencia seguramente más que de las posibilidades de una floreciente técnica del factor espacio que los pre- visibles teatros de operaciones en los que futuras acciones se han de desarrollar, reclama.

Consecuencia, pues, aquella corriente del im- perioso y actualmente generalizado tráfico civil, o de exigencias bélicas que la última guerra puso de manifiesto, y que no vamos aquí a precisar, es evidente que estos—valga la expresión—colosos del aire, a cuya gestación estamos asistiendo, abren insospechados horizontes a su masivo empleo en futuros conflictos, como se comprende abarcando lo mismo simples misiones de *tráfico de material* cuando su urgencia lo requiriese, como las muy singulares del *movimiento de tropas dentro del campo estratégico*, tan nuevo como inapreciable recurso del Mando.

De acuerdo, pues, con esta tendencia, grandes aviones de estas características, de los que son magnífica expresión los Douglas C-54 "Sky-

master", C-74 "Globemaster", Boeing C-97 "Stratofreighter", como versión militar del civil "Stratocruiser", más el conocido "Constellation", entre muchos más, han aparecido actualmente, que incluso sorprendentemente superados en magnífico alarde por los colosales proyectos, ya realidad, del Consolidated Vultee "XC-99", como versión transporte del hexamotor "B-36", y en vías de realización el Douglas "C-124", nos autorizarían a encajar con un carácter general en tres grandes grupos, consecuencia de sus posibilidades, las misiones incumbencia de una Aviación de transporte que no es preciso esperar a una próxima guerra para verla nacer con acusada personalidad, sino que constituye ya hoy día una realidad en todas las naciones aeronáuticas.

Realidad que recientemente hemos visto reflejada en el MATS, Servicio de Transportes Aéreos Militares, en dependencia del Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea de Estados Unidos, que a partir del 1 de junio de 1948 ha integrado como una necesidad unificadora el Mando y el Servicio de Transportes Aéreos, para con otros más auxiliares—meteorológico, comunicaciones, salvamento aéreo y de vuelo— así centralizados, constituir la entidad autónoma de transportes capaz de llenar los tres grupos de misiones a que antes aludimos.

- Corriente normal de abastecimiento que por su volumen hemos de concretar todavía para un futuro próximo a material de especial interés, destacando en esta prioridad el de aviación, que "pide" independencia de las comunicaciones de superficie.
- Movimiento de fuerzas dentro del ámbito propio, aliviando y superando alguna de las características de los hasta ahora casi exclusivamente utilizados medios terrestres y marítimos.
- Transporte de tropas a la retaguardia enemiga, que en sus variados aspectos será objeto de nuestro más detallado estudio.

Merced a aquella realidad, fué sencillo y rápido para el Mando de Transporte de la RAF establecer entre la India y la Metrópoli una doble e intensa corriente de personal a partir de marzo de 1946, cuyo entrenamiento y alto valor técnico, alcanzado tan manifiestamente, se acusa en la "operación Vittles", a que como espectadores estamos actualmente asistiendo, donde con "Dakotas" al principio, y "C-54" más tar-

de, se está permitiendo, pese a la oposición rusa, que las zonas occidentales de la sitiada capital alemana se mantengan firmes ante el bloqueo terrestre organizado por los soviets.

Ha sido, pues, trascendente la aportación que en el "ente aéreo" ha introducido en el mundo moderno, anulando teóricamente las distancias e intensificando como consecuencia la vida de relación entre naciones antes prácticamente ignoradas, dando universalidad a problemas hasta hace poco "limitados en espacio", que por este hecho agranda y magnifica los conflictos por ellos provocados, saliéndose ya del marco continental, y origen de que los espacios a recorrer por los Ejércitos exigencia de aquéllos—ya en la última guerra y con más fundamento en las futuras—sean de magnitudes desconocidas en anteriores empresas bélicas.

De aquí que si antes constituía una preocupación para el Mando la intervención oportuna en tiempo y espacio de reservas propias, imaginemos el valor de la que ahora entrañaría si, como va a ser el caso real, tuviese que acudir desde la metrópoli a los distintos teatros de operaciones, careciendo de este moderno medio de transporte que pueda permitirle poner en juego sus recursos, frente a los de un enemigo que ha de saber valorar dicho tiempo, mediante acciones masivas y fulminantes, que se lo resten a su adversario.

Con lo que llevamos dicho comprendemos que esta aviación de transporte, que tan importante papel político está hoy día jugando en Berlín, no revoluciona, sin embargo, el arte de la guerra hasta ahora tenido por clásico, sino en el aspecto de ampliar las posibilidades operativas de las fuerzas armadas, permitiendo su intervención de uno a otro teatro de operaciones alejados, que sin estos medios serían departamentos estancos.

Mas no es esta solamente su aportación—con ser mucha—, sino que, además, y esto es lo verdaderamente sorprendente y nuevo en el Arte Militar, permite "situar" un pertrechado Ejército en las zonas vulnerables del territorio enemigo, dando lugar a la aparición de la maniobra que se ha dado en llamar de "envolvimiento vertical".

En efecto, por contraste con lo que pasaba en otras épocas, las operaciones militares de hoy se caracterizan, gracias a los medios de que se dispone, por el dinamismo con que pueden hacer actuar grandes masas de tropas en enormes

escenarios y tiempos no prohibitivos, tratando de destruir las fuerzas enemigas por la anulación de las bases donde han acumulado sus reservas de material, sus CC. GG., como centros nerviosos que coordinan sus movimientos, o bien aislando los gruesos de sus bases de abastecimiento, pero por otro procedimiento que no sea el agotador ataque frontal a la organización defensiva enemiga, fuertemente establecida en profundidad.

La guerra tridimensional ofrece al Jefe la posibilidad de evitar la cobertura y dicho frente profundo, para, cayendo verticalmente dentro de aquél, encaminarse a objetivos de otro modo fuera de su alcance.

Y en este aspecto dejemos señalado que no ha sido específico del pasado conflicto la aparición de fuerzas en la retaguardia del campo de batalla que con sus medios alteren sensiblemente la situación gracias al ataque por sorpresa de puestos de Mando, destrucción de puntos vitales, centros de actividad industrial—especialmente atómica—, nudos de comunicaciones, o ya realizando actos de sabotaje que, a la vez, desmoralicen dicha retaguardia, sino que análogas acciones se han llevado a cabo con anterioridad, aunque existiendo una diferencia esencial que no se debe a los objetivos en el fondo comunes, sino al material y medios puestos a contribución en las operaciones, que si antaño eran elementos aislados por otro conducto llegados, ahora son verdaderas masas las que, encuadradas y disciplinadas, persiguen bajo un mando unitario mucho más ambiciosos objetivos.

Y la última guerra disipó las dudas de que estos objetivos no fuesen ampliamente cubiertos; testimonio irrecusable lo constituye el recuerdo del victorioso empleo de los paracaidistas que como avanzada del Ejército alemán, y en íntima cooperación con el mismo, llegan combatiendo hasta las puertas de Rotterdam; la ocupación de Stavanger, en Noruega, como fehaciente prueba del hasta entonces insospechado procedimiento de conquista que hacía estéril la superioridad naval enemiga. Más tarde vuelven a lanzarse tropas en Corinto, como si pretendiesen demostrar que lo hasta entonces ocurrido no eran hechos casuísticos, basados en su sorpresa, sino perfectamente normal por las posibilidades que entrañaban, y también de nuevo el éxito acompaña a las mismas, que ya definitivamente se consagran, con la rendición suficiente-

mente divulgada, de Creta, en mayo del 41, como victoria casi exclusivamente obtenida por aire.

Las lecciones dadas a los beligerantes por las tropas de su precursor, General Student, no fueron, ciertamente, caídas en el vacío, y así vemos con suerte varia, del lado aliado, que no hubo operación de poca o mucha envergadura en que—ya bajo el aspecto paracaidista o de transporte—no interviniesen en dicha operación, precisamente cuando las dos naciones que primero desarrollaron estas fuerzas—Rusia y Alemania—empezaron a descuidarlas, quizá por que prefirieron concentrar sus recursos materiales en otros aspectos, o que perdieron la fe en la eficacia de las mismas, muy posiblemente por las pérdidas que cuando no existía la sorpresa las citadas tropas entrañaban.

De este modo los aliados, que empezaron a utilizar las fuerzas aerotransportadas en los frentes europeos principalmente para superar obstáculos tácticos, las desarrollan acto seguido en el campo estratégico con la resuelta, aunque fracasada, operación de Eindhoven-Nimega-Arnheim; por cierto ofrecida como inequívoca prueba de imposibilidad de mantenerse sobre el terreno sin mediar en un breve espacio de tiempo el establecimiento de contacto con otras fuerzas de superficie.

Pero ni aun en este caso, con toda la evidencia que le presta el haber sido ejecutada la operación por tropas sin duda alguna bien preparadas para aquella misión y que, por añadidura, mantenían en ese momento una neta superioridad aérea, puede en modo alguno aportar un razonamiento de peso para sostener un criterio que no sería acertado.

Es del dominio público que en la maniobra combinada que realizaron las tropas de desembarco aéreo y el I Ejército británico sobre los pasos de Mosa, Waal y Rhin, la misión asignada a aquéllas estaba previamente condicionada a la necesidad de que en un plazo de tres o cuatro días se efectuara el enlace entre las vanguardias del I Ejército y su escalón más avanzado, la 1.ª División aerotransportada británica, que había de ocupar y defender el paso sobre el Rhin en Arnheim; nada tiene de extraño, pues, que al no cumplirse una de las premisas, la más importante, la fundamental para la ejecución de la maniobra, sufriese ésta un ruidoso fracaso en boca de los publicistas, siendo destruída la 1.ª División, que se encontraba aislada y en circunstancias de no poder prose-

guir la lucha por sus propios medios, como no fuese contando con fuerzas de refresco, que en el plan elaborado quedaba fijado le habían de llegar por vía terrestre.

El fracaso tan discutido de Arnheim fué, por tanto, más atribuible a las tropas de Tierra, que no pudieron llevar a feliz término la misión que tenían encomendada en la operación combinada, que a 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 —a que como hemos dicho se supeditaba el éxito de la operación—hubieran garantizado la continuación de la penetración aliada en el dispositivo alemán, y, desde luego, el paso del Rhin por aquéllas.

En un ligero análisis, más circunstancias adversas encontramos que influyeron en esta operación, cuya principal novedad fué realizar el desembarco a las trece horas (diurno), esperando con ello más eficaz apoyo de la propia Aviación, y la seguridad de que el descenso se realizaba en los lugares fijados de antemano.

La profundidad de lanzamiento de los paracaidistas—unos 100 kilómetros—fué muy grande, siendo la principal dificultad en salvarlos por las tropas del segundo Ejército, mandado por Dempsey, los numerosos obstáculos que los canales y ríos habían de representar en su camino; en síntesis, la profundidad, dado el "terreno", resultó exagerada y la operación ambiciosa.

Por otra parte la operación, por falta de material, se tuvo que realizar en dos oleadas distanciadas en algunas horas, contrario al principio táctico de empleo masivo, dado que en la segunda fase no existe el factor que extremadamente se precisa respetar: la sorpresa.

Otro de los defectos, por entonces generalizado, que se observó en la operación fué la consideración de que una División aerotransportada cubría un frente doble de la División normal, extremo que no justificaba su más limitado armamento. Tampoco hemos de pensar en una buena información sobre el enemigo, como lo refleja el hecho de que desembarcasen casi encima de dos Divisiones "Panzer".

Otro punto a resaltar lo constituyen las condiciones atmosféricas; la predicción del tiempo, esencial para el favorable desarrollo de una operación aérea en sí o combinada, falló en esta

ocasión que tan particularmente exigía buen tiempo para el desarrollo de la misma. Esta falta de visibilidad hizo que los aprovisionamientos cayesen fuera de la zona dominada, para repercutir en la escasez de municiones desde el primer momento; por si fuera poco, tampoco parece fué muy cuidado el enlace con el segundo Ejército.

Pero no obstante esta justificación, lo cierto es que dicho fracaso retardó el desarrollo de la guerra tridimensional, porque al parecer el Mando dedujo que en el estado en que entonces se encontraban los medios de transporte no podían ser empleados con éxito seguro en una misión estratégica; tal impresión no podía por menos que repercutir incluso en el teatro asiático y, desde luego, en el europeo, hasta su vindicación en la primavera del 45, con el paso del Rhin.

Y eso que mucho antes de Arnheim, Wingate, a las órdenes del General Slim, había utilizado esta clase de fuerzas en una misión estratégica en Burma. Allí, si bien con neta superioridad aérea, fué posible hasta construir aeródromos detrás de las líneas enemigas, donde desembarcaron 18.000 hombres con su artillería; estas fuerzas destruyeron las bases y líneas de comunicación de los Ejércitos japoneses que combatían al General Stillwell, aproximándose a ellos por su retaguardia. Fué una acción estratégica que no se estimó en todo su valor, porque creyeron que habían sido destinados a socorrer a las fuerzas británicas situadas en Imphal, cuando en realidad el ataque japonés a esta ciudad empezó siete días después del desembarco de Wingate en la retaguardia, actuando bien pronto contra dos Divisiones del asedio, ya por esto debilitado, y contribuir además a la derrota por agotamiento, en 1944, de las fuerzas japonesas de Burma septentrional, por seis largos meses de duro ataque a los depósitos de víveres y municiones.

La siguiente operación en Burma—Meiktila—fué una maniobra combinada, envolvente por tierra y aire, por la que después de catorce días de violentos combates fueron dispersadas o destruidas las principales fuerzas japonesas, abriéndose el camino de Rangún.

Con la misma táctica se consiguieron halagüeños resultados por los australianos y americanos en Wau, Lae y Salamaua (Nueva Guinea), teatro de operaciones del Pacífico, y mucho más brillantes en las operaciones de aprovisionamiento.

to aéreo por los norteamericanos del Ejército chino y de la escasa fuerza aérea Chennault, que, en nuestra opinión, constituyó una de las grandes hazañas aéreas de la guerra pasada, que diez años antes no se hubiesen concebido sin ser tachado de visionario.

Si a los grandes capitanes de antaño les fuese dado observar estos resultados, bien seguro que dudarían de lo visto, incapaces de concebir la movilidad e independencia de unas fuerzas de las caras servidumbres de la vía terrestre, en superación de las cuales se llegó en Burma a convertir en aerotransportadas cuantas Divisiones se pudo, para su rápido traslado en cualquier instante. Ello significó que los japoneses no pudieron emplear la clásica táctica napoleónica de contener con débiles fuerzas a una columna en tanto con el grueso atacaba a otra convergente con ella, ya que en cualquier momento se podía mediante el transporte aéreo, reforzar a la de situación crítica.

Por otra parte, como decía un General americano, es una ventaja la supresión con esta clase de fuerzas de esa larga "cola" que sigue a todo Ejército terrestre, dando la impresión, al que se dirige al frente, de una gran pérdida de energía y material. Por el contrario, se veía en Burma cómo el abastecimiento aéreo desde la India eliminaba casi completamente ese "apéndice canceroso", por lo menos en la zona de operaciones.

De todo lo que llevamos dicho, y en particular del análisis del episodio de Arnheim, podemos deducir ya principios fundamentales del empleo de estas fuerzas, que vamos a resumir y comentar:

— El principal es tener *superioridad aérea durante toda la operación*. Es tan evidente esta necesidad, que no necesita de largos razonamientos, como análogamente no podría concebirse un desembarco marítimo sin dominio del mar, que no fuese por sorpresa o contando con mantener las comunicaciones por aire, como se hizo en Noruega.

Se ha visto en la guerra que cuando los alemanes dominan el aire realizan operaciones aerotransportadas, y dejan de hacerlas, llegando a emplear sus paracaidistas como infantería normal, cuando pierden la supremacía aérea. Efectivamente, no se debe a ninguna rara casualidad el que los alemanes dejasen de emprender operaciones con estas fuerzas después de la captura de Creta.

Hasta el final de la guerra mantuvieron las denominadas Divisiones de paracaidistas, pero ni en Africa ni en Italia ni en Europa las utilizó de nuevo en las misiones para que fueron creadas. La tan conocida 22 División defendía las costas de Creta; la Brigada de Paracaidistas de Ramke era utilizada como infantería ordinaria en el desierto. Escogidos paracaidistas lucharon tenazmente sobre el terreno en la defensa de Cassino y en los Países Bajos; pero nunca (a excepción del fracaso del Batallón de Haydt durante la ofensiva de las Ardenas) fueron lanzadas por aire por reconocer, sin duda, que sin superioridad aérea estas operaciones son una forma espectacular y costosa de "suicidio en masa". Del mismo modo, sólo cuando los aliados consiguen esta superioridad es cuando se inician en Sicilia y emplean luego en Normandía y Holanda, al par que simultáneamente lo vemos en Birmania y el Pacífico.

— Otro principio es, *que las condiciones atmosféricas sean favorables*. Los paracaidistas y planeadores deben aterrizar con precisión en los puntos previamente elegidos, lo que exige buena visibilidad; además, si empeora el tiempo se imposibilita, o al menos dificulta, la llegada de abastecimientos y refuerzos, como de hecho ocurrió en Sicilia y Arnheim; es básica, pues, una buena predicción.

— *Asegurar el contacto con las fuerzas terrestres propias* en un plazo de tiempo inferior al de posible defensa de las fuerzas aerotransportadas, función de la probable reacción del enemigo y de los refuerzos y abastecimientos aéreos que puedan recibir las mismas. Errores en esta estimación causaron, entre otros, la pérdida de la primera División británica, que luchó aislada nueve días en Arnheim, como antes hemos dicho, pudiéndose aventurar que no debe emplearse una Gran Unidad de este tipo sin la seguridad de ser socorrida y relevada en un plazo de cuatro a cinco días, hasta que en un futuro próximo por disponerse de los medios que hoy están en gestación, se pueda liberar de esta servidumbre.

Efectivamente, hoy en día, como no sea en escenarios como el de Birmania, o en los polos exentos de comunicación, de los que tanto se habla en la estrategia ártica, tendrá que enfrentarse con un enemigo superior en fuegos, que se reforzará por vía terrestre con más rapidez y continuidad, poniendo a prueba su resistencia, que imperiosamente exigirá que las fuer-

zas terrestres en beneficio de las cuales actúan, lleguen antes de que aquéllas se agoten.

Implica, pues, este concepto la profundidad a que debe actuarse con estas tropas en la retaguardia enemiga, que será en principio función del tiempo que ha de tardar el escalón terrestre en llegar al contacto, tiempo determinado por la reacción enemiga estimada y naturaleza del terreno a penetrar, que cuando es muy accidentado y cruzado de canales, como en Arnheim, no hay que subestimar.

La necesidad, por otra parte, de proteger el convoy y establecer una "sombrija aérea" en la zona de desembarco, relevando lo menos posible, limita también la profundidad, a la consideración de caer dentro de la autonomía de la caza, agudizada para grandes permanencias en el objetivo, pero que, sin embargo, no es preocupación por la realidad del caza de gran radio de acción.

— *Actuar por sorpresa.* Este principio, común a toda acción de guerra, se acentúa si cabe en las aerotransportadas, para lo que es preciso garantizar el secreto y la rapidez. Su vulnerabilidad es extrema en dos momentos: durante el transporte en vuelo y durante el desembarco inicialmente; de ahí que nunca podrá encarecerse lo suficiente para conseguir la sorpresa absoluta, a la que nos acercaremos si, entre otras medidas, concentramos los aviones de transporte:

- Evitando el paso por encima de las poblaciones.
- Por fracciones.
- Durante la noche.
- En vuelo a baja cota.
- Utilizando varios aeródromos.

En Creta los alemanes sufrieron bajas en el descenso y reunión, porque no sorprendieron completamente a los defensores de los tres aeródromos que atacaron, cuya reacción fué intensa. Para conseguir esta sorpresa, y puesto que es lógico contar con una eficiente defensa de las bases, se comprende no sean éstas sino excepcionalmente los objetivos iniciales, y sí zonas próximas, cuya posibilidad técnica ha permitido el planeador.

— Otro principio al que ha de ajustarse es que las fuerzas aerotransportadas sólo deben emplearse cuando el problema táctico o estratégico, por su importancia, justifique su utilización y que, por otra parte, no pueda resol-

verse sin que la intervención de aquéllas facilite el éxito.

Es debido al rápido desgaste que sufren, a su necesaria y larga preparación previa y a las dificultades que ofrece la coordinación para una acertada acción de conjunto dentro del esfuerzo combinado con otras fuerzas operantes. Grandes masas de aviación de transporte, protección y apoyo han de acudir a la limitada zona de su empleo; se crean delicados problemas logísticos, que requieren un E. M. hábil y especializado, y no es tan fácil, por último, acomodar su acción a la marcha de una operación terrestre, que no puede suspenderse una vez comenzada, ni puede cambiarse la zona de aterrizaje, ni nada alterarse aunque dicha operación aérea o terrestre no satisfaga en su desarrollo.

Hay que tener, pues, extremada previsión y cuidado en los detalles de preparación de estas operaciones, que, contra opiniones extendidas, no es recurso de emergencia, sino que llevan consigo largos preliminares, de lo que sólo es excepción el empleo aliado a ultranza en la ofensiva alemana de las Ardenas, como único recurso a mano de Eisenhower. Salvo en este caso, sólo una correcta ejecución puede proporcionar el éxito, para lo que es preciso que las fuerzas aerotransportadas tengan una perfecta instrucción y ensayen, además, cada operación a realizar, descartando toda problemática improvisación. Por omisión de jalonar con precisión la ruta aérea, olvidando de advertir a los barcos propios el paso de formaciones por la vertical de los mismos a horas precisas—falta de coordinación—, se derribaron en Sicilia y Salerno aviones y planeadores aliados por sus propios barcos de guerra.

En una palabra; que como la coordinación y la formación de los planes de transporte, movimiento hacia los aeródromos y carga en los aviones, exige tanto tiempo como los procedimientos clásicos, sólo la dificultad de llegar a un objetivo a causa de su situación geográfica o de la actividad enemiga será, más que el tiempo—aunque éste no sea despreciable—, el factor principal que motive el transporte por vía aérea de una G. U. en el campo táctico.

— Y nos queda, por último, hacerles extensivos los principios de masa y concentración, que por falta de material afectaron a la operación de Arnheim, pero que posiblemente no se dará en el futuro, dada la política aérea de transporte seguida, no solamente por los ame-

ricanos, sino, paralelamente por ingleses, franceses y rusos, en cuyas maniobras jamás faltan ejercicios de esta clase, de los que son expresión la operación "Longstop", en Inglaterra, y el desfile del Día de la Aviación, en Rusia, que recientemente, en ambos países, han dado lugar a la exhibición de eficientísimo material y equipo.

Podríamos decir que la opinión pública militar se ha hecho eco de la frase de un hombre de la Caballería, General Nathan Bedford, cuando dijo que "para vencer, llegad allí los más posibles y cuanto antes"; definición nunca más oportuna para un uso adecuado de la Aviación, y particularmente la de transporte.

Siguiendo adelante, otro principio, o, mejor, aspecto negativo y exclusivo de las tropas del primer escalón (paracaidistas), es atravesar en su acción un peligroso momento pasivo (intervalo lanzamiento-toma de tierra), que, por esta razón, no conviene sea muy superior a cien metros; elegiremos entre realizarlo en condiciones de invisibilidad durante la noche, o de día, como en Arnheim, coordinándolo con acciones intensas de apoyo que mejoren esta servidumbre.

Aunque la velocidad del avión se reduzca, su dispersión, aun a esta baja altura será muy acentuada; circunstancia que todavía incrementará la falta de visibilidad y el viento. Si en lugar de realizar una sola pasada—máxima dispersión—realizamos varias, aumenta la concentración, pero a costa de la rapidez. Atenuamos esta otra cualidad negativa con denso encuadramiento de fuerte proporción de mandos, que permita en cualquier caso la polarización de los núcleos de hombres en puntos distintos con posibilidad de acción inmediata.

En el momento de tomar tierra y en su acción inicial tienen las características de la Infantería: apreciable potencia defensiva, y no tanto ofensiva, careciendo de momento de órganos de apoyo, como no sean de Aviación, determinando una inferioridad, que es más sensible frente a un enemigo organizado en el terreno. Esta falta de apoyo tendrá que suplirse, como hemos anticipado, con la acción de la Aviación; pero convengamos en que no es éste el mejor procedimiento, sino tratar de soslayar aquel inconveniente *evitando su empleo contra organizaciones defensivas potentes*.

Esto no obstante, cada vez tendrá menos importancia esta servidumbre, dada la novedad de los trenes oruga, que, con vistas a operar en cualquier terreno llano, hemos visto en el Fair-

child C-82 "Packet", bimotor americano de transporte, capaz de trasladar vehículos, cañones, tanques y cuanto material se pueda apetecer para dotar de gran poder ofensivo a estas fuerzas, que pronto dispondrán de la mejorada versión C-119.

Por último, tener en cuenta que como tropas de lenta y compleja organización, por sus particulares condiciones de reclutamiento y adiestramiento técnico, *sólo deben emplearse en misiones que respondan a sus características*, recuperándolas una vez conseguidos sus objetivos.

Se han utilizado muchas veces sin paracaídas en la guerra pasada; pero, aun en estos casos, excepcionalmente, sin utilizar la vía aérea para su urgente traslado a zonas próximas, según el apremio que el taponamiento de una brecha o la toma de unas bases de partida en cada momento exigía.

No podemos, por consiguiente, dejar de considerar ortodoxo el empleo de estas tropas en el frente de Leningrado, roto por los rusos en el crudo invierno 41-42, que imposibilitaba el transporte de otras fuerzas vía terrestre; ni el del siguiente en Smolensko para asegurar la defensa elástica de aquella línea de invierno; ni mucho menos cuando desembarcaron los aliados en Casablanca-Argel, anticipándose con clarísima visión el Eje, gracias a sus gigantes "Me-323", como ineludible medida para la defensa de la vía Sicilia-Túnez; alivio, además, de la situación, que habría de permitir el plegue del Afrika Korps de Rommel.

#### MISIONES.

Hechas estas consideraciones anteriores, que nos permiten entrever las posibilidades de las unidades que nos ocupan, nos será fácil determinar las misiones de estas fuerzas, que, encuadradas ya desde la última guerra en unidades superiores, han nacido requeridas para llenar un nuevo y revolucionario frente operativo.

La Técnica, profundamente experimentada durante el último conflicto, logró, como sabemos, tres fórmulas distintas.

La primera, los "commandos": pequeños grupos tácticos que trabajan o no en el marco de una gran operación, cuyo Mando señala en cada caso la modalidad de ejecución; se refiere a destrucción de instalaciones, centros de investigación, neutralización de ciertas zonas, golpes

de mano contra C. G. y nudos de comunicación, entre tantos objetivos más. Es la fórmula aplicada con singular éxito por los denominados SAS (Servicios Aéreos Especiales) y "comandos" anfibios británicos. Dentro de la misma modalidad se incluye el método individual del agente que, lanzado en paracaídas detrás de las líneas, informa del dispositivo y fuerzas enemigas en el sector elegido, o que, en conexión con la quinta columna, sabotea o agita, según el fin militar o político perseguido.

Paralelamente a esta técnica, que podríamos llamar de pequeños efectivos, debe establecerse la de la gran batalla táctica o estratégica, en que los paracaidistas y las tropas y material aerotransportado constituyen la gran masa de maniobra, cuyos tipos representativos en la última contienda lo encarnan, ciertamente, las campañas de Holanda y Birmania, respectivamente.

Esto es lo conseguido durante la última guerra; mas no es difícil profetizar para la próxima que nada de lo hasta ahora realizado ha de variar, como no sea en la escala de su utilización. Creo que no hay ningún mérito en asegurar tal cosa. Los opuestos a este criterio empezarían, sin duda alguna, por "querer ignorar" la realidad actual de las fuerzas aerotransportadas; considerar si su utilización no fué sino una "sorpresa técnica", que, disipada en sucesivas operaciones y en las correspondientes contramedidas para prevenirla, ha pasado "de moda" su empleo para sólo llenar un capítulo de la historia del arte militar.

Pero nada más lejos de esto se desprende de lo que todo el mundo, sin esfuerzo, puede observar. No son solamente las que pudiéramos llamar naciones aeronáuticas las que, en constantes maniobras de aerotransporte y adecuados centros de entrenamiento, se cuidan celosamente de este extremo, sino que también las de más limitados medios, las de no tan espléndida economía, y, por cuya razón, forzoso les ha sido tener que ponderar su existencia o no, admiten su realidad; ejemplo de lo cual es una Francia que en febrero de este año, y ante los cursos de la "Escuela de Apoyo Aéreo", realiza una demostración en el campo de tiro de M'Soudia, cerca de Marraket (Marruecos francés), en la que no falta como ya parece obligado, un brillante ejercicio aerotransportado.

Y no hablemos de Rusia, precursora, como sabemos, de estas tropas; donde aún más inten-

samente no vemos maniobras de más o menos volumen en que aquéllas, como colofón a las mismas, dejen de actuar por la estrecha vinculación de su Aviación a Ejército, que sólo algún castello parece hoy día quiere romper.

Son, pues, una realidad; ha tomado carta de naturaleza su empleo, y comprendemos, aunque nada más fuese por este estado de opinión mundial, la necesidad imperiosa de una Aviación de transporte para el futuro, puesto que no vamos a ser tan simplistas y expeditos que sin un razonado fundamento admitamos la peregrina idea de un común y generalizado error, de mucha más evidencia en este, sin duda, tendencioso juicio sobre experimentadas y bien doctrinadas Aviaciones. Ello obligaría, admitida esta probada necesidad, a revisar la política aérea a seguir, los programas de construcción consecuencia de ésta y, en los mismos, la prioridad que fije dicha política aérea.

No es un secreto en este aspecto que podamos, en nuestro especialísimo caso particular, carecer de problema, dado que nuestra primera misión de una defensa aérea mínima exija una cantidad tal de aviones de caza que, aun sin ser desmesurada, por la selección y limitación de objetivos a defender, nuestra escasísima industria aeronáutica no alcance a rebasar.

Nos eximiría esto de preocupaciones prioritarias por la total absorción de nuestra producción en un solo sentido; mas, especulando sobre si nuestra industria lo permitiese—caso que pueden hacer suyo otras naciones—, muy aventurado me parecería posponer, en una situación de defensiva a ultranza, los aviones de transporte a bombarderos estratégicos, aun sin pensar en mi ánimo—aunque ello sea decisivo—lo más favorable para nuestra economía de aquello.

Aunque más adelante veremos las razones de esto último, me basta dar ahora aquí por sentido que está admitida su necesidad, faltando, pues, en este estudio futurista analizar si alguna de las formas de su empleo será desechada o, por el contrario, brillará con más intensidad su utilización ortodoxa.

No es difícil convencer a cualquiera de una activísima intervención para el futuro de "comandos" o elementos aislados, por el indicadísimo y abonado campo que les presta una caótica situación mundial, donde las doctrinas políticas y los problemas sociales vibran con singular energía en el ambiente de una desintegrada economía.

¿Se le ocurre a nadie mejor empleo que el que Rusia puede dar en este cometido a sus seleccionadas fuerzas, con sus diferentes versiones de transporte, desde el IL-2 al IL-18, pasando por el IL-12 y el más moderno TU-70 (Tupolev), siguiendo la actual corriente del gran transporte?

Pocas dudas podríamos albergar sobre su empleo en el campo táctico. Se han visto tales realizaciones en el cruce de ríos, en el bloqueo de comunicaciones, e incluso en simples, aunque vitales, misiones de abastecimiento, que es difícil concebir que en lo sucesivo se lleve a cabo ningún combate de cierta amplitud sin la utilización de la tercera dimensión.

Por fin llegamos al aspecto de su empleo estratégico, que, por la mayor cantidad de medios precisos y carácter más arriesgado de las operaciones, es objeto de más discusión. Con dificultades, pero se abre paso cada vez más la idea de que alguna forma de poderío aéreo decidirá las guerras futuras. Conformes con esto, los Generales Spaatz y Arnold no se han recatado al afirmar que la victoria será lograda "antes de que las fuerzas terrestres hayan hecho contacto con el enemigo".

Las premisas para esta concepción, que estimo un tanto aventurada, han tenido por base—ciertamente, un tanto extendida—el reemplazo de la Aviación, en alguno de sus tipos, por proyectiles autopropulsados de control remoto, que, dirigidos contra las grandes ciudades, darán la victoria al bando más poderoso desde el punto de vista técnico.

Algún fondo de verdad habría en esto, que ha impulsado al Gobierno inglés, como cuestión de primera prioridad, a la dispersión de las principales industrias y estudio de la rápida evacuación de las ciudades. Mas aunque ello así

suceda, siempre existirá el problema de la "ocupación física" del territorio; terminada la guerra radiodirigida, se continuaría con otra que destruyese el espíritu combativo del enemigo, para privarle en definitiva de los medios de fabricar artefactos bélicos parecidos. Y he aquí que entonces, o simultáneamente con aquel empleo, puede intervenir el poder aéreo a que antes aludimos, en forma de aviones de transporte, que, con tropas de ocupación, resuelve el problema con que se encuentra siempre un general: el de envolvimiento de un flanco enemigo, que el avión siempre encuentra.

En confirmación y abono de cuanto decimos sobre el empleo estratégico, acaban los americanos de finalizar los dos ejercicios más importantes realizados sobre este extremo. La operación "Yukon", en el marco de Alaska, y la "Snowdrop", en Pine Camp (Nueva York), que han puesto de manifiesto la eficacia del transporte aéreo y la realidad de sus posibilidades, aun en las extremas condiciones climáticas y topográficas en que fueron planteadas.

Extraordinario interés han tenido estos supuestos tácticos, que, para mayor realidad, se han efectuado en el escenario en que actuaba un imaginario enemigo, permitiendo estudiar el desarrollo de la táctica y técnica de las operaciones de transporte aéreo con bajas temperaturas y, lo que es más importante de señalar para nuestro trabajo, la concepción y volumen de estos ejercicios, en que por vez primera se concibe la intervención de un Ejército aerotransportado, integrado por dos C. E., a tres Divisiones cada uno. Es, precisamente, esta orientación la que nos interesa destacar: observar cómo en ejercicios lo más duros y reales posibles—teatros árticos—se prepara la intervención de Grandes Unidades de esta clase de que tratamos, vinculado, claro está, a un amplio empleo estratégico.

