



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

II

Como resumen de cuanto dijimos en mi anterior trabajo, del que éste es rigurosa continuación, podemos ya admitir y concretar en tres grupos las misiones de las Tropas aerotransportadas:

- Aquellas cuyo fin es político o perturbador (fuerzas especializadas).
- Las realizadas en el campo táctico en coordinación con las Fuerzas de tierra, cuyo avance aceleran (fuerzas no esencialmente especializadas).
- Las estratégicas en la total profundidad de la zona bélica enemiga, iniciando y resolviendo por sí campañas en teatros de operaciones que por limitaciones de espacio o tiempo sean prohibitivas para métodos clásicos (fuerzas de tierra transportables).

Utilizando en dichas misiones tres procedimientos de desembarco por vía aérea, en la asociación de los cuales cristaliza toda operación de envolvimiento vertical:

- a) Paracaidistas,
- b) Planeadores,
- c) Transporte aéreo,

cuya dosificación como vehículo de fuerzas aerotransportadas estará en cada caso en relación con las características de la acción.

Respecto a los primeros, se les instruye, equipa y organiza para realizar operaciones en zonas que no son inmediatamente accesibles a otros medios, consistiendo las mismas en llevarlas a un punto de salto encima o cerca del objetivo, protegiéndolas en su ruta y satisfaciendo más tarde sus necesidades esenciales durante

todo el tiempo que la situación lo requiera. Son misiones propias:

- Conquista y mantenimiento de zonas de terreno adecuadas para el posterior aterrizaje de planeadores (Sicilia, Normandía).
- Conquista de puntos de paso de ríos, canales, desfiladeros, así como de "llaves de terreno" a la retaguarda de los sistemas defensivos; de playas o costas de desembarco, en combinación las últimas con fuerzas terrestres o navales (paso del Rhin, Catania).
- Constitución de cabezas de puente (Sicilia).
- Ataque en el interior de un perímetro defensivo fuertemente organizado (Eben-Emael).
- Ataque de diversión con respecto al objetivo principal.
- En cooperación con tropas blindadas y motorizadas (Holanda).
- Captura y conservación de aeródromos, bien para beneficio propio o para que no los pueda utilizar el enemigo (Noruega, Holanda).
- Impedir la retirada de formaciones enemigas (Corinto).
- Eventuales misiones de información.

Estas tropas paracaidistas, salvo en las misiones de carácter político o perturbador, en que intervienen solamente elementos aislados, pueden considerarse como la vanguardia de un envolvimiento vertical; como elemento más avanzado de las tropas aerotransportadas, que en un segundo escalón han de ensanchar y profundizar el área de combate establecida por aquéllas, para conseguir los objetivos tácticos o estratégicos que se les encomienden en relación a las fuerzas desembarcadas. Si aquéllas, pues, constituyen la vanguardia, estas últimas el grueso.

Para el desempeño de sus cometidos en el aspecto paracaidista, se organizan las fuerzas en Escuadras, Secciones, Compañías y Batallones, o Banderas en nuestro caso, cuyas características peculiares son audacia, espíritu de iniciativa, despreocupación logística y aptitud para resolver rápidamente situaciones casi nunca fáciles por medios siempre limitados. Nos reeva esto de hablar de su selección y de su moral, constante preocupación del Mando, traducida en un espíritu ofensivo que lleve aparejado la vo-

luntad de vencer a toda costa, como dependiente de la decisión y rapidez el éxito de la ejecución.

Para los efectos de identificación y fácil reunión de las unidades desembarcadas, los paracaidistas de las mismas son de colores diferentes, como por idéntico fin ocurre con los envases de los abastecimientos.

El salto puede realizarse individualmente o por grupos, pero en ambos casos, para su perfecta ejecución táctica, se requiere:

- a) Lanzar el mayor número de paracaidistas en el menor tiempo posible.
- b) Lanzarlos en la más reducida superficie y lugar preciso donde la lucha exige su presencia.

La primera condición—concentración de fuerzas—puede ser satisfecha proveyendo a los aviones de aparatos de lanzamiento especiales, o mejor, regulando convenientemente la llegada de aviones a la zona de desembarco. Los alemanes emplearon en Creta aviones cuyo fondo se abría, para lanzamiento simultáneo, consiguiendo con patrullas de "Ju-38" hasta 90 paracaidistas al mismo tiempo. Los americanos lo resuelven con el bimotor Fairchild "C-82", que constituyendo hoy día, con el "C-54", la "espinadossal" del transporte militar, facilita el lanzamiento concentrado mediante dos puertas laterales y una escotilla suplementaria.

Vemos, pues—aunque ello sea anticiparse—, una de las características que deben reunir los aviones de transporte; enseñanza adquirida por los aliados cuando por primera vez se lanzan desde los "C-47" en el aeródromo tunecino de Bona, con tanta dispersión y bajas por lesiones, que sensiblemente acusaron su *falta de preparación*.

La segunda condición está ligada a la altura de lanzamiento, que cuando es grande, en evitación de la artillería antiaérea ligera, hacen ventajoso el paracaídas controlable para ser abierto sólo entre 120 y 150 metros, de modo que se está expuesto lo menos posible al fuego enemigo, además de la reducción, por otra parte, de la dispersión; mas hay ventajas que abonan el salto a poca altura, utilizando el paracaídas de apertura automática, que entre otras cosas permite el descenso en la zona conveniente, es más compacta la formación, y por observar la defensa enemiga a los paracaidistas bajo un pequeño ángulo, es más fácil su rápida oculación, aun por pequeños accidentes del terreno.

Pero estos lanzamientos a baja cota tienen un límite; que cuando no ha sido respetado, como ocurrió en la campaña de Noruega, dan lugar a un crecido porcentaje de bajas. Posiblemente en esto, que no ha vuelto a repetirse, tuvo su influencia las condiciones meteorológicas (falta de visibilidad).

Realizado el lanzamiento, y según datos alemanes, la reunión de los paracaidistas de una Compañía se hacía de doce a quince minutos a partir desde el momento en que el primer hombre pisara tierra. La orientación del gran transporte y la técnica de construcción de grandes puertas y escotillas suplementarias reducen estas cifras.

La elección de terreno es de primordial importancia en la actuación de estas fuerzas; los campos cultivados, despejados y libres de líneas de conducción de energía eléctrica son zonas ideales, mas teniendo en cuenta que el descenso sobre bosques u otros obstáculos no son prohibitivos, e incluso puede resultar que el descenso en zonas fáciles, por su mayor defensa, originen más bajas que las producidas en zonas difíciles, donde por esta misma dificultad no sea esperada su acción, resulta de interés el entrenamiento en terreno accidentado, para en cada caso ponderar su elección.

Elegido el terreno, su extensión o área de aterrizaje vendrá definida según:

- Efectivos a lanzar.
- Formación de vuelo adoptada.
- Entrenamiento del personal.

Una buena marca sería concentrar efectivos de una Bandera en una zona de 200 por 300 metros lanzada en un tiempo de dos minutos.

Los americanos tienen estudiado el avituallamiento de estas fuerzas, una vez lanzadas, mediante lo que llaman "Unidades de abastecimiento", que siendo de varios tipos "típicas", "generales" y "especiales de abastecimiento" se diferencian en la carga que pueden llevar y calidad de la misma, con lo que mediante convenio establecido de colores, numeración y formato, se determina rápidamente el contenido de la citada carga y su especial aplicación. Ello ha sido consecuencia del volumen tomado por estas operaciones, que requieren una corriente ininterrumpida de abastecimientos, en la práctica, de dos clases: los suministros que, lanzados mediante paracaídas, se introducen en envases especiales, que a menudo no son lo suficiente-

mente consistentes, y los lanzados sin aquél en una variedad de envases desarrollados a este propósito, que por lo general son de cañamazo rellenos de estopa.

Esta forma de abastecimiento se llegó ya en la última guerra a realizar por los americanos, no para reducidos grupos aislados, sino para Divisiones enteras—concretamente la 101 División aerotransportada—, que en diciembre del 44, y en el marco de Bastogne, tuvo que combatir en la retaguardia enemiga para desarticular la ofensiva de Von Rundstedt, siendo su único cordón umbilical el abastecimiento por aire. El mismo recurso utilizaron los alemanes en Staraya (Rusia) durante el invierno del 41-42, y lo que es todavía más alocado, los ochenta y cinco días que cinco Divisiones británicas e hindúes hubo que abastecer por aire en las llanuras de Imphal.

No deja ello de tener su importancia, como factor a introducir en la táctica y estrategia, sobre todo aliviada esta última de la preocupación que para el Mando tiene que suponer la protección de largas líneas de comunicaciones terrestres, que, como conclusión de lo anterior, para el futuro, hemos de pensar no se ha de depender en tan extrema medida de las mismas.

Sin embargo, hay servidumbres en el abastecimiento aéreo en estas condiciones; el avión entonces generalmente utilizado, "C-47", no obstante su mayor posibilidad, se limitaba a transportar diez bultos para reducir la dispersión. Seis de éstos se llevaban sujetos debajo del avión para lanzamiento simultáneo, en tanto que los cuatro restantes se lanzaban desde el interior, por lo que se requerían 300 aviones que distribuyesen las 300 toneladas que necesitaba una División; si la zona hubiese sido mayor, careciendo de importancia la dispersión, el mismo avión, con la totalidad de su posibilidad de carga, habría reducido a 75 el número de los necesarios.

Y si contamos con el C-82 "Fairchild Packet", de carga útil cinco toneladas, se podría realizar dicho abastecimiento con 40 aviones solamente, y no hablemos si disponemos del "XC-97", versión para carga del "B-29", que con posibilidad de transportar 42.000 libras a 770 millas ó 17.000 a 3.500, resuelven el problema de abastecimiento diario de una División aerotransportada, aun para enormes distancias con escasísimos aviones, lo que entra dentro de las posibilidades de cualquier nación aeronáutica.

Todavía podríamos extender más este estudio si hiciésemos intervenir en el mismo el tipo "C-99", versión transporte del "B-36", que con sus 45 toneladas de carga haría facilísimo el abastecimiento con pocas unidades, mas la consideración de que por ser tan excesivamente pesado sólo contados aeródromos podrían recibirlo, nos hace excluir este tipo experimental, al que no auguramos por este hecho gran porvenir, como parece confirmarlo el interés que se presta hoy día a aparatos menos pesados, más flexibles y de mejor empleo táctico, ("C-119"), a los que se piensa adaptar un tren de aterrizaje tipo oruga, que permita un alivio de aquella servidumbre de aeródromos y reducir la presión de las ruedas de cuatro a diez veces.

El problema, pues, no es de aviones, sino que nace de la gran cantidad de paracaídas que para este sistema hacen falta; no es insoluble, puesto que lo hemos visto factible en la última contienda. Ahora bien; comprendemos que este método exclusivamente paracaidista no sea sino accidental, por lo menos para crecidos efectivos, dado que el planeador o el avión le superan con ventaja y menos limitaciones, máxime con las mejoras técnicas, que en los mismos han dado lugar a que se hable con cierta verosimilitud de la desaparición de los paracaidistas.

En aquel orden de ideas, con el tipo de planeador americano, tan conocido, CG-4A, hubiesen sido precisos 200 para el abastecimiento de esta División aerotransportada de que tratamos; en cambio, con el también conocido CG-10A sólo se requerirían 50, y todavía muchos menos con el CG-13A y el actualmente en proyecto CG-18A "Avitruc", como planeador de asalto, metálico, dotado de una rampa de carga y tren triciclo para llevar 3.500 kilogramos y 30 soldados.

Es, pues, capaz y excelente medio, que permite:

- La sorpresa al ser soltado varios kilómetros antes, descendiendo en silencio.
- Libertad en la elección del punto de llegada, dentro de ciertos límites.
- No existe dispersión del personal.
- No exige personal especialmente instruido, excepción del piloto.
- No exige aeródromos para su aterrizaje, sólo espacios reducidos.
- Gran capacidad de personal o material.
- Posibilidad de aumentar la capacidad an-

terior con remolque de varios planeadores por el mismo avión.

- Construcción barata y rápida.
- Facilidad de conservación y reparación.
- Actualmente recuperable.
- Puede cargar con antelación y dispuesto a ser remolcado sin más inversión de tiempo que el de su amarre.

El avión de transporte, tercer medio utilizado, debe tener y permitir:

- Llevar con comodidad la mayor cantidad posible de paracaidistas o material.
- Suficiente autonomía.
- Gran velocidad, que redunde, además, en seguridad contra el fuego antiaéreo.
- Gran margen de velocidades, para evitar la conmoción al salto.
- Dispositivo de aceleración para despegues y deceleración para aterrizajes que permitan utilizar aeródromos reducidos.
- Instrumentos de navegación y dispositivos radio para localizar zona de aterrizaje.
- Mínima velocidad de aterrizaje, para aprovechamiento de cualquier aeródromo y con trenes anchos de tipo oruga.
- Adecuadas dimensiones y situación de puertas.
- Rampas de carga y descarga del material.
- Dotados de proyectores mecánicos para el lanzamiento de cargas de abastecimiento.
- Dispositivo perfeccionado de control para manejo, entrega y afianzamiento de la carga.
- Cables para la conexión de enganches de apertura automática.

En realidad, la meta ideal sería conseguir un avión que pueda transportar toda clase de material, que caiga dentro de las posibilidades impuestas por la relación peso-autonomía; extremos que siempre hay que hacer conciliables. Actualmente se estudia lo que llaman "pods" (compartimientos de carga destacables), que tendrán la singular ventaja de que no será preciso invertir tiempo en cargar el avión, porque ya estos "pods" listos esperarán solamente el momento de ser enganchados a modo de un remolque de camión.

En resumen; que por un procedimiento se necesitan grandes cantidades de paracaídas,

para evitar los cuales, si se toma tierra, se deben construir pistas avanzadas, que, si el clima es extremo, exigen grandes obras, implica un gran consumo de gasolina y mucho material de reserva; mas, no obstante lo cual, sigue siendo el abastecimiento aéreo la solución táctica del problema logístico. Constituye el único medio seguro de apoyar una situación que cambia con rapidez en cualquier clase de terreno. Es el único medio posible de apoyar una extensa campaña en la selva. Vence los obstáculos de carreteras intransitables, ríos sin puentes; hace innecesario mantener y proteger largas líneas de comunicación, y hace factibles maniobras tácticas estratégicas que de otro modo no se habrían podido realizar.

ORGANIZACIÓN.

Hay organizaciones que cuentan con la escuadra como unidad elemental de empleo; en la americana se parte del grupo de combate análogo al pelotón nuestro, y que, por la integración de dos a los que coordinar, constituye la Sección apta para misiones de mayor entidad, y base esta última para constituir la Compañía—P. M. y tres Secciones—, que dispone de rudimentarios órganos de enlace y mando, más un cañón anticarro y antiaéreo, con el que refuerza sus unidades subordinadas, a las que no marcará cometidos muy concretos, sino directivas sobre los mismos, para no coartar su iniciativa cuando la situación—cosa fácil—pueda ser distinta de la prevista.

El Batallón o Bandera que resulta en una organización ternaria de coordinar tres Compañías, dispone como unidad táctica fundamental de medios para actuar por el fuego y movimiento, mediante una base de fuegos y elementales órganos de enlace, exploración y transmisiones, que una P. M. "conserva en la mano" o los distribuye entre las Compañías.

Es frecuente ver la supresión de la unidad Regimiento, dependiendo entonces los batallones de la Brigada, unidad táctica superior, integrada por tres de aquéllos; aunque recordamos que en la operación de Arnheim intervino en la segunda fase un Regimiento polaco; cuestión, por tanto, de nombre, que no afecta a la organización.

Y, por último, como unidad de maniobra disponemos de la División, que, en síntesis, puede estar constituida por tres brigadas a tres bata-

llones: la primera, paracaidistas, y el resto, sin especializar, que con dos baterías de campaña, una antiaérea, y los servicios auxiliares, elevan los efectivos a poco más de 6.500 hombres.

Sin embargo, con estos efectivos no es un secreto para nadie que estas Grandes Unidades no pueden realizar y sostener un esfuerzo ofensivo, por falta de movilidad táctica, de armamento pesado—artillería superior a 105 mm.—y, sobre todo, de carros. Por ello, a medida que se progresa en la aviación de transporte, se perfila la tendencia americana a revisar la plantilla de la División aerotransportada, cuyos efectivos y potencia de fuego han aumentado, y modernizado la División de Infantería normal con vistas a su transporte por vía aérea, que, en cierto modo, se correspondería con dos fórmulas divisionarias distintas: una, con gran número de carros, que sería la acorazada terrestre; y otra destinada al acompañamiento de estas primeras, y que pudiera llamarse División Motorizada Aerotransportada.

Indudablemente, cuando este binomio se consiga se habrá llegado a la madurez de estas fuerzas, y ello, en nuestra opinión, se conseguirá coordinando los esfuerzos de Aviación y Ejército de Tierra: aquél, facilitando aviones pesados que con dispositivos técnicos adecuados—tren oruga, etc.—se adapten, no sólo a las necesidades estratégicas, sino también tácticas, y éste último, ir a su encuentro, empleando material más ligero y de menor volumen.

En cuanto a su funcionamiento, así como estas Grandes Unidades no tienen, respecto a su concentración, limitaciones en espacio y tiempo en su empleo específico en operaciones terrestres, la definida capacidad de los aviones, la no abundante disponibilidad de los mismos y la necesidad de asegurarse previamente una zona de dominio en el suelo, han impuesto hasta ahora la concentración por escalones, cuyo esquema puede ser el siguiente:

- Los paracaidistas contornean y aíslan la zona a atacar.
- Las fuerzas llegadas en planeadores ensanchan y conquistan su interior.
- Las fuerzas aerotransportadas del grueso irradiarían hacia el exterior de la cabeza de desembarco asegurada.

De acuerdo con lo que hemos dicho antes, el criterio americano en este aspecto es constituir, para el cumplimiento de una misión específica, lo que llama "agrupación de combate aerotrans-

portado"; organización compuesta de fuerzas aerotransportables, es decir, tropas de tierra instruidas y equipadas para llevarlas al combate por vía aérea, y fuerzas de transporte aéreo, que son, en cambio, fuerzas aéreas especialmente organizadas, instruidas y dotadas para transportar a la lucha fuerzas de tierra, equipos y abastecimientos.

Estas unidades aerotransportadas y de transporte aéreo son, por lo menos, fuerzas de Mando superior, de teatro de operaciones, fuerzas estratégicas, iniciándose los planes para su empleo en el organismo encargado de coordinar la acción de las fuerzas de Aire, Mar y Tierra, facultad que no puede ser delegada a escalones inferiores por imposibilidad de otro modo de asegurar una necesaria coordinación.

Es decir, que estarán normalmente bajo el mando directo del jefe del teatro de operaciones hasta que, desembarcadas en el lugar elegido, pasen a depender, como otras fuerzas terrestres más, del jefe de aquel frente; mas no es éste el caso de las de transporte, que, en forma estas últimas de Jefaturas o Comandancias de esta clase de aviación, hemos visto centralizadas y adscritas al jefe de teatro, como forma cristalizada de todos los ensayos que se realizaron durante la guerra. Los alemanes centralizaron al principio su aviación de transporte en un solo escalón, que posteriormente descendió a diferentes mandos, sin criterio unificador, en ocasión de que Stalingrado mostrase la conveniencia de organizar Jefaturas de Transporte afectas a escalones tácticos y estratégicos importantes, aunque en dependencia de un Mando único, dado que la concentración de 300 aviones en un solo aeródromo por aquel entonces no fuese capaz de abastecer al 6.º Ejército de Von Paulus, sitiado en aquella ya célebre ciudad, sino con ocho toneladas, en lugar de las 300 diarias necesarias, que, al parecer, no permitió aquel mismo embotellamiento.

El comienzo, pues, de la campaña rusa, hizo ver al Estado Mayor Central alemán la necesidad de Estados Mayores especiales para manejar la aviación de transporte de los teatros de algún relieve, dependientes aquéllos, a su vez, de una Jefatura Central, responsable esta última, para una mayor flexibilidad, solamente entre los citados teatros y el interior de Alemania. Los americanos, al tomar incremento su aviación de transporte, organizaron varias Comandancias para el manejo de esta aviación, en cuya trayectoria fueron seguidos por los ingle-

ses, que en mayo del 43 agrupan todas sus unidades bajo un solo mando, que de hecho delega en aquellas Jefaturas, destacadas en los diferentes teatros, de antemano preparadas para recibir mayores efectivos cuando la situación o el plan general de operaciones lo requiriese, gracias a los absorbidos servicios que balizaban las rutas, dotadas de medios para un funcionamiento seguro y regular de las mismas.

En resumen: que la aviación de transporte, desconocida como entidad por los beligerantes antes de su entrada en el conflicto, se había convertido ya para 1943 en una rama especial del Arma Aérea, en la que se perfilaban cuatro conceptos:

- a) Necesidad de la creación de Jefaturas destacadas en posibles teatros, para el más fácil y eficiente manejo de la aviación de transporte.
- b) Dada la gran distancia que separa normalmente la zona del interior de los distintos escenarios de guerra, y de éstos entre sí, organizar una extensa y bien dotada red de rutas aéreas que permitiese los movimientos estratégicos; incumbencia y centralización del Mando Único de Transportes.
- c) Vincular en las que hemos denominado Jefaturas de teatro las misiones propias de la aviación de transporte, dentro de su demarcación.
- d) Para máximo rendimiento, uniformar las redes que han de unir la metrópoli con los teatros, así como las redes de todos los mismos.

Estas ideas básicas son las recogidas actualmente por el M. A. T. S., que, como organización de transportes aéreos recientemente creada, ha absorbido, por otra parte, distintos servicios —Transmisiones, Meteorología, Salvamento y de Vuelo, entre otros—, única forma de que, al ser colocados directamente bajo el Mando de Transporte, pueda ser éste responsable del manejo, regularidad y seguridad en sus rutas.

Siguiendo adelante, diremos que las operaciones con estas fuerzas deben figurar en el plan general de operaciones. No puede resultar eficaz una operación de esta índole superpuesta o como apéndice de un plan general ya en ejecución, como no sea ante una actuación imprevista y requerida para salvar una situación crítica, a la que también se presta, como Eisen-

hower nos puso de manifiesto en la inesperada ofensiva alemana de las Ardenas.

En proporción, pues, con los objetivos más ambiciosos en el campo estratégico, los proyectos de operaciones deben realizarse con tiempo para una cuidadosa y metódica preparación, uno de cuyos preliminares es la instrucción conjunta y ensayos de unidades de transporte, fuerzas aerotransportadas y fuerzas aéreas de apoyo. Descarta esto, pues, la opinión generalizada de que serían un magnífico recurso de emergencia, dada la imposibilidad de improvisar específicas misiones, cuyos preparativos son tan laboriosos.

MISIONES DE LAS FUERZAS DE TRANSPORTE.

Mencionadas antes las misiones de las tropas aerotransportadas, de las que no podemos excluir el forzar al enemigo a desplegar en su retaguardia unidades para su defensa contra desembarcos aéreos, hemos de fijar las correspondientes al transporte aéreo, que en definitiva podrían ser:

- Situar en el espacio de la acción, mediante aviones y planeadores, las fuerzas previstas.
- Abastecer con continuidad a dichas fuerzas en acciones independientes y hasta su relevo o aprovisionamiento por otros medios en acciones tácticas (Creta, Arnheim).
- Cuantas funciones de abastecimiento y evacuación de fuerzas terrestres empeñadas en combate se necesiten (Stalingrado, Bastogne).

En esta clase de operaciones intervienen también unidades de reconocimiento, como medio de obtener una información *completa y continua* del terreno de salto, así como de las instalaciones y fuerzas que de modo inmediato puedan oponerse. Y en íntimo contacto con aquéllas actúa la aviación de apoyo, tratando, en definitiva, de:

- Conquistar y mantener la superioridad aérea a lo largo de la ruta y en el objetivo.
- Neutralizar la artillería antiaérea y demás resistencias localizadas en la zona de lanzamiento momentos antes de la llegada de fuerzas paracaidistas.
- Proteger el desembarco atacando los blancos en tierra y fuerzas aéreas enemigas, recibiendo las peticiones mediante convenidas señales.

- Excepcionalmente, abastecer a las tropas terrestres empeñadas, cuando la situación haga prohibitivo el empleo de aviones de transporte.

EMPLEO.

Después de estas consideraciones, veamos escalonadamente el aspecto ejecutivo de una operación aerotransportada realizada en el campo estratégico por la unidad de maniobra, la División, en dependencia directa del jefe de teatro de operaciones, vinculado en nuestro caso concreto en el Mando Supremo.

Correspondiéndose con la directiva que dicho Mando dará a la División, saldrán las órdenes para el núcleo paracaidistas y brigadas aerotransportadas subordinadas, que con cierta flexibilidad perfilará sus misiones en cuanto a la fase más imprecisa de su actuación en tierra, y serán, por el contrario, más rígidas en espacio y tiempo en su actuación hasta ese momento, dado que la más estrecha coordinación así lo requiere. Este Mando se asegurará el éxito mediante uno de los principios de empleo: la sorpresa, cuya observancia tanto beneficia a aquél, siendo previo:

- Un minucioso estudio de la acción.
- Secreto en los preparativos.

Y en escalones superiores, además de esto, mediante:

- Adecuadas medidas de ejecución del transporte.
- Acertada dosificación y empleo de la aviación de apoyo.
- Fundamental el Mando único.

Se trata, por consiguiente, de una operación combinada, recayendo el peso principal sobre las fuerzas aéreas en su fase inicial y sobre las tropas en su fase final.

Vemos, pues, que es preciso mover una gran masa de aviones con extremas medidas de discreción, evitando, a ser posible, sea descubierta la fase de concentración de los mismos, que, ciertamente, exige gran habilidad en los coordinadores logísticos, a cuyo fin han de esmerarse, como hemos dicho antes, en evitar el paso por encima de las poblaciones; realizar la concentración en el último momento y fraccionadamente, sobre todo durante las horas nocturnas;

volando a muy baja cota; y elección, por último, de varias bases compatibles con la misión.

Por otra parte, en la fase previa, el Mando aéreo ha de preocuparse en disponer:

- De la suficiente superioridad aérea.
- Condiciones meteorológicas favorables.
- De aviación suficiente para el transporte y posterior suministro a las fuerzas considerado necesarias para llevar a cabo la misión.
- Instalaciones adecuadas en las bases de partida y zonas de aterrizaje convenientes en la proximidad de los objetivos.
- Señalar los objetivos en proporción a las posibilidades de las tropas que intervienen.
- Tiempo suficiente para la coordinación cuidadosa del plan de operaciones y realización de la instrucción especial que requiera la operación proyectada; instrucción que se atenúa para las unidades experimentadas.
- Información detallada del enemigo.
- Disponer de enlace eficiente durante el desarrollo de la operación.

Como hemos dicho, es el Mando Superior, sea de teatro o no, el que emplea estas tropas, precisa los fines que deben alcanzarse y fija los límites de tiempo entre los cuales tienen que lograrse; mas como no siempre será aéreo, escuchará, como es natural, a sus asesores—Mando aéreo—sobre ya más *detallada zona de lanzamiento, medios a emplear, condiciones de ejecución* y, en general, sobre cuanto se ha dicho es objeto de la fase previa de aquél.

Aquel Mando, como de su competencia, fijará:

- Plan general de la operación (en el que se consideran incluidos Marina y Tierra, si hay lugar).
- Misión que corresponde a la fuerza aerotransportada.
- Unidades aéreas participantes en la operación.
- Bases de partida (para unidades de Aire y Tierra).
- Período de tiempo durante el cual las fuerzas aerotransportadas permanecerán aisladas.

Esta directiva tendrá como destinatarios los jefes de las fuerzas de Aire y aerotransporta-

das, así como las de Marina y Tierra, si interviniesen. De este modo, el jefe de la División aerotransportada, que conoce su misión, en oportuno acuerdo con las fuerzas aéreas que han de apoyarle y con las unidades terrestres (cuando de una operación de cooperación se trate), aun cuando su mayor responsabilidad sea el final durante su acción en tierra, estudiará dicha acción en sus más pequeños detalles y teniendo en cuenta, como siempre, la *misión y situación*, o, lo que es lo mismo, determinar los fines que deben lograrse y las posibilidades de reacción del enemigo, basadas en la información.

No existe duda de que las operaciones a realizar con estas fuerzas exigen *más amplia, más contrastada y más rigurosa información* que las tropas normales; pero este reconocimiento no debe realizarse sobre el limitado espacio de la previsible acción, dado que el enemigo, apercebido, reaccionaría, aumentando la densidad de sus medios defensivos, sino en una mayor amplitud, que *no permita identificar* la verdadera misión, aunque ello entrañe superior desgaste de material.

En orden a la información necesaria a las unidades subordinadas, con prioridad la paracaidista, por actuar normalmente la primera, interesa tomar medidas en orden a conocer:

- Naturaleza del terreno en la zona de lanzamiento.
- Situación enemiga en esa zona.
- Predicción meteorológica—de modo inmediato—, y, con anticipación, estudio meteorológico de la zona y vientos dominantes.
- Fotografías verticales del marco de la acción, obtenidas a 1.000 y 3.000 metros, aproximadamente.
- Fotografías oblicuas en las probables direcciones de aproximación.

Con esta básica información anterior se está en condiciones de estudiar los distintos aspectos del reconocimiento que podríamos llamar técnico:

- Detallada arborización, edificaciones, depresiones, o, por el contrario, cotas que puedan facilitar o entorpecer la acción.
- Dimensiones de zonas aptas para el aterrizaje, permitiendo prever su capacidad de acomodación para los planeadores y volumen admitido de los mismos.

- Definir lo que vaya a ser el campo de aterrizaje, cabeza de desembarco y área de desembarco.

Y reconocimiento táctico:

- Establecer un plan previo que esquemáticamente refleje las condiciones en que debe asentarse la defensa del terreno, distribución de la tropa y, por último, armamento más adecuado.
- Prever las circunstancias en que el adversario podría reaccionar, lo mismo durante el desembarco que después de él; efectivos que puede poner en acción, medios de defensa, así como comunicaciones de que dispone para la movilización de sus reservas.

Simultáneamente el Jefe de la Aviación de transporte habrá recibido su correspondiente orden de misión, orientando su estudio a determinar:

- Cálculo de los aviones necesarios para la operación, para el abastecimiento y estimación de las pérdidas previsibles, con objeto de proveer a su reposición, que evite entorpecimientos en la acción.
- Estudiar los aeródromos disponibles, los considerados necesarios, y exigencia de los mismos en cuanto a naturaleza y longitud de pistas, instalaciones, etc.
- Elección de los itinerarios de ida y regreso.
- Elegir dentro de la zona marcada por el Jefe del teatro de operaciones, y de acuerdo con el de las fuerzas aerotransportadas que ha de influenciar su criterio—puesto que en definitiva es a quien inmediatamente interesa—el sector concreto de lanzamiento, tanto de los paracaidistas como de los planeadores.
- Establecer acuerdo con la caza para su protección, con la Aviación de apoyo directo, con la artillería antiaérea en las rutas, medidas de diversión antirradar, etc.

- Prever la cartografía necesaria.
- Estudiar el plan de vuelo, el plan de abastecimiento y el plan de evacuación.

Indudablemente esta actuación puede ser modificada por la correspondiente a las fuerzas transportadas, a la que tiene que amoldarse, para lo que es preciso conferencias personales con el Jefe de las mismas, de las que resulte el detalle ya concreto para las órdenes. De acuerdo, pues, con dicho Jefe de las fuerzas aerotransportadas:

- Determina ya concretamente la zona de salto, como antes hemos dicho, la formación de los aviones, el orden en que se ha de realizar el transporte, horario al que ha de sujetarse, campos de emergencia en el trayecto, estipularán, para cada unidad, el tiempo de que pueden disponer para desembarcar y dejar libre el campo para la unidad siguiente, se fijarán itinerarios, aeródromos de evacuación, y, por último, determinarán cuáles son, entre los disponibles, los aeródromos elegidos y efectivos en los mismos, para que el Jefe de las tropas, de común acuerdo, tome con tiempo sus disposiciones para concentrarse en zonas próximas a los citados aeródromos; como obligación bilateral se designarán Oficiales de enlace.

Como complemento de todo es preciso que se organice un *entrenamiento en común*, suavizar los detalles de acomodación, así como ensayar la operación a efectuar en escenario parecido al en que se va a actuar. Es conveniente preparar para las unidades subordinadas, tomando como base fotografías y la cartografía existente, una reproducción en el cajón de arena del terreno de aterrizaje. La experiencia ha demostrado que es un medio excepcionalmente valioso dar las órdenes a Unidades inferiores en dicho cajón de arena, ya que los que carecen de imaginación para apreciar la representación de planos se acuerdan perfectamente con este fácil recurso de las características del terreno e intervención concreta de los mismos en aquél.