



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

(Este artículo es la tercera y última parte de los publicados bajo el mismo título en los números 100 y 101 de esta REVISTA.)

Decíamos en el número anterior que los Jefes de las fuerzas aerotransportadas y de transporte tenían que reunirse para, en conferencias previas, estudiar el detalle concreto de las órdenes. En estas conferencias, ambos Jefes, de común acuerdo, habrán sentido la necesidad de formular peticiones que a ambos interesan.

Estas peticiones revisten dos aspectos:

- Obtener información fotográfica.
- Necesidades de protección y apoyo del convoy aéreo.

Es esencial lo primero porque los planes de las Unidades de desembarco aéreo deben basarse en *información exacta y detallada*. El Mando superior proporcionará a este efecto, además del apartado I de la orden de operaciones, resúmenes de información, especificando la actividad aérea enemiga en la zona señalada. La localización, efectivos, armamento y capacidad de la fuerza enemiga que pueda oponerse por esa misma situación a la operación, asentamiento de las baterías antiaéreas, así como otras instalaciones

defensivas; carácter de la defensa, organizada tanto en los aeródromos como en instalaciones próximas, y moral, por último, de la población, y su eficacia en caso de intervención.

Pero, además, son precisos reconocimientos de última hora, por los que dichas fuerzas estén al corriente de las noticias inmediatas e informaciones sobre la organización enemiga antes de su aterrizaje, para que, con los anteriores documentos informativos, *se tengan datos actuales*, que sirvan lo mismo a los Jefes de las fuerzas aéreas que han de intervenir para "ablandar" la resistencia, previa selección de sus objetivos, que a las fuerzas aerotransportadas, necesitadas, en última instancia, de reajustar sus propios planes tácticos.

Con estos medios informativos tendrán ambos Jefes—el de transporte y el de las fuerzas desembarcadas—elementos de juicio para elegir la zona concreta de lanzamiento, atendiendo, entre otros extremos, a:

- Proximidad a objetivos inmediatos que sean objeto de la misión.

- Zona de escaso relieve y descubierta para la fácil reorganización de las unidades en tierra una vez desembarcadas.
- Terrenos dominantes, de fácil defensa y red adecuada de caminos.
- De amplitud adecuada a la importancia de la operación y efectivos a emplear. (Una División, unos 25 a 40 kilómetros cuadrados, siendo corriente leer actualmente que estas cabezas de desembarco no deben bajar de 25 millas de diámetro, para hacer posible operar hasta 100.000 hombres.)

Entretanto, y precediendo al empleo de las fuerzas aerotransportadas, la aviación de apoyo directo, con efectivos que el estudio de la situación haya impuesto al Jefe para el Aire, que las habrá dosificado, realizará las misiones de apoyo que antes mencionamos, englobadas en dos principales:

- Apoyo lejano, para evitar la concentración del enemigo sobre las tropas desembarcadas (acciones de b'oqueo).
- Apoyo inmediato, que permita ampliar la zona de desembarco (acciones de desarticulación y apoyo inmediato).

Es decir, que la acción de apoyo se verifica lo mismo contra los blancos enemigos que se opongan a la operación de modo inmediato, como contra los que sólo la amenacen; mas sujeta su intervención a limitaciones que previsiblemente tendremos en cuenta:

- Meteorológicas, que pueden interrumpir o, por lo menos, perturbar la acción emprendida.
- Por ataque a los aeródromos, conocedor el enemigo de nuestros propósitos, destruyendo o averiando efectivos propios.
- Por fuerte reacción antiaérea, que haga difícil o prohibitivo su empleo.

Limitaciones que no permitirían esperar un esfuerzo sostenido de dicho apoyo de no contar con abundante material en reserva para su reposición.

En el campo táctico en que actúa esta aviación de apoyo encuentra dos clases de objetivos: los *previstos*, en los que puede actuar por propia iniciativa, bien ambientado, además, en su misión, y los *eventuales* u ocasionales, ya sean columnas en marcha, blindados, etc., cuya designación hace el Jefe de las fuerzas desembarcadas, puesto que, en definitiva, es quien los precisa al oponerse directamente a su acción.

Sin embargo, no debe pedirse apoyo aéreo si se dispone de potencia de fuego suficiente para conseguir por sí mismo sus fines, que si antes no era lo normal, dado lo más limitado del armamento pesado aerotransportado, se tiende en la actualidad a liberarla de aquella servidumbre mediante los modernos equipos que permiten los grandes transportes conocidos.

En todo caso, el grado a que se haya llegado en la instrucción combinada y la eficacia del enlace, *determinará la efectividad del apoyo aéreo y distancia mínima* a que puede dirigir su fuego respecto a nuestras propias tropas.

A los pocos minutos de esta acción de apoyo previo, en el marco en que existirá superioridad de caza, y donde habrá intervenido, si preciso fuese, la aviación de bombardeo, entran ya en fuego, en una primera oleada, las tropas paracaidistas, en cuyo beneficio, hasta ahora, se había estado actuando.

Pero, precediéndolas o simultáneamente con las mismas, se ha generalizado el lanzamiento de una Unidad especial: los "guías", que, incluyendo un E. M. avanzado, se encarga de facilitar el desembarque del grueso aerotransportado para que no tenga que preocuparse sino del problema táctico. Esta Unidad especializada, que ayuda en su función a aquel E. M., podríamos vincularla con lo que en la guerra última se llamó Unidad de Tráfico Aéreo, de cuya competencia sería:

Preparar el desembarco del grueso.

- Despejando antes el campo de pequeños obstáculos (arbolado, etc.).
- Instalación de una pequeña estación radio y meteorológica.
- Balizaje del punto de aterrizaje de cada unidad.
- Fijación del punto de reunión de las tropas desembarcadas (cuando no pueda ser el previsto, en cuyo caso contrario sólo lo balizará).
- Adopción de medidas de seguridad, señalamiento de las posiciones a ocupar.

Ayuda durante el desembarco del grueso.

- Despejando el campo de planeadores averiados y aparcándolos en los sitios previamente convenidos.
- Extinción de incendios, si a ello hay lugar por accidentes de aterrizaje, y prestación de auxilio a los primeros heridos.

- Facilitar los enlaces o guías necesarios para conducir a las unidades a sus puntos de destino cuando, por falta de balizaje o visibilidad, tomen tierra aquéllas en lugares que no sean los indicados.

Esta Unidad especial, de efectivos poco numerosos, debe ser capaz de entrar en función, recibiendo y estableciendo contacto con las fuerzas a los cinco minutos durante las horas diurnas, que puede duplicarse para las nocturnas.

Al mismo tiempo, los aviones de reconocimiento sobrevuelan lo que ha de ser zona de operaciones, teniendo en este momento particular interés sus informaciones radiadas de aprovechamiento inmediato, referidas al resultado del bombardeo previo, posiciones destruidas, o bien, fuerzas enemigas señaladas y que es preciso neutralizar, dada la vulnerabilidad de esta clase de fuerzas en el crítico momento del desembarco.

Al Jefe de la aviación de transporte le habrá tocado decidir sobre una de las dos formas de aproximación siguientes:

- Vuelo a baja cota, ascendiendo a la altura de salto cuando se llegue a la zona de lanzamiento.
- Vuelo a alta cota, descendiendo poco antes de llegar a dicha zona.

Naturalmente, la elección vendrá influida por el estudio de la situación y consideración de que son ventajas de la primera:

- Cierta protección contra el fuego antiaéreo del enemigo.
- Dificultad de ser vistos por la caza adversaria.
- Aparición por sorpresa en la zona de lanzamiento.
- Más fácil selección de rutas alejadas de centros urbanos.

De la segunda son ventajas:

- Poder aprovechar las nubes como cobertura de la operación.
- Simplificación de la navegación aérea.

Pero, por el contrario, constituyen, respectivamente, factores desfavorables la dificultad de volar a baja altura, en un caso, y ser, en el otro, más vulnerable a la caza, a la artillería antiaérea y de más fácil localización, tanto desde el aire como desde el suelo.

Otro punto de interés—la elección de la hora

de desembarco, diurna o nocturna—era antes una cuestión delicada, que había que ponderar debidamente, siempre incumbencia del Mando superior, responsable de la operación. Para las acciones futuras que se prevén de mayores efectivos dejará esto de constituir una preocupación, como no sea en operaciones tácticas de alcance limitado, a las que será de aplicación cuanto ahora sabemos.

De noche, el lanzamiento puede pasar inadvertido para el enemigo, es más fácil la sorpresa; en cambio, la reorganización de las unidades una vez en tierra es difícil, y si existe reacción enemiga se imposibilita la intervención con eficacia de la aviación de apoyo. De día, con excepción del principio sorpresa, se facilitan las demás circunstancias, pareciendo ser sus ventajas tan señaladas, que ya en Arnheim fué diurno, como sabemos, el desembarco de grandes efectivos.

La formación adoptada en casi todas las operaciones ha sido la cuña de tres aviones y las sucesivas cuñas en columna; formación que puede o no ser distinta de la de aproximación, variando en relación con la cantidad de fuerzas que han de tomar parte: hora diurna o nocturna de la operación, extensión de la zona de salto y, singularmente, de la situación. Comprendemos fuesen diferentes las formaciones de Birmania de las adoptadas en el paso del Rhin, en que cincuenta aviones lanzando simultáneamente llegaban a desalojar los 36 hombres del C-47 en doce segundos, con intervalos entre formaciones de un minuto; marca que no es difícil profetizar veremos empuñada en el futuro.

Respecto a la altura conveniente de lanzamiento, parece generalizarse la de 150 a 200 metros, tomada por acuerdos previos entre el Jefe de la Unidad de transporte y transportada, pudiendo variar por decisión de ambos Jefes—normalmente, en el mismo avión—si así lo aconseja la meteorología del momento, que tan imperiosamente obliga.

Una vez lanzadas las fuerzas, que en contadas ocasiones pueden requerir la emisión de humos o nieblas artificiales para anular el cada vez menos importante momento pasivo del descenso, se reorganizarán rápidamente en tierra, para lo que será preciso informarse en todos los escalones del Mando, del personal y material de que se disponga para el cumplimiento de sus misiones respectivas, dado que no siempre será la totalidad de los efectivos lanzados, y para lo

cual es exigencia una red de transmisiones tan completa como urgentemente establecida.

En relación con ello, y para anticipar la instalación de la estación radio del Cuartel General, tenían los alemanes estaciones volantes de radio, sobre planeador especial de alas desmontables, responsables del establecimiento de las comunicaciones entre el C. G. aerotransportado, el de la aviación de transporte, unidades aéreas de apoyo y las propias sobre el terreno, que, a continuación, las unidades de transmisiones han de asegurar.

El sistema de comunicaciones será completísimo, exigencia de un número muy elevado de estaciones radio, por lo que será necesario precisar las señales de llamada para evitar confusiones, así como utilizar todos los medios de enlace conocidos—cohetes coloreados, bengalas, paineles, señales fosforescentes durante la noche, etc.—, con objeto de descongestionar lo más posible el servicio radio.

Para que lo expuesto hasta ahora se realice sin necesidad de posteriores órdenes, como se comprende ya difíciles de hacer llegar a su destino, se habrá orientado a todos los subordinados en los diferentes escalones del Mando y con el tiempo anticipado que requiera el secreto de la operación, y en virtud asimismo de la misión recibida, sobre:

- Dotación de material de armamento y víveres que han de llevar las tropas.
- Orden en los lanzamientos y zona para cada Unidad.
- Prescribir las Unidades que han de atender a la seguridad, destacándose a los puntos clave de antemano señalados, en tanto se reorganizan las fuerzas.
- De acuerdo con lo que le informe el Jefe de transporte aéreo en el escalón correspondiente, determinará el número de hombres y material que llevará cada avión y especificación de aviones para cada unidad aerotransportada.
- Fijará el avión de su puesto de mando.
- Señalará modalidad de la acción, modalidad para la concentración en tierra y formaciones a adoptar.
- Dará instrucciones sobre el enlace.

Una vez en tierra, si la reacción enemiga es intensa, "pedirá" mediante su "equipo de control avanzado", dotado de medios radio en

contacto con las Unidades en vuelo, las acciones de apoyo inmediato que suplan su escasa artillería. Es decir, que se vincula en el Jefe de las Fuerzas aerotransportadas la facultad de designar los objetivos inmediatos y momento del ataque aéreo; dicho ataque se otorgará en cada caso por lo que podríamos denominar Puesto de Caza avanzado—si éste funciona como en la cooperación clásica americana—mediante créditos de misiones ofrecidos a cada escalón por la Unidad correspondiente del Aire; si dicho crédito no está agotado, hará efectivas las peticiones, de lo contrario, lo hará constar a la Unidad superior de que se trate, para su satisfacción dentro de las posibilidades e importancia de la misma.

Hasta este momento, todo el peso de la operación ha recaído sobre las Fuerzas Aéreas; más, a partir de ahora gravita sobre las tropas aerotransportadas, cuya técnica y táctica de empleo, por similar a la infantería clásica y no hacer demasiado extenso este trabajo, no es del caso resaltar.

Sólo es de interés mencionar la constancia del enlace artillería-infantería mediante personal destacado de aquella Arma, que desciende regularmente en la organización jerárquica hasta los escalones más inferiores—Compañías—, quizá como necesidad sentida de asesorar al Mando al que se destaca de su utilización o no, por la mayor limitación y complicación de su municionamiento.

Con la Unidad de tráfico como escalón avanzado habrá algún Oficial de E. M. que se ponga en contacto con las Unidades que vayan llegando, informándoles sobre el plano de la situación y de cualquier cambio que se requiera, sin perjuicio de que por su parte el Jefe de las Fuerzas de paracaidistas destaque un enlace cerca de las tropas de desembarco que llegan en el segundo escalón, con objeto de informar con más detalle al Jefe de las mismas del estado de las operaciones hasta ese momento.

Al mismo tiempo se atiende, mediante las Unidades sanitarias móviles descendidas en segundo escalón, a la evacuación por medio de planeadores; es este un problema técnicamente resuelto, realizado con éxito ya en la última guerra, a cuyo alivio pueden concurrir hoy día los grandes helicópteros, de los cuales el moderno tipo experimental XHRP-1 podría ser expresión, estableciendo así con relativa facilidad y holgura la doble corriente de evacuación y de

abastecimiento, que de este modo han dejado de entrañar dificultades de peso.

Efectivamente estas fuerzas, como en general todas las que operan, dependen para su suministro de una línea de abastecimiento que hay que mantener expedita, siendo exclusivamente las Fuerzas Aéreas las que pueden asegurar el flujo suficiente de abastecimientos con la intensidad y seguridad en cada caso necesaria.

Hasta la fecha, las operaciones han sido generalmente proyectadas para un período de corta duración, para el que las Fuerzas van abastecidas; mas no ha sido infrecuente la necesidad de repetir los suministros durante bastante tiempo, aun en casos que por no disponerse de aeródromos de destino, se ha tenido que recurrir ante esta costosa eventualidad al empleo de paracaídas de empaques coloreados con arreglo a sistemas convenidos, determinantes en función del formato y color de los mismos, de la clase de material que transportan para su ordenada recuperación por las Unidades directamente interesadas.

Por este procedimiento se abasteció al General Patton de 800 toneladas en su profundo avance por Francia, que en su casi integridad se recogieron, previéndose por los americanos realizar para el futuro en esta clase de operaciones abastecimientos con 100 aviones por División, a las horas H y H + 6, siendo aquella primera la del desembarco.

Luego, si tenemos en cuenta el considerable municionamiento de las armas automáticas, el mayor volumen que en los abastecimientos ha de suponer la creciente cantidad de los efectivos empleados, así como los equipos y medios rodados más pesados que en actuales orientaciones sobre estas fuerzas se tiene, será preciso un completo y detallado plan de abastecimiento, cuyo creador y responsable será un solo Estado Mayor, el de las Fuerzas aerotransportadas, máximos interesados en tener oportunamente satisfechas sus necesidades, que al correspondiente de las Fuerzas de transporte han de someter.

Revistiendo dos modalidades este plan:

- El que de antemano previene el lanzamiento rígido de una cantidad y tipo de abastecimientos en una zona elegida y a determinadas horas.
- Y el que supone una concentración suficiente de abastecimientos en determinados aeródromos, en espera de que por el "utilizador" se especifique ritmo y cuantía.

Más flexible el segundo, se adapta por otra parte más a las necesidades, en evitación por añadidura de concentraciones innecesarias de material.

Otro plan a estudiar, de una considerable influencia moral sobre el personal, es el de la evacuación. Por lo regular, antes no existía nada respecto a la evacuación de heridos durante la primera fase del desembarco, que se limitaba, entonces, a la instalación de puestos de socorro, atendidos por personal médico provisto de buen material sanitario, hasta que más adelante, y por iniciativa del Jefe de la operación, cuando se disponía de medios y espacio, se organizaba dicha evacuación como la situación permitía, de lo que es expresión Remagen durante las operaciones del Rhin.

Hoy día, el reembarque de los elementos descendidos ofrece interesantes perspectivas. El empleo de aviones capaces de aterrizar y remontarse en terreno reducido, merced a cohetes o trenes orugas, el despegue de planeadores tomados a remolque al paso, helicópteros de gran capacidad, etc., permiten, no solamente evacuar heridos, sino, incluso, para un futuro próximo, no es aventurado augurar que la totalidad de los efectivos, bien sea por la limitación de su misión en tiempo, bien porque la cambiante situación, así lo requiera.

Podríamos considerar, pues, de todo lo dicho, que en esta clase de operaciones la situación y propósitos determinarán en cada caso los efectivos y medios de transporte de los tres estudiados a utilizar, resolviendo previamente los siguientes problemas:

- Seguridad de las fuerzas durante toda la operación.
- Abastecimiento y evacuación de las mismas.
- Apoyo por el fuego, reforzando y completando su acción.
- Enlace; siempre de muchísimo interés, ya que, como toda cooperación, es un problema de enlace.

En este orden de ideas, las transmisiones han de ir encaminadas a enlazar las diferentes fuerzas en sentido:

- Tierra - aire.
- Aire - tierra.
- Superficie.

Articulando el Mando para estas misiones sobre el siguiente sistema:

- Un Jefe de las Fuerzas aerotransportadas.
- Un Jefe de la Aviación de apoyo.
- Un Jefe de la Aviación de transporte.
- Un Jefe de la Aviación, común a las dos anteriores (puede ser el equivalente a Jefe Fuerza Aérea Táctica americana).
- Un Jefe supremo que pueda delegar en el Jefe del teatro de operaciones.

Y para terminar, hablaremos algo sobre el futuro de estas Fuerzas no por todos admitidas, basados en la evolución creciente de medios de que las citadas disponen, y recogiendo las orientaciones que las potencias vencedoras de la última guerra parecen dar a las mismas.

En este aspecto, uno de los papeles específicos que la guerra futura les tiene deparado, es la lucha contra fuerzas enemigas de la misma índole. Es decir, que los que tendenciosamente niegan su existencia, podrían aducir con rigorismo científico que no siendo nuestra política aérea ofensiva, ni tampoco sobrados nuestros medios materiales, no tendríamos ocasión de hacerlas intervenir en un caso, ni sería prudente mejorar nuestro esfuerzo, orientado a las Fuerzas Aéreas de la defensa, en otro.

Mas lo que no podríamos evitar, por no estar en nuestras manos, sería su empleo por el enemigo, obligándonos ya ello en cierto modo a mantener un núcleo que, actuando con la misma rapidez y similares métodos, contenga o canalice la presión adversaria, hasta que distintas fuerzas puedan impedir o dificultar sus fines.

Hay que confesar, efectivamente, que durante la última contienda no se ha reaccionado oportunamente durante la fase de concentración de los elementos dispersos; siempre han sido varias horas, y, a veces, hasta un día, como ocurrió al esfuerzo aliado en Holanda, las que se han dejado inútilmente transcurrir, malogrando las mejores previsiones alemanas sobre campos minados o de reservas móviles destinadas a combatir a los elementos aerotransportados, que con constancia hemos visto a aquellas *interviniendo tardía e ineficazmente*.

No nos tiene esto que sorprender, aún gozando de una buena información, dado que nuestra máxima aspiración sería conocer el estacionamiento de los aviones de transporte enemigos, y aún en este favorable caso extremo, no po-

driamos determinar hoy día el sector de ataque elegido, como no nos conformemos con una aproximación nunca menor de 1.000 kilómetros. Agravado todo ello por el bloqueo de las comunicaciones que desembocarían en dicho sector, entorpeciendo, como se comprende, la llegada al mismo de reservas móviles locales—si las había—e imposibilitaría las estratégicas con criterio terrestre concebidas.

Luego, si la sorpresa fué posible antes, mayor papel ha de desempeñar en el porvenir, puesto que el creciente radio de acción de los aviones de transporte permitiría extender a continentes enteros la probabilidad de convertirse en teatro de operaciones, eligiendo, sobre todo, amplias zonas deshabitadas, a la vez asiento de los preparativos y objetivos de estas expediciones en que la defensa propia sólo podría reaccionar cuando ya el enemigo estuviese firmemente asentado.

Y el medio rápido y eficaz, pues, de expulsar de estas zonas a una Fuerza aerotransportada que se hubiese instalado en ellas, sería, por tanto, montar otra operación, también aerotransportada, más potente o mejor concebida que la primera.

Ahora bien, la acción de estas tropas que se benefician más que ninguna otra de la sorpresa, está sometida ortodoxamente a las leyes que subordinan su éxito final a la reunión de la mayor cantidad posible de efectivos y en el punto decisivo.

No se contentarán, pues, las naciones aeronáuticas con formar dentro de un Ejército de varios millones de hombres, como serán los del futuro, a 10.000 ó 20.000 combatientes con vistas a este empleo, sino que para ser superior al presunto enemigo, será preciso aplicar a guerras venideras otros módulos que en las anteriores, exigiendo en consecuencia para medir la potencia de un Ejército en general y aerotransportado, en particular, no el número de hombres que en la última guerra fué suficiente, sino el de grandes Unidades de este tipo que, forzoso es reconocer, no precisarán de especialización muy distinta a las de fuerzas netamente terrestres.

La batalla aerotransportada futura requerirá, pues, la especialización de efectivos importantes de aviación, que no se opondrán, sino antes al contrario constituirá un factor importante de poderío aéreo.

De acuerdo, pues, con lo que hemos dicho antes, y en relación con la situación mundial concretada en los dos bloques ya clásicos, adquirirían singular relieve para el empleo de estas tropas, ciertos territorios del norte de Europa y América—Alaska y Suecia septentrional— como zonas de óptimas condiciones de invasión por la carencia casi total de comunicaciones y aeródromos que impidiesen dificultar la concentración de fuerzas llevadas en pocas horas a teatros por su distancia de otro modo prohibitivos.

Sin embargo, soy de opinión que todavía ha de transcurrir mucho tiempo para que las aludidas anteriores zonas como caminos fáciles, pero excéntricos de objetivos, adquieran valor, y mucho menos en los teatros árticos, de los que ahora tanto se habla, *incompatibles por su extrema climatología* con el empleo encuadrado de estas tropas, pese a los recientes ejercicios americanos—Yukon y Snowdrop—en esas duras condiciones, que, posiblemente, más por motivos experimentales y de defensa, que por posibilidades de empleo ofensivo, se habrán realizado.

De todos modos, hemos de comprender que la adaptación de tal medio de transporte a la guerra, ha de apresurar la marcha de la misma, siendo la pasada una confirmación más del aforismo militar de Von Willisen "que la estrategia es el estudio de las comunicaciones". Por tanto, los Ejércitos que posean las mejores comunicaciones serán capaces de la estrategia más completa, de lo que es corolario que las comunicaciones más rápidas serán las que permitan la más rápida estrategia del movimiento.

Estimándolo así en un principio, no descuidaron los alemanes este concepto, sino que comprendiendo que los frentes de batalla habrían de estar en sus poderosos avances alejados de las fuentes de aprovisionamiento, en cuyas condiciones la rapidez de las comunicaciones había de ser primordial, ya desde el primer momento construyeron grandes cantidades de aviones de transporte, a los que tanto jugo extrajo, que le permitieron, como sabemos, adelantarse estratégicamente a los planes ingleses en Noruega.

Lo mismo ocurrió en su rápido avance a través de Polonia, oeste de Europa y los Balcanes, donde el denominador común Aviación de transporte hacía posible el abastecimiento de las tropas de primera línea y sus vehículos en si-

tuaciones apuradas, cuando, simultáneamente, en Libia, el Mariscal Wawell, a falta del mismo, tenía que decir que "su Ejército avanzaba quizá más de prisa de lo que convenía estratégicamente". Análoga consideración a la que tuvo que hacerse Rommel cuando fué detenido en El Alamein; había llegado demasiado lejos con fuerzas limitadas y comunicaciones difíciles, que sólo una Aviación de transporte habría podido con seguridad sostener. Carecía de la misma, pero su hazaña había causado tal sensación que no podía pensar en retirarse.

Mas, volviendo a lo de antes, dijimos que esta preocupación alemana por el transporte fué en un principio, ya que Hitler fué francamente afectado por las pérdidas sufridas en Creta, llevándole a la conclusión de que el tiempo de los paracaidistas había pasado, sin que, por consiguiente, fuesen precisos aviones de aquel tipo.

Se resistía a creer las informaciones según las cuales los aliados se preparaban para nuevas tácticas de ataque por este medio. El hecho de que ningún paracaidista interviniera en Dieppe le confirmó en su teoría. No cambió de opinión hasta la conquista de Sicilia por los aliados, en 1943 que le movieron, profundamente impresionado, a ampliar esta clase de fuerzas de acuerdo con su política inicial, que ya fué tardía al haber perdido el dominio del aire.

He aquí, pues, un problema cuya comprensión parece haber influido en Francia en la concepción de sus tropas paracaidistas, al adivinarse en las publicaciones oficiales los razonamientos de que parten sus organismos competentes, basados en cierto modo en la consideración de que no disponiendo de la bomba atómica, ni de las máquinas destructoras, exigencia de un conflicto en gran proporción mecanizado, no pueden asumir un papel de primer plano, por lo que es aconsejable limitar su Ejército de Tierra a una Fuerza de seguridad, a una Fuerza tan poco numerosa como sea posible, aunque sumamente móvil, cuya eficacia residiría, ante todo, en la rapidez de su intervención y valor de cada uno de sus elementos. Es decir, las fuerzas aerotransportadas, como recurso logístico adaptado a las condiciones probables de un futuro conflicto.

Propagador de esta doctrina el que durante la guerra fué Jefe del primer Regimiento de paracaidistas—Coronel Fuse—, sustenta es básico que todo soldado de Infantería pueda convertir-

se en paracaidista, permitiendo la utilización rápida de toda Unidad sobre cualquier terreno de operaciones, previo desembarco con su impedimenta ligera sobre la zona en que debe intervenir.

Confirmando lo cual, un portavoz del E. M. se hizo eco de que, si con ocasión del golpe de fuerza en Indochina se hubiese dispuesto de cinco batallones de paracaidistas, por el temor de su intervención, probablemente aquella revuelta no hubiera tenido lugar, o en caso afirmativo, con la misma rapidez se hubiese sofocado. Es en Madagascar, como confirmación de este criterio, que se dió la circunstancia de que el primer refuerzo que pudo llegar a la isla en análogas condiciones, fué una Compañía de paracaidistas transportada desde Marruecos.

Esta consideración ciertamente que habrá influido en su desarrollo y despliegue, al contar ahora el país fronterizo con más de 18.000 hombres entrenados que se reparten por Francia, Argelia y Marruecos. Lo que concretamente tendría un particular interés para nosotros, no obstante una política de buena vecindad, si, como hemos dicho, excelente recurso para neutralizar a dichas fuerzas serían los contraataques más potentes por análogo procedimiento.

Este aspecto doctrinal francés no es nuevo, ya que los americanos hace tiempo sustentan que todas las unidades del Ejército deben ser *equipadas e instruidas para ser transportadas por aire*, con armamento y equipo no muy distinto a los normalmente exigidos por la Infantería clásica.

Según esto, cuando en un próximo futuro se hablase de unidades transportadas por aire, no significaría necesariamente que se tratase de especiales unidades aerotransportadas, sino simplemente de unidades normales, *a las que el avión dota de movilidad estratégica*.

Nos quedaría ahora especular sobre el cuadro de una próxima guerra, cuyo planteamiento se establecería teniendo en cuenta que las instalaciones atómicas del adversario habían de constituir preocupación desde mucho antes de iniciado el conflicto, no habiendo duda en la prioridad de empleo de estas fuerzas aerotransportadas para explotar cualquier "Pearl-Harbour atómico", que, naturalmente, entra de lleno en las posibilidades de las mismas.

Y no solamente estas instalaciones, sino también las de análogo interés, correspondientes a

proyectiles radiodirigidos, que no vemos de otro modo más fácil su destrucción sino por el desembarco en fuerza a la proximidad de las mismas.

En estas condiciones, por consiguiente, el panorama aeronáutico que nos sería permitido ver obedecería en un plazo más o menos largo a:

- Grandes cantidades de caza para mantener la necesaria superioridad aérea.
- Aviones de transporte.
- Utilización de perfeccionados tipos de bombas volantes para reforzar el fuego de las unidades aerotransportadas, mediante cortinas precisas que sustituyesen en lo posible a la aviación de apoyo y bombardeo.

Parece aventurado lanzar esta opinión, cuando nos consta el esfuerzo industrial americano para disponer de una fuerza de bombardeo estratégica vinculada en modernos gigantes, de los que el B-36 es atalaya avanzada, así como los destellos rusos que por la posesión de una flota análoga vemos hoy día reflejados en las "copias volantes" del B-29; pero recordemos que las guerras no terminan con las mismas armas con que empiezan, ni emplazamos aquel estado de opinión, ni por otra parte es sólo propia, sino que por muchos es compartido el desplazamiento del bombardero por el desarrollo de los proyectiles cohetes, en abono histórico, de lo cual tenemos las declaraciones últimas del General alemán Keller, asegurando textualmente "que la acción de las bombas volantes y cohetes A-4 tendía, en fin último, a ser un total sustituto del arma de bombardeo de la Luftwaffe", lo que, añadimos nosotros, abriría amplias posibilidades industriales a la de transporte, hoy día de más difícil sustitución técnica.

Para otros menos revolucionarios, aunque no inferiores en la autoridad de sus plumas, existirá incluso una sustitución de los aviones de transporte, si bien sólo en las fases de abastecimiento de tropas, realizadas por proyectiles radiodirigidos, atendiendo con precisión al lanzamiento de su carga y regreso al origen, que ciertamente supondría un adelanto técnico de exageradísima repercusión sobre la táctica de empleo de la aviación de transporte, por ello considerablemente aliviada de esta onerosa servidumbre.

En fin, para otros menos imaginativos, el perfeccionamiento del material hará abandonar el empleo de planeadores, transporte delicado y vul-

nerable por paracaídas, susceptibles de permitir el lanzamiento aun de los vehículos más pesados, y ya en esta corriente renovadora, hasta el disperso lanzamiento individual por barquillas capaces de trasladar al suelo pequeñas unidades completas.

Para nosotros *seguirán empleándose sin grandes modificaciones en el campo táctico*, con arreglo a métodos y medios hasta hoy clásicos; con unidades pequeñas para sabotear e informar, y con mayores efectivos para cooperar mediante envolvimiento de flancos descubiertos, a que tan bien se presta, o bien para explotación del éxito en la persecución, que si antaño realizaba la Caballería, absorben hoy día con mucha más fortuna esta clase de tropas.

En cambio, en el aspecto estratégico es donde veremos cosas más extraordinarias, y donde mejor encaja el futuro de la actuación de estas fuerzas, *haciendo posible concepciones estratégicas*, que sin las mismas difícilmente podrían llevarse a cabo.

Infinidad de veces la Estrategia dirá *dónde debe combatirse y cuándo*. Pero si la zona de combate requerida está alejada, no quedando tiempo material para "situar" las tropas en el "momento oportuno", de nada servirá el Jefe excepcional ni la mejor concepción estratégica, que sólo las fuerzas aerotransportadas hacen posible.

Alemania sabía, después de la caída de Francia, que sólo en Inglaterra debía librarse la batalla que podría decidir la guerra, pero sin dominio del mar no podía realizarla; sólo fuerzas aerotransportadas y aviación de transporte en cantidad suficiente *hubieran podido servir a esta clara concepción estratégica*, pero era preciso el dominio del aire, y esto último no lo pudo conseguir.

A continuación del reembarque inglés en Grecia, y por la oportuna intervención alemana en Corinto, aconsejaba análogamente la estrategia la ocupación de Creta, como avanzado puntal hacia Africa en el Mediterráneo Oriental, sólo posible con el amplio y acertado empleo de estas tropas, que una aviación de transporte permitió en una operación netamente aérea. Asimismo, recordemos a los aliados desembarcando en el Norte de Africa; la estrategia indicó, evidentemente, a los alemanes, que para librar la batalla defensiva que permitiese la retirada ordenada de Rommel y se ganase tiempo para la

reorganización de la defensa de Italia era indispensable combatir en Túnez, tomando sus bases antes de que el enemigo las hiciese propias; esto sólo fué posible mediante las tropas que "oportunamente" situó el transporte aéreo.

Y como variaciones de este aspecto estratégico, operaciones de singular interés reclamarían nuestra atención, que nos relevarían, por la expresibilidad de sus resultados, de cuanto en abundancia de las mismas pudiéramos decir. Tal fué el difícil abastecimiento de las fuerzas chinas a través del Himalaya, consagrando lo que se llamó "ruta de la joroba", que en el marco estratégico se planteó como premisa indispensable para su resistencia.

La eliminación nipona en Meiktila de la ruta de Rangún, como consecuencia del lanzamiento de fuerzas en su desguarnecida retaguardia, el abastecimiento y evacuación por vía aérea de las fuerzas alemanas del General Busch, en Staraya Russa, los proyectos de conquista de Gibraltar, Chipre, Canal de Suez, y Malta más tarde; como claras concepciones del precursor General Student que por diferentes motivos no se llevaron a cabo, como tantas más que podríamos citar, que nos eximirían de aportar ideas más claras, ya no necesarias, para valorizar con más precisión este "recurso del Mando", que si ya inicialmente lo hubieran tenido los aliados, como dispusieron al final, se habrían evitado costosísimas pérdidas en su abastecimiento marítimo a Malta, cuando las fluctuaciones de la superioridad aérea a uno u otro bando, había de significar, con rígido sincronismo, la apertura o cierre de las comunicaciones que para su supervivencia a toda costa había que mantener.

Conciencia de la realidad de estas fuerzas, como así encabezamos nuestro trabajo, nos la produce asimismo el hecho sabido de que en las últimas etapas de la guerra se estaba estudiando un plan para la utilización estratégica de las mismas en la penetración de la "fortaleza europea", cuya rápida desintegración impidió su materialización, no por ello menos edificante.

Es, pues, en el futuro, y en conexión íntima con los progresos de la técnica—excepción de positivas mejoras, nada revolucionario es de prever en avión y equipo—, que aumentará en escala insospechada las posibilidades del transporte aéreo en su universalidad de empleo, lo mismo en los campos táctico, no por todos defendido con igual tesón por la significación de su lanza-

miento "encima del enemigo", por ello difícilmente sorprendido, que en el estratégico, que después de todo lo dicho reivindica para sí.

Para cerrar este trabajo, que nos ha resultado extenso, después de:

- Demostrar la necesaria existencia de estas fuerzas.
- Su probado valor en el campo táctico.
- Su decisivo e indiscutible recurso en el estratégico.
- Su independencia para el futuro de la cooperación con otras fuerzas terrestres, cuyo enlace con las mismas no ha de constituir, como ahora, cuestión de vital interés.
- Su invalidez con grandes efectivos para teatros árticos, motivado por los insuperables problemas creados de material, movilidad y supervivencia, extremo es el último el de mayor consideración.
- La fundada esperanza de que los proyectiles dirigidos puedan constituir algún día un poderoso auxilio de las mismas.
- La estrecha ligazón que debe existir entre el transporte aéreo militar y civil, como factor de seguridad nacional este último del que ha de nutrirse aquél, que en compensación de su incumbencia podría ser la renovación de prototipos, en nuestro caso salido de los límites de la iniciativa privada.
- Orientación en ejercicios de instrucción a operar con GG. UU. del tipo Ejército (temas).
- Su conveniente centralización y adscripción a escalones superiores, como "recurso del Mando", que se verá aliviado de largas y difíciles comunicaciones terrestres, permitiendo maniobras de otro modo irrealizables.



- La conveniencia de Cuarteles Generales conjuntos tierra-aire.
- El apoyo que en el futuro estas fuerzas han de encontrar en la quinta columna, cuyo concurso no es de desestimar.
- La continuidad exigida al reconocimiento y apoyo aéreo indirecto en esta clase de operaciones.
- La mayor flexibilidad exigida a las peticiones de apoyo aéreo directo y cobertura aérea, que pueden ser limitadas a intervalos e intensidades variables.
- La conveniencia de un sistema básico de

servicios modernos y controles que beneficiando al denso tráfico civil actual nos asegure en un momento dado un mayor grado de movilidad para cualquier modalidad de defensa aérea.

- Su empleo, a veces condicionado más a la situación geográfica del objetivo y actividad enemiga que a la breve posibilidad de su intervención.
- Y el valor, por último, del material de transporte aéreo, por algún tiempo clásico, que si no conduce fuerzas aerotransportadas puede, según la situación, trasladar abastecimientos y re-

puestos de todas clases, constituyendo este abastecimiento aéreo la solución táctica del problema logístico.

Después de todo esto, como decimos, sólo nos quedaría afirmar, una vez más, que el desarrollo de la guerra aerotransportada, tal como la concebimos, no alterará la inmutabilidad de los viejos principios de guerra, que de honda raíz perduran, sino que será un medio más de que dispondremos para alcanzar el fin secular, que elementalmente viene a resolverse en lo de siempre: hacer posible un envolvimiento que permita destruir las bases, CC. GG., líneas de comunicación y organización del enemigo, como indispensable premisa para facilitar la aniquilación de éste.