



Fuerzas

aerotransportadas

y paracaidistas

Por V. GUTIERREZ DE LUNA
Teniente Coronel de Caballería,
Piloto de aeroplano.

De los adelantos gigantescos que las guerras producen en todas las ramas del saber humano y actividades de la Humanidad, es prueba innegable, y que hemos visto todos los que ya tenemos cierta edad, los avances de la Aviación durante las dos últimas guerras mundiales.

Al declararse la primera, la Aviación estaba casi en sus balbucesos. Llevaba varios años de avances que se reputaban extraordinarios, pero que hicieron iniciar aquella guerra con los "cages à poules" de Farman (arrojando desde ellos flechitas poco menos que de una eficacia apenas superior a la de una granizada sobre los combatientes de tierra a los que iban dirigidas), y terminó con el "Nieuport" de caza.

Ese empuje dado a la Aviación no paró en el paréntesis entre 1918 y 1939, durante el cual se hicieron grandes progresos, pero no comparables a los realizados entre esta última fecha y el final de la guerra mundial.

Todavía recordamos el "heroísmo" de quienes volaban no ya antes, sino después de la guerra 14-18. Y ni que decir tiene de los paracaidistas que, con la palabra afrancesada de parachutistas, hacían exhibiciones en las ferias.

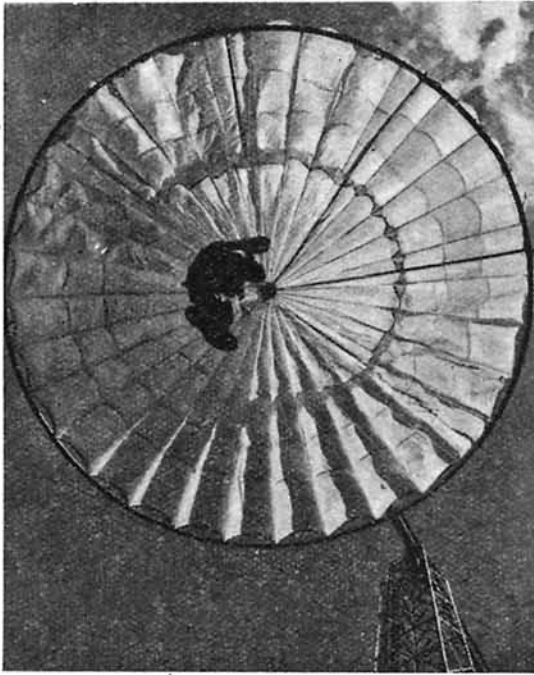
A volar se le concedía cierto valor para

el que lo llevaba a cabo; exigía cierta preparación; eliminaba a muchos hombres perfectamente aptos por detalles que hoy nos parecerían infantiles. Siempre recordaremos el efecto que producía entonces la excepción que era el malogrado Mariano Barberán, con lentes. No se concebía un aviador, ¡y qué talla tenía como aviador Mariano Barberán!, con lentes.

Muchos de estos prejuicios y de esas limitaciones han desaparecido, o es que la Humanidad ha progresado y son mucho más numerosas las personas aptas para volar.

Tenemos que recordar, por haber sido el primer caso de Unidades organizadas que han sido aerotransportadas, el de nuestros Regulares en la Guerra de Liberación, que con la mayor naturalidad realizaron lo que después se ha hecho en Noruega y en tantos otros sitios: el traslado de tropas en avión.

Como ya hemos dicho, y en esto los españoles, como en tantas otras cosas, hemos sido precursores, después del aerotransporte de nuestras fuerzas de Africa hasta Sevilla en los comienzos del Alzamiento, han sido muchos los casos de esta forma de traslado de fuerzas en proporciones muy superiores, que no están próximas a terminar, pues en un artículo del "New York Herald Tribune"



del 9 de abril de 1941 hemos visto que el General Devers opina que "todas" las Divisiones deben ser susceptibles de trasladarse por aire. El objeto de esto es procurar el llegar los primeros y en número superior a cualquier zona estratégica del mundo, para lo cual no existe más que la vía aérea.

Insistimos que el General Devers dice concretamente que la finalidad en los Estados actuales es que toda División, incluso las de Artillería y las Acorazadas, sean transportables por aire, lo que interesa especialmente a las fuerzas del Ejército de Tierra.

Este problema debe resolverlo la industria, pero no hay nada que se oponga a su realización si miramos los progresos hechos en poco tiempo.

Y añadía que el paracaidista o el infante transportados a bordo de un planeador es muy posible que dentro de cinco años nos parezca tan antiguo como un caballero de la Edad Media metido en su armadura. En la última guerra los paracaidistas e infantes aerotransportados han llevado a cabo hazañas que parecían insuperables, pero a un precio extremadamente elevado en hombres y en equipos, porque no podían disponer de una potencia de fuegos suficiente.

Se necesitan aparatos con gran radio de acción, susceptibles de transportar un gran número de hombres capaces de aterrizar en un espacio muy limitado, a una velocidad muy corta, de "verter" sus hombres y su material sin tropiezos y volver a tomar el vuelo inmediatamente (tal vez ayudándose de cohetes) para ir a buscar otras tropas.

El helicóptero puede también ayudar a solucionar el problema. Para la Marina americana se ha construido uno que transporta 14 hombres y que puede ser un principio. Si en la Aviación embarcada se logra que se posen aparatos sobre la cubierta de un portaviones utilizando los ganchos de todos conocidos, no se ve la razón por la que la Aviación de tierra no pueda buscar un sistema parecido sobre un terreno.

Si bien, como vemos, no precisan ninguna especialidad las tropas para ser transportadas por avión, sí continúan necesiéndola los que quieran pertenecer a las Unidades de paracaidistas, pues los jóvenes que se alistan en estas tropas deben vivir en un medio en que al trabajo técnico se alie una rigurosa actividad física y deportiva y donde los problemas del Aire se yuxtapongan a los del Ejército de Tierra.

Debe inculcárseles el orgullo de pertenecer a unas tropas de choque y de vanguardia; preparándolos con una especialización muy severa en el conocimiento y el manejo de un material técnico moderno. Vamos a hacer algunas consideraciones sobre el reclutamiento y condiciones de instrucción y aptitud física y deportiva necesarias para cuantos pretendan formar parte de estas Unidades de paracaidistas.

Reclutamiento. — Puede ser voluntario, como en la Legión, por un tiempo determinado, o soldados de cupo de filas que, reuniendo las condiciones necesarias, sean voluntarios para realizar su servicio militar en estas Unidades. Hay que distinguir entre los que forman parte de estas tropas, los que voluntariamente se alistan desde luego para el salto en paracaídas y los que presten sólo los demás servicios necesarios para el buen funcionamiento de las mismas.

Entendemos que serían necesarias condiciones de edad (de dieciocho a treinta y cinco años para la tropa), condiciones físicas (talla mínima, 1,57 metros; peso máximo,

85 kilos) y las condiciones de aptitud física que previene la Ley de Reclutamiento.

Aquellos que pertenecieran a las tropas de paracaidistas propiamente dichas se les proveería de una insignia, de un uniforme "ad hoc" y ventajas materiales en sus haberes y retiros, así como facilidad para ocupar destinos civiles al licenciarse.

Instrucción.—El "aerotransportado" o "paracaidista" (introducimos esta nueva palabra para continuar la tradición que existía en algunos Cuerpos y Armas de brillantísima historia, que en vez de decir "un muchacho", "un soldado", decían, y dicen aún, "un húsar" o "un artillero") es un combatiente selecto, encuadrado en las filas de una Unidad minuciosamente preparada para llevar a cabo el combate en condiciones especiales y distintas, para cada una de las cuales cada uno de ellos debe estar bien preparado.

La instrucción debe emprenderse en el conjunto de la División, y tiene como misión: a) Formar combatientes paracaidistas o aerotransportados decididos y técnicamente aptos para utilizar el material de su Arma. b) Formar cuadros en todos los escalones en su papel de instructores y de jefes. c) Estudiar la técnica de preparación y ejecución de los transportes aéreos.

Esta instrucción puede llevarse a cabo en dos fases distintas: la primera, de formación, que se da a los de reemplazo forzoso y a los voluntarios, y una segunda fase, que pudiéramos llamar de explotación, en la que los voluntarios reciben particularmente la instrucción de la especialidad correspondiente a sus aptitudes personales.

Instrucción del salto. — Esta instrucción constituye una de las finalidades del entrenamiento físico y de la formación moral de los aerotransportados voluntarios.

Durante la fase de formación de que hemos hablado antes, se les somete a una instrucción física bien orientada y la instrucción del salto propiamente dicha, y durante la fase de explotación, a un entrenamiento y a una instrucción complementaria en el cuadro de descensos efectuados por Unidades constituidas.

Instrucción física "bien orientada". — Debe escalonarse normalmente durante dos meses dentro de su Unidad, con el fin de preparar

a los aspirantes y de hacerles físicamente aptos para la obtención del diploma, con una instrucción física adecuada, que consistirá especialmente:

a) En el desarrollo del sistema escapular (hombros, brazos).

b) La flexibilidad y desarrollo de los miembros inferiores (flexiones, saltos a la comba, saltos en profundidad con los pies y las rodillas juntos).

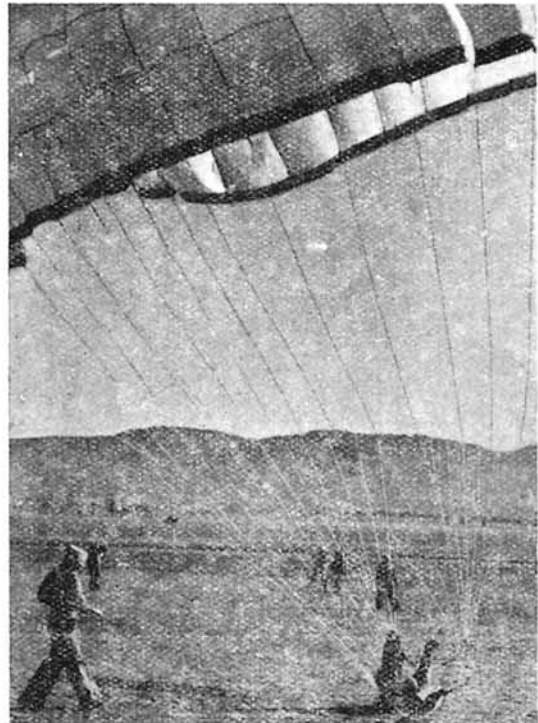
c) La flexibilidad de la columna vertebral.

d) El refuerzo de la cintura y abdominales; y

e) La educación y control de los reflejos.

Los aspirantes no deberán ser declarados aptos para el descenso más que cuando reúnan las condiciones físicas previstas según examen médico, y si es favorable el resultado de las pruebas siguientes:

1. Prueba médica.—Estado general, visión normal (admitiendo vidrios correctores), audición, miembros superiores e inferiores, perfecta facultad y estabilidad intelectual. Sería conveniente disponer de un adecuado laboratorio de psicotecnia.





2. Prueba física.—La fijada en el Reglamento de Educación Física del Ejército, y especialmente:

a) Ejercicios abdominales (45 en menos de tres minutos). Un tiempo límite de tres minutos se concede para este ejercicio, pu-

diendo el aspirante descansar entre dos movimientos si lo necesita o lo desea.

Colocándose en posición de decúbito supino, con las piernas rígidas, manos detrás de la nuca, entrecruzados los dedos, mientras que el instructor le inmoviliza los tobillos, elevarse hasta tocar la rodilla derecha con el codo izquierdo, tenderse, tocar la rodilla izquierda con el codo derecho, y así sucesivamente.

b) Flexiones y extensiones de brazos. El tiempo no se limita, pero las flexiones y extensiones deben ser ejecutadas sin interrupción hasta el número de 15; durante la ejecución del movimiento el cuerpo debe formar una línea recta colocado en decúbito prono, poniendo el instructor su mano en tierra debajo del pecho del aspirante, y no contar sino las flexiones y extensiones correctamente ejecutadas. Será eliminatorio el que el ejecutante cometa las faltas siguientes: perder el contacto con la mano del instructor con su pecho, dejar que el vientre y los muslos, así como las piernas, toquen el suelo, doblar el cuerpo por la cintura y no tender los brazos en extensión.

c) Elevación en la barra fija. No debe limitarse el tiempo y hacerse en número de cuatro, teniendo agarrada normalmente la barra, uñas adelante; cada intento debe ser válido cuando en la elevación llegue la barbilla encima de la barra, quedando los bra-



zos formando ángulo recto; el descenso debe efectuarse hasta la posición de brazos tendidos y rectos. Doblar ligeramente las rodillas no constituye una violación de la regla; pero si este movimiento es exagerado o si las rodillas son proyectadas por sacudidas, la tracción es nula, y cuando el cuerpo empieza a balancearse, el instructor debe detener con la mano este balanceo.

d) Flexión y extensión de piernas. No se limitará el tiempo, pero las flexiones y extensiones, en número de 30, deben ser llevadas a cabo sin ninguna detención, con las manos en la nuca, las rodillas y los pies unidos y sin separar el talón del suelo.

e) Prueba de fondo. Deben recorrerse 1.500 metros en terreno llano en menos de seis minutos quince segundos.

Instrucción del salto propiamente dicha.— Una vez pasadas las pruebas anteriores, la instrucción del salto debe ser dada en los centros de entrenamiento para saltos en grupo, y comprenderá:

a) Instrucción en tierra. La instrucción preparatoria en tierra dura quince días y debe desarrollarse al mismo tiempo que la instrucción técnica sobre el material, adquisición de conocimientos teóricos flexibles y lecciones de plegar el paracaídas; pero sobre todo la preparación correcta de los saltos desde los aviones, desde las "arboladuras".

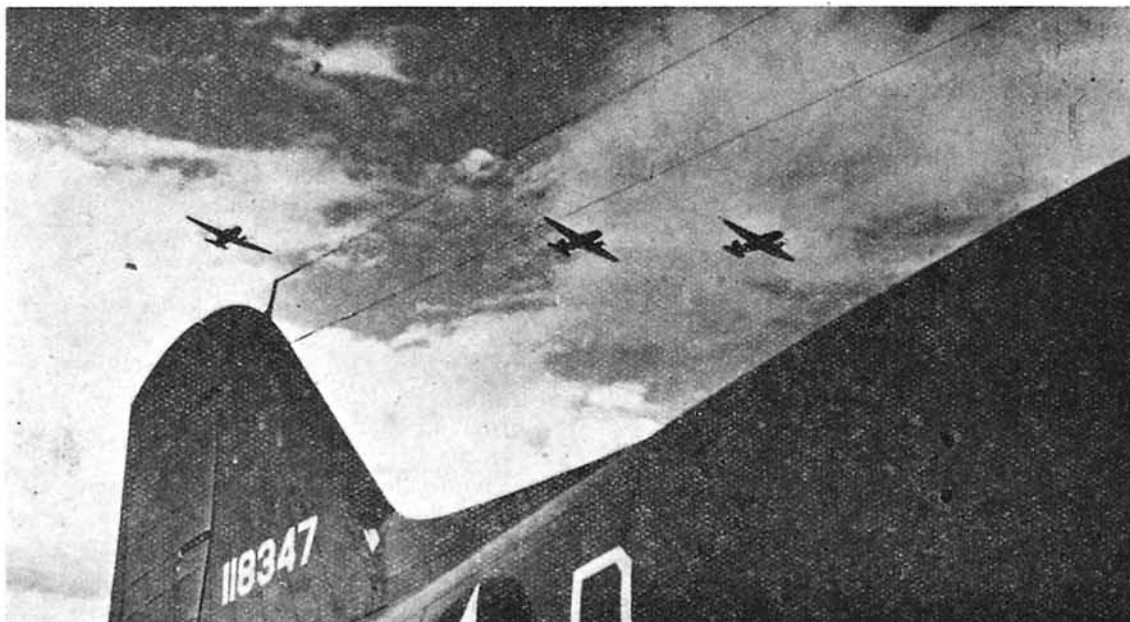
La finalidad es lograr el reflejo, el auto-



matismo de las posturas y de las posiciones a tomar o a llevar a cabo al lanzarse durante el descenso y en el aterrizaje.

Desarrollo de esta instrucción. Debe empezar por un entrenamiento en la "arboladura" y aparatos, muy progresivo.

Estudio del aterrizaje. Primera semana:



Rodar desde pie firme y rodar desde el banco con y sin impulso, ejercicios en las anillas y al final de la semana, tobogán. Segunda semana: Tobogán, escaleras y pasos de gigante, y al final de la semana, "trolley".

Estudio de la partida. Para la partida o lanzamiento se deben hacer ejercicios en una maqueta con marcos oscilantes y lograr, una vez realizados, hacerlos desde la torre de lanzamiento, donde el aspirante adquirirá la posición de descenso suspendido de las correas y en el marco o cuadro oscilante.

Salto de avión. La instrucción comprende ocho saltos, que se efectuarán en el término de quince días, siguiendo una progresión en las dificultades que se presenten para salir del avión durante el descenso y en el aterrizaje. Los dos primeros saltos se hacen individualmente. El tercero y el cuarto saltos, por medias escuadras, abriéndose las compuertas inferiores, desde las que resbalarán ligeramente. Los cuatro últimos saltos serán por secciones enteras. El séptimo y el octavo se harán con armamento, y este último, si es posible, sobre un terreno diferente a aquel en que normalmente se trabaja.

b) Instrucción y entrenamiento complementarios. Después de las pruebas para el diploma, los paracaidistas deben mantenerse en las Unidades, conservando su buena forma física y psicológica por medio de ejercicios y maniobras de saltos con armamento en Unidades constituidas, y por ensayos en las "arboladuras" de tierra, en los intervalos entre los saltos, con el fin de que no pierdan la familiaridad con los elementos de los aviones.

c) Instrucción de las clases. Esta tiene por objeto formar jefes y formar instructores.

1. Clases monitores de saltos. Los cursos de monitores son organizados y dirigidos por una Escuela especial, única facultada para expedir los diplomas de monitores paracaidistas.

La elección de los alumnos monitores se hace por los jefes de Cuerpo, que desde los primeros saltos de los alumnos aspirantes intentan descubrir entre ellos los futuros monitores.

Estos están destinados a asegurar la instrucción y el entrenamiento a los saltos de la Unidad.

2. Instrucción militar. Instrucción especial a las Unidades de choque; instrucción sobre transportes aéreos (confección de envolturas y fardos, estudio de los distintos aviones, estibaje de los fardos, funcionamiento de las Unidades, disciplina en vuelo, lanzamiento, etc.); esta instrucción comprende igualmente el estudio de los procedimientos de reagrupación de las Unidades en tierra. Instrucción de las clases en las diversas especialidades técnicas (armamento, radio, material especial aerotransportado), y finalmente, instrucción de las clases especialistas en contabilidad de las Unidades.

d) Instrucción de los Oficiales:

1. Instrucción de base. Tiende a desarrollar su función de instructor por un conocimiento perfecto de la técnica y de la disciplina propias a las fuerzas aerotransportadas y una cualidad excepcional para servir de ejemplo. Deberán distinguirse por la práctica del salto, por la resistencia física que les dará el ascendiente necesario sobre su tropa y su tecnicismo por el conocimiento de la especialidad.

2. Instrucción táctica. Esta está condicionada por la clase misma de las Unidades que tendrá que mandar, por el modo de actuar que revelan estas Unidades y el ambiente característico de los combates (acción sobre las retaguardias, acciones de noche, hostigamiento) y por la acción combinada de las diferentes armas en la preparación y ejecución de los combates.

Conclusión.—Evidentemente, el programa de instrucción de las fuerzas aerotransportadas es más vasto y más completo que el de las demás Armas.

Desarrollados y fortificados, tanto en lo físico como en lo moral por la práctica del salto, los paracaidistas son capaces por sus aficiones y el temple de su voluntad de abordar un campo de acción más amplio que el de cualquiera de las demás Armas, pues sus cometidos tienen relación con todas ellas, y de estos cometidos, así como de los medios necesarios para llevarlos a cabo, trataremos en otro trabajo, si continúa presentándonos su hospitalidad esta Revista.