

## Tropas especialistas del Aire para cabeza de puente aéreo

Por ANTONIO RUEDA URETA  
Coronel de Aviación.

Es frecuente en la actualidad designar con el nombre de "Envolvimiento Vertical" a las operaciones de paracaidismo y desembarco aéreo.

Creemos que envolvimiento vertical es un concepto estratégico; por tanto está muy correctamente empleado cuando se refiere a las Operaciones de Desembarcos Aéreos en gran escala y con intención o alcance estratégico. Creemos que resulta utilizado con ya menor propiedad ese término, cuando se trata de operaciones tácticas, las cuales pueden o no, tener luego alcance o efectos estratégicos. Sin embargo, todavía podría emplearse ese término, caso de no encontrarse otro más apropiado que tenga un contenido puramente táctico. Desde luego "desembarco aéreo" no nos parece de contenido menos estratégico que "envolvimiento vertical".

Claro que todo lanzamiento de paracaidistas o de tropas de choque en planeadores—sea en mayor o menor escala—es un desembarco aéreo, incluso en el caso en que,

por su escasez de hombres y elementos, tenga carácter de golpe de mano, y aunque sea una acción aislada con un propósito concreto y local en lugar y tiempo. Un caso típico de acción aislada, es el golpe de mano, con elementos aéreos y navales, como, por ejemplo, el llevado a cabo por los aliados para apoderarse de cierta instalación detectora próxima a la costa del Canal.

No se le llamó nunca desembarco naval a una operación de pequeña envergadura llevada a cabo por elementos navales. No creemos que una operación análoga, hecha con escasos elementos aéreos, merezca tampoco el nombre de "desembarco aéreo", aunque en sí lo sea.

La denominación más natural y apropiada, a nuestro juicio, sería "raid paracaidista" o "raid de planeadores".

Adquiere así y se hace patente, la enorme semejanza que tienen ciertas misiones de estas tropas aéreas con aquellas que tradicionalmente fueron asignadas a la Caba-

llería, y más aún a la moderna Caballería motorizada. Hoy ha adquirido alas; y sigue siendo el Paracaidismo en estas misiones, una especie de Caballería Aérea o Caballería de Aviación.

Los hombres perseveran. Las misiones a desempeñar casi no varían. Varían los campos o espacios de lo hacedero; tanto en lo que es posibilidad de un propósito que antes no era factible (y de aquí la ampliación del campo estratégico), como en lo que puede ser su forma de ejecución (que antes lo era en mucha menor escala) y de aquí la ampliación del campo táctico y la modificación de las doctrinas, siguiendo estas nuevas posibilidades y nuevos estilos gracias a los medios actuales puestos a su disposición.

El estudio consciente y objetivo de la Historia enseña que "los principios"—en general—permanecen, con ligeras modificaciones; mientras "los medios", los métodos y las doctrinas, varían continuamente. Del mismo modo, el hombre encargado de pensar estratégicamente y de ejecutar tácticamente, permanece y es siempre el mismo elemento fundamental y definitivo indispensable, mientras los estilos, con los medios y capacidades puestos a su disposición, evolucionan. El concepto artillero varía con el tiempo y llega hasta el bombardeo aéreo estratégico, a una distancia en profundidad a la cual antes no se pudo influir ni pensar en influir.

La "observación y corrección del tiro artillero" va desde un observatorio natural o de torre, hasta el avión, pasando por el globo cautivo.

En el avión moderno van montados cañones de tiro rápido del mayor calibre que permite el escaso espacio de que en las actuales "fortalezas volantes" se dispone para artillería y munición; al mismo tiempo que el acorazamiento en cazas y bombarderos se lleva al máximo que permite el consiguiente aumento de peso, reuniéndose en ellos conceptos clásicos de artillería y de fortificación, con un estilo más parecido a los del acorazamiento móvil de superficie (carros, tanques y navíos), que no a los clásicos de la fortificación permanente estática. Hay pues en la Aviación, conceptos, elementos y misiones tomadas de la Caballería, de la Artillería, de la Marina y de la Fortificación Móvil. La Aviación constituye

no obstante un Arma en sí misma; y hasta un Ejército del Aire por la reunión de sus misiones aéreas y las necesidades de sus servicios logísticos y de tierra, indispensables para poder cumplir sus misiones en vuelo.

No hay nada nuevo bajo el sol; el hombre y sus distintas misiones a desempeñar en la guerra, aunque ampliadas, son las de siempre. Varía el elemento puesto a su disposición; y varían las características especiales de este elemento aéreo. En él radican las mayores posibilidades de alcance, y el casi "don de ubicuidad", que la Aviación tiene, por su flexibilidad y su velocidad de acción. La Aviación abarca la gama de la casi totalidad de misiones que antes aparecían muy concretadas y muy repartidas entre las distintas armas; ahora, en el aire, aparecen confundidas, reunidas y menos diferenciadas, aunque mucho más ampliadas en una integración de ágiles y enormes alcances.

Un avión es ante todo un vehículo (sustituye pues con ventaja al caballo en el concepto Caballería, y al armón y tanque en el concepto artillero e incluso a veces al navío). Es fortaleza volante en la defensiva, y en el caza es un veloz atacante, como lo es también en el cazabombardero (un integral del ataque, que opera en un espacio que abarca aire, mar y tierra). Tiene, pues, aquel contenido que tenía la fortificación móvil, aunque mucho más sutil, elástico y veloz. Crea un Servicio de Transportes más rápido, que atraviesa regiones que fueron inaccesibles o prácticamente infranqueables; y con su velocidad acorta distancias y achica el planeta, al mismo tiempo que amplía la extensión de los campos de batalla. Pero, en definitiva (y como todo) es también Infantería, pues en el avión de caza va "el hombre" y en los bombarderos y en las formaciones aéreas van destacamentos de hombres, sin los cuales las armas y las máquinas que las transportan nada significarían ni de nada servirían.

La bomba aérea se diferencia del proyectil de cañón en que no tiene más fuerza de proyección que la debida a la velocidad del avión, la cual al combinarse con el propio peso de la bomba forma la trayectoria parabólica que la llevará al blanco. Es, sin embargo, el bombardeo un elemento artille-

ro creado por la Aviación. Hoy se ha concretado que en la línea de contacto de las fuerzas combatientes no es apropiado el bombardeo y sí el fuego artillero; dentro de sus alcances (a retaguardia) el tiro artillero debe jalonar y señalar, y el bombardeo aéreo efectuar el machacamiento. Más allá el bombardeo aéreo es el único posible; y en las retaguardias lejanas es el bombardeo aéreo el gran peligro y la gran posibilidad que no existían antes de la aparición de la Aviación.

Concretaremos sin embargo, por hoy, esta variedad de misiones, que la Aviación ha tomado de todas las armas, a lo que el Paracaidismo es respecto a la Caballería, y lo compararemos con los golpes de mano que en la costa y en el "interland" ejecutaban destacamentos de marinería o de infantería de marina (o de ambos elementos combinados).

Por el número y tipo de misiones, se asemeja más el Paracaidismo a los "raids" de Caballería, que a los golpes de mano de las fuerzas navales. Pero, en cambio, por ser tropas especializadas para ser lanzadas desde su peculiar elemento, se asemeja más a los golpes de mano de la Marina.

En un Desembarco Aéreo propiamente dicho (operación estratégica de gran envergadura) no cabe duda que el grueso de las tropas de refuerzo y de combate que luego serán llevadas—lo mismo que en un "Desembarco Naval" de la misma importancia—, serán tropas del Ejército de Tierra; que, en general, después de desembarcadas, quedarán y operarán a las órdenes del Mando Terrestre de aquel frente de batalla. Es evidente que dichas Tropas de Tierra no necesitan saber de Aviación ni más ni menos que lo que necesitan saber de marina o de ferrocarriles cuando hayan de emplear esos otros medios de transporte; acaso, unos

ejercicios de embarque y desembarque y saber ponerse un paracaídas, pero sólo en concepto de salvavidas. Sin ningún ensayo ni tropas especialmente preparadas, transportamos por vía aérea desde Tetuán a Jerez y Sevilla, unos 15.000 hombres y sus armamentos, al principio de nuestro Movimiento Nacional, el año 1936.



Pero hay que tener la sinceridad de ver y de aceptar que no es ese mismo el caso, para lo que se refiere a las tropas de choque que hayan de ser lanzadas con paracaídas, o en planeadores remolcados, cómo primera fase de "cabeza de puente aéreo", con las cuales (y este es un punto principal de estudio) deben además saltar otras fuerzas especializadas en preparar pistas de aterrizaje, mientras aquéllos combaten para crear un cinturón defensivo que rodee el mínimo de espacio necesario para preparar y hacer posible la llegada de refuerzos. Estos primeros refuerzos llegarán en planeadores o en helicópteros, y luego vendrán otros más numerosos transportados en aviones normales, que necesitan ya pistas de aterrizaje y de despegue de unas mínimas condiciones de tamaño, explanación y dureza: las cuales habrán tenido que ser preparadas, si no existían, o reparadas en todo caso.

En las "cabezas de Desembarco Naval", también se empleaban elementos de Marina, especialmente instruidos, que eran inmediatamente recuperados cuando ya no eran indispensables, pues se trata de un personal escaso, del que hace falta escalar sus bajas por ser larga su instrucción.

Por esto, por la especialización del personal que toma parte en la constitución de estas cabezas de desembarco aéreo, decimos que se parece más el Paracaidismo a los golpes de mano o primeras fases de desembarcos navales, que a la Caballería. Como la Caballería es un Arma del Ejército de

Tierra, y el grueso de las fuerzas aerotransportadas también es del Ejército de Tierra, se pretende escamotear o no se alcanza a ver, el hecho de la analogía del desembarco aéreo inicial (cabeza de puente aéreo) con los desembarcos navales, en los cuales los elementos especiales que intervienen en la cabeza de puente no pertenecen al Ejército de Tierra sino a la Marina.

Nuestra Infantería de Aviación, es una tropa para guarnición de aeródromos que no es probable que tome parte en desembarcos aéreos, pues por su escaso número, apenas basta para la seguridad de los aeródromos, polvorines, etc., del Ejército del Aire. Sus casos de combate normal y sus modalidades especiales serán precisamente contra los desembarcos aéreos enemigos, hechos en nuestros aeródromos. Son, en cambio, nuestras Banderas de Paracaidistas, las tropas especiales de choque del Ejército del Aire, que precisamente han de iniciar toda cabeza de puente aéreo y que, conseguido esto y desembarcado el grueso de las tropas del Ejército de Tierra aerotransportadas, deben ser inmediatamente relevadas y retiradas a sus bases, para economizar al máximo aquel personal tan especializado y tan escaso, cuyo aprendizaje es muy largo, y poderlos tener descansados y dispuestos cuanto antes para una nueva utilización, en su propia y específica modalidad, en otro lugar y momento.

No admite duda el que un paracaidista es un soldado especializado en una misión netamente aeronáutica, como es el lanzarse con el paracaídas, saberlo manejar durante el descenso y saber llegar al suelo con el menor riesgo.

Lo que no se suele ver tan claramente por todos es que, el ir en un planeador remolcado para tomar parte en los primeros momentos del asalto aéreo, no es lo mismo que ir después en un avión de transporte, como tropas de refuerzo del grueso, cuando ya la primera posible resistencia enemiga fué vencida.

En el avión de transporte no necesitan ir tropas especiales paracaidistas, ni tampoco la Infantería de Aviación. Va la tropa del Ejército de Tierra, aunque no sepa usar un paracaídas, lo mismo que van en las naves de un desembarco naval sin saber quizá nadar.

En cambio, un planeador, debe ir tripulado por paracaidistas, con paracaídas, pues en aquellas primeras fases, los planeadores pueden ser atacados y fácilmente derribados; por lo cual sus ocupantes deben saber utilizar los paracaídas, ya que tienen que saltar a veces con ellos como único medio de salvar sus vidas y además, han de llegar a tierra en condiciones físicas y morales de entrar en seguida en combate.

El aterrizaje de los planeadores no siempre es en aeródromos, ni siquiera en terrenos despejados, sino en malezas y terrenos con piedras u obstáculos que exigen desplomes o aterrizajes violentos. Los tripulantes de planeadores deben saber caer, saber defenderse de un mal aterrizaje, mientras que los soldados corrientes sufrirían en el mismo caso, por falta de costumbre y falta de práctica, graves lesiones que les impedirían combatir inmediatamente.

Por otra parte, y para caso de grave contingencia por muerte del piloto de un planeador, deben tener los hombres que van en él, al menos, una noción elemental de su manejo para el vuelo planeado y el aterrizaje. Por todo esto opinamos que los paracaidistas tienen dos misiones concretas como tales: "el salto con paracaídas" y "el ir en los planeadores remolcados", en los cuales todo el personal debe llevar paracaídas y ser paracaidista.

Los mejores paracaidistas son los que se logran con veteranos de las fuerzas de choque de tierra. (En España, por ejemplo, con legionarios.)

En los aviones de transporte de tropas, aunque deben llevarse paracaídas, como equipo del avión, en caso de necesidad muy pocos hombres los sabrían utilizar, como ocurriría con los pasajeros de un avión civil. El paracaídas es en estos casos, más bien "un quitamiedo", que no un elemento que será inteligente y hábilmente utilizado. Personal no paracaidista, después de utilizar el paracaídas y aunque resultase ileso, no estaría inmediatamente en condiciones de luchar.

Y ahora una pregunta: ¿Deben ser los mismos paracaidistas los que estén encargados de construir las primeras pistas de urgencia, en los lugares que sin ser aeródromos permitan—por ser llanos y despejados—el aterrizaje de aviones normales de

transporte, previo un arreglo más o menos circunstancial?

También en esto hay diversidad de opiniones y es algo en que no se ha sentido aún una doctrina definitiva. Pero tenemos nuestra modesta opinión personal, clara y terminante. El personal de construcción de pistas eventuales y de arreglo de aeródromos obstaculizados debe ser un personal completamente distinto del paracaidista corriente. Por ir con la primera ola de choque, y para casos de terrenos muy accidentados, donde ni los planeadores puedan ser empleados en la primera fase, tienen que saber utilizar el paracaídas como elemento único de desembarco. A su vez las tropas combatientes paracaidistas, en casos de poca resistencia enemiga, ayudarán circunstancialmente a

limpiar de obstáculos un aeródromo o podrán ayudar al tendido de pistas desmontables. Se trata no obstante de personal distinto, con una especialidad diferente. Pero estos dos tipos de personal, fuerzas de choque y paracaidistas, creemos que lógicamente deben pertenecer al Ejército del Aire para su instrucción y para su empleo en la constitución de las cabezas de puente de desembarco aéreo, como asimismo en ciertos golpes de mano por vía aérea.

Si recordamos sumariamente las fases de una acción de este tipo—en las diferentes circunstancias que pueden presentarse—aparecerá aún más claramente la especialización de estas tropas paracaidistas de choque y su íntima relación con el Ejército del Aire, al cual por esto mismo deben pertenecer; y no deben en absoluto ser confundidas con los refuerzos de tropas del Ejército de Tierra (transportables eventualmente, por tierra, por mar o por aire); ni con grandes contingentes de tropas paracaidistas que, con el mismo carácter de refuer-

zos o grueso, pueda poseer el Ejército de Tierra.

Dependiendo de la naturaleza del terreno en la zona elegida para efectuar la operación aerotransportada, y con ella el distinto grado de intervención de las fuerzas de los Ejércitos de Aire y Tierra, podemos considerar los siguientes:

*Primer caso.*—Desembarco desde el aire en terreno muy accidentado que no pueda habilitarse ni siquiera para planeadores.

Sólo podrán lanzarse paracaidistas. No se tratará de una operación de envergadura.

No debe ejecutarse este lanzamiento más que cerca de fuerzas propias de tierra que puedan avanzar con rapidez y seguridad, pues, de otro modo,

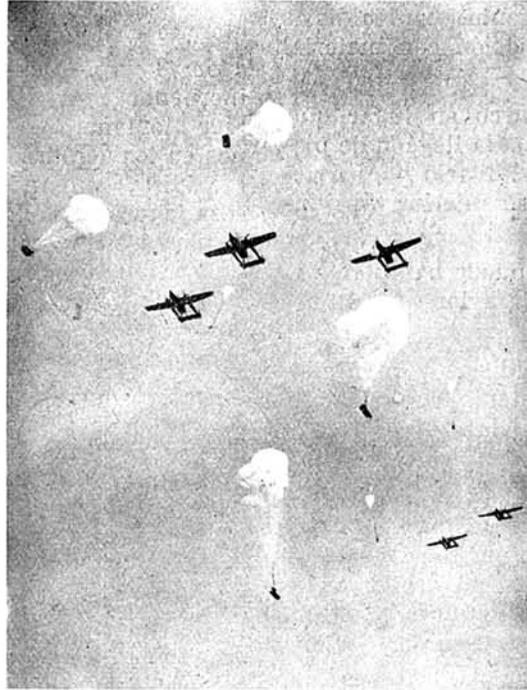
cuantos paracaidistas se hubieran lanzado no serán ya recuperables y resultarían sacrificados.

Es un caso típico de avance rápido inmediato, o de persecución de un enemigo en derrota, en una retirada que casi sea una huida. En tal caso están actuando las tropas paracaidistas propiamente como Caballería.

También es este mismo caso cuando se trata de lanzar pequeños núcleos de tropas paracaidistas (con o sin ánimo de recuperarlas) para algún acto de sabotaje. Misiones especiales antes encomendadas al espionaje y a los agentes especiales.

*Segundo caso.*—Desembarco desde el aire en terrenos que puedan ser habilitados solamente para planeadores.

*Primera fase.*—Sólo paracaidistas que preparan la llegada de los planeadores de la segunda fase, y crean un primer cinturón



defensivo para aislar el lugar del desembarco.

Habrán saltado paracaidistas combatientes y zapadores paracaidistas.

*Segunda fase.*—Llegada de los planeadores, quizá destrozándose algunos de ellos. Traerán nuevos combatientes paracaidistas y más zapadores de Aviación con material desmontable.

*Tercer caso.*—Desembarco en lugar que, desde el principio, permita la llegada de planeadores, pero nunca habilitarlo para aviones. Las dos fases del caso anterior van juntas y confundidas, a la vez.

*Cuarto caso.*—Cuando puede habilitarse el terreno para aterrizaje de aviones de transporte de tropas.

*Primera fase.*—Paracaidistas y planeadores, a la vez, o sucesivamente. Organización del cinturón defensivo inicial.

*Segunda fase.*—Refuerzo del cinturón defensivo con más paracaidistas. Preparación de pistas eventuales para aviones, a cargo de los zapadores. En esta segunda fase pueden llegar, por salto o en planeadores, los zapadores, con maquinaria para la construcción de pistas si van a necesitarse.

*Tercera fase.*—Llegada del Grueso del Desembarco en aviones de transporte (tropas del Ejército de Tierra, no paracaidistas).

Sustitución de los paracaidistas del cinturón defensivo y su traslado por vía aérea a retaguardia, junto con los heridos y bajas, en los primeros aviones que vuelvan a despegar.

*Cuarta fase.*—Continúa el refuerzo; empieza el suministro y sigue la retirada de muertos y heridos, en los viajes de regreso que hagan los aviones.

*Quinto caso.*—Desembarco en un Aeródromo enemigo.

Todo se efectúa igual; solo que los aviones con el grueso irán inmediatamente detrás de los aviones que llevaron los primeros paracaidistas, y de los planeadores remolcados. Los aviones de transporte del grueso aterrizarán tan pronto como los que han creado la cabeza de puente les den la señal de aterrizaje por haberse dominado los puntos principales de la defensa enemiga y

haberse comprobado (hasta donde sea posible) que el campo no está minado y se halla libre de obstáculos.

Es probable se inutilicen algunos aviones, pues debido al bombardeo previo (cuando no se ha obrado totalmente por sorpresa) existirán hoyos de bombas en el campo de aterrizaje.

*Sexto caso.*—Ocupación por la fuerza, pero incruenta (como la de Viena). Desde el primer momento pueden tomar tierra los aviones en los aeródromos, tras un asalto de paracaidistas y planeadores que más que otra cosa tendría carácter de maniobras. Los planeadores siempre pueden sufrir averías, de no ser en aeródromos o campo llano sin obstáculos, por lo cual sería preferible no emplearlos en este caso más que dentro de campos de vuelo.

En todo cuanto hemos expuesto se ve la conveniencia y hasta la necesidad de escoger un lugar que esté naturalmente aislado a la llegada de refuerzos enemigos; o la urgencia de prohibir totalmente su acceso a él mediante voladuras u ocupaciones de todas las vías que lo comunican con la retaguardia. La vía aérea sólo con Aviación puede interrumpirse; y aun así no de un modo total. Esta es la razón de que se piense por algunos en el Paracaidismo empleado como "Contraparacaidismo", pues, en ciertos casos será la única vía (la aérea) por la que se pueda llegar, y un lanzamiento de paracaidistas en mayor número que el enemigo, será a veces el único medio de aplastar el desembarco aéreo efectuado. Los paracaidistas propios siempre tendrán la ventaja (en este caso) de hallarse en terreno amigo y de poderse recuperar con gran facilidad, en su mayor parte, antes de las cuarenta y ocho horas.

También queda patente la necesidad imperiosa de contar con supremacía aérea (al menos local y temporal), antes de efectuar un desembarco de Paracaidistas y más aún un desembarco aéreo en gran escala, puesto que es una operación sin retorno en la mayoría de los casos. Hoy día se piensa que en determinadas condiciones el helicóptero podría permitir una retirada por vía aérea.

*Estas tropas de choque paracaidistas de cabeza de puente aéreo, en paracaidas y en planeadores, deben ser lógicamente del Ejército del Aire.*

Se empieza a emplear con éxito el helicóptero para estos desembarcos.

En realidad, el paracaídas y el helicóptero son los dos únicos elementos aéreos que propiamente se posan en cualquier lugar.

Como el helicóptero es "un paracaídas colectivo", su utilización quizá sustituya (también remolcados) al empleo de los planeadores.

Puede parecer que hay una contradicción entre dos cosas de las anteriormente dichas, a saber:

a) Que tanto los paracaidistas que saltan a cuerpo limpio, como los que van en planeadores remolcados deben pertenecer al Ejército del Aire.

b) Que las mejores tropas paracaidistas son las que se logran con tropas veteranas de choque (en España, con los Legionarios del Tercio Extranjero), y que el grueso de los paracaidistas de refuerzo puede ser del Ejército de Tierra.

Sin embargo no hay contradicción, sino que se trata de dos conceptos distintos, a elegir o decidir por el Alto Mando:

1) O los Legionarios hechos paracaidistas pasan a pertenecer al Ejército del Aire;

2) O este grueso del paracaidismo pertenece como tropas de reserva y refuerzo al Ejército de Tierra y al Ejército del Aire solo una reducida cantidad de paracaidistas, que en unión de los "Ingenieros Paracaidistas" (Zapadores de Aviación) son los que saltan en primerísima fase, para formar un cerco inicial defensivo y poder desbrozar y quitar los mayores obstáculos, lo que permitirá aterrizar a los primeros planeadores.

Los planeadores pueden pues ser tripulados por paracaidistas del Aire, o por las fuerzas de choque paracaidistas del Ejército de Tierra; según sea la organización que el Alto Mando haya decidido.

También en los planeadores irán refuerzos de Zapadores del Aire.

El paracaidismo cada día será más numerosos y complejo.

Podemos resumir todo lo dicho en la siguiente forma:

a) Primera fase. 1. Cabeza de puente, fase inicial del desembarco: Tropas paracaidistas de choque (de Aviación).

2. Zapadores paracaidistas (de Aviación).

b) Segunda fase.

1. Primeros refuerzos de la Cabeza de puente aérea: Tropas de asalto y de choque paracaidistas del Ejército de Tierra o del Ejército del Aire, según la organización.

2. Tripulantes de planeadores remolcados: Paracaidistas del Ejército del Aire o del Ejército de Tierra, según la orgánica. Y refuerzo de Zapadores del Aire con material y maquinaria para organizar las pistas de aterrizaje de aviones.

c) Tercera fase. Tropas del grueso de Desembarco Aéreo. Tropas del Ejército de Tierra, transportadas en aviones (sin más que ligeras prácticas de embarque y desembarque). Estas no serían ya tropas paracaidistas, pero deberían conocer el uso del paracaídas.

\* \* \*

Si aun después de cuanto hemos expuesto, creyese alguien que existe confusión o dudas en algún punto, acháquese a que *el envolvimiento vertical*, sea táctico o sea estratégico, es operación militar novísima sujeta todavía a diversidad de criterios y a futuros ensayos antes de que se llegue a conceptos de orgánica y a métodos de empleo que empiecen a tener calidad de cosa definitiva para una Doctrina del Paracaidismo.

Con respecto a su estado actual, creemos haber conseguido exponer y fijar algunos conceptos concretos con relativa claridad y amplitud objetiva.

