



Tropas aerotransportadas

Escuela Superior de Guerra "General Rafael Reyes Prieto"
Bogotá D.C., Colombia

1952

REPUBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE GUERRA
COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES

7806
402

Bogotá,

Julio 1º

de 1952

11194

CG. E M G./122

ASUNTO: Enviar Tesis del Tte. Cor. ALFONSO ROJAS M.

AL: Señor Coronel
COMANDANTE DEL EJERCITO
Gn.-

COMANDO DEL EJERCITO	
RECIBIDO	24362
FECHA	1 JUL 1952
ASISTENTE	122

Con concepto favorable del Estado

Mayor General y con destino a la Junta Asesora, se -
envía la tesis presentada por el Teniente Coronel -
ALFONSO ROJAS MARTINEZ, para cumplir el requisito --
que determina la Ley para su ascenso al grado inme -
diatamente Superior.

Regulo Gaitan Patiño
GENERAL REGULO GAITAN PATIÑO
COMANDANTE GENERAL DE LAS FF. MM.



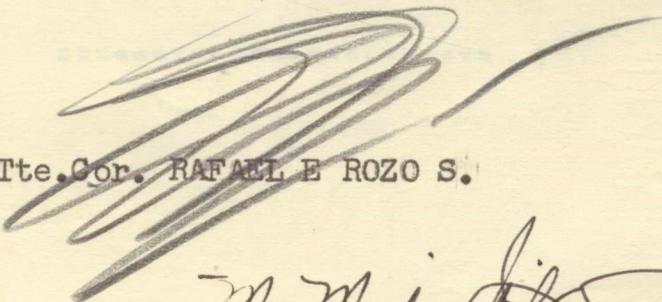
420

T.C. ALFONSO ROJAS M.
1952

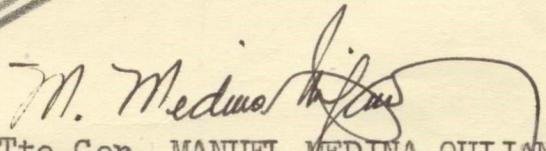
MEMORANDUM SOBRE LA TESIS PRESENTADA
POR TTE.COR. ALFONSO ROJAS MARTINEZ.

AL: Señor Coronel
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL
Gn.

Basada en el estudio hecho de la tesis presentada por el Señor Tte. Cor. ALFONSO ROJAS MARTINEZ, la Comisión conceptúa que el trabajo elaborado debe ser aceptado como TESIS PARA EL ASCENSO AL GRADO DE CORONEL, en vista de que cumple con lo impuesto por el Comando General.



Tte. Cor. RAFAEL E ROZO S.



Tte. Cor. MANUEL MEDINA QUIJANO



Tte. Cor. GUILLERMO ROJAS T.

FUERZAS MILITARES DE COLOMBIA
REPUBLICA EJERCITO NACIONAL
SEGUNDA BRIGADA
CUARTEL GENERAL

MINISTERIO DE GUERRA
COMANDO EN JEFE DE LAS FUERZAS MILITARES

TENIENTE CORONEL ALFONSO ROJAS MARTINEZ

Bogotá, Enero 21 de 1952

1052/

CG-EMG-D3/122

ASUNTO:

Iniciativa tesis para ascenso.

AL:

TROPAS AEROTRANSPORTADAS

Destacamento de los Llanos
VILLAVICENCIO.

- TESIS PARA ASCENSO AL GRADO DE CORONEL (Oficio 1052/ CG-EMG-D3/122, del 21-I-52)

Para dar cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto 2373 de 1951 y en vista de que el señor Teniente Coronel cumple en el grado para ascenso el próximo 15 de Julio, el Comando General de las Fuerzas Militares le impone como tesis, la siguiente:

"ORGANIZACION, DOCTRINA Y EMPLEO DE LAS TROPAS AEROTRANSPORTADAS Y SUS POSIBILIDADES OPERATIVAS EN COLOMBIA".

- 1952 -

Trabajo que debe ser desarrollado de conformidad con las disposiciones vigentes sobre la materia.

=====

Regulo Saitan Patiño
General REGULO SAITAN PATIÑO
COMANDANTE EN JEFE DE LAS F. MIL.



REPUBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE GUERRA
COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES

Bogotá, Enero 21 de 1952

1052

CG-EMG-D3/122

ASUNTO: Imposición tesis para ascenso.

AL: Señor Tte. Coronel
ALFONSO ROJAS MARTINEZ
Destacamento de los Llanos
VILLAVICENCIO.

Para dar cumplimiento a la Ley 82 de 1948, al Decreto 2837 de 1949 y en vista de que el señor Tte. Coronel cumple antigüedad para ascenso el próximo 15 de Julio; el Comando General de las Fuerzas Militares le impone como tesis, la siguiente:

" ORGANIZACION, DOCTRINA Y EMPLEO DE LAS TROPAS AERO
TRANSPORTADAS Y SUS POSIBILIDADES OPERATIVAS EN
COLOMBIA".

Trabajo que debe ser desarrollado de conformidad con las disposiciones vigentes sobre la materia.

General REGULO GAITAN PATIÑO
COMANDANTE GRAL DE LAS F.F.MM.



TROPAS AEROTRANSPORTADAS

INDICE

HISTORIA, DESDE SUS ORIGENES HASTA LA TERMINACION DE LA hoja

SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

I. HISTORIA, DESDE SUS ORIGENES HASTA LA TERMINACION DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL 1

II. LOS MEDIOS DE TRANSPORTE 31

III. ORGANIZACION DE LAS UNIDADES AEROTRANSPORTADAS 36

IV. EMPLEO DE LAS TROPAS AEROTRANSPORTADAS 43

V. EL ATERRIZAJE Y EL COMBATE 65

VI. EL ABASTECIMIENTO 68

VII. POSIBILIDADES DE LAS TROPAS AEROTRANSPORTADAS EN COLOMBIA 74

FUENTES DE CONSULTA 84

función de la velocidad, en trayectos de espacios iguales, varían los tiempos de recorrido. Al aumentar la velocidad, el espacio, para impedir que el tiempo de duración del recorrido disminuya tiempo que aumentar en proporción adecuada. Esa lucha permanente tiende a ser ganada por el tiempo, ya que el espacio del globo terrestre es limitado. Por consiguiente, su progresiva ampliación tiene término. En cambio, la velocidad de los medios de combate se aumentada constantemente por el hombre, que crea y perfecciona sin cesar esos medios en su lucha contra el hombre mismo. Y no nos es dado prever más los límites de esa velocidad.

El aumento de velocidad favorece, por otra parte, la sorpresa, factor éste que "cuadruplica el éxito". Y la guerra exige cada vez mayor velocidad, mayor potencia, mayor profundidad, sorpresa más completa.

TROPAS AEROTRANSPORTADAS

-I-

HISTORIA, DESDE SUS ORIGENES HASTA LA TERMINACION DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

El Reglamento del Ejército Alemán sobre el Comando, en su párrafo 2o., se exprese de esta manera : "La guerra está en constante evolución. Nuevas armas crean nuevas formas de combate. Prever con exactitud esta evolución técnica, evaluar el efecto de un arma nueva sobre el desarrollo de la batalla y aventajar al adversario en su empleo son condiciones esenciales de éxito".

Fundamentalmente, toda operación militar se reduce a un movimiento. Constituye, pues, una acción en tiempo y en espacio. La velocidad con que el movimiento se ejecute es factor primordial del éxito.

De lo anterior deducimos que la guerra, en sus estratos más profundos, es una lucha entre el TIEMPO y el ESPACIO. En función de la velocidad, en tratándose de espacios iguales, varían los tiempos de recorrido. Al aumentar la velocidad, el espacio, para impedir que el tiempo de duración del recorrido disminuya, es decir, para conservar el equilibrio, tiene que aumentar en proporción adecuada. Esa lucha permanente tiende a ser ganada por el tiempo, ya que el espacio del globo terrestre es limitado. Por consiguiente, su progresiva ampliación tiene término. En cambio, la velocidad de los medios de combate es aumentada constantemente por el hombre, que crea y perfecciona sin cesar esos medios en su lucha contra el hombre mismo. Y no nos es dado prever aún los límites de esa velocidad.

El aumento de velocidad favorece, por otra parte, la sorpresa, factor éste que "cuadruplica el éxito". Y la guerra exige cada vez mayor velocidad, mayor potencia, mayor profundidad, sorpresa más completa.

De lo dicho nace la importancia de los medios de transporte en la guerra. Y en los tiempos presentes el elemento más rápido de transporte es el aeroplano. En virtud de la prodigiosa evolución de esta máquina, el transporte aéreo en el mundo está en constante ascensión. Desde el primer momento, el aeroplano ofreció inmensas posibilidades a las tropas aerotransportadas, aparecidas como nueva arma en 1939 y cuyo papel en la guerra tiene creciente importancia.

Comprometidas en múltiples operaciones por Alemania y el Japón primero, por los Aliados después, las tropas aerotransportadas obtuvieron con frecuencia éxitos notables, pero sufrieron también serios fracasos. La sorpresa jugó siempre a su favor, mas la acción de "masa", indispensable para explotar la sorpresa, les hizo falta con demasiada frecuencia. El armamento ligero, al cual están reducidas, no constituye obstáculo grave para su poder si se saca partido del cohete, la "carga hueca" y el cañón sin retroceso, dotado éste, como el cohete, con elementos que se fundan en el principio de la citada "carga hueca". En lugar de formar solamente, como hasta hoy sucede, una pequeña fracción del efectivo total de los ejércitos, las tropas aerotransportadas están llamadas a ser el elemento principal, como lo veremos más adelante. Entonces así, el desembarco aéreo jugará en la guerra del futuro el papel de la maniobra de las divisiones blindadas en la guerra de 1939-45.

NACIMIENTO DEL PARACAIDISMO.- Las fuerzas aerotransportadas nacieron del "paracaidismo". La idea del paracaídas es muy antigua, tan vieja como el deseo de volar que ha tenido el hombre. Sin embargo, el primer descenso en paracaídas que ha podido registrarse parece datar del año 1306. En tal año, un acróbata paracaidista dio una exhibición ante la corte de China con mo-

tivo de la coronación de un Emperador. Cerca de 200 años después, Leonardo de Vinci hizo experimentos para frenar, por medio del paracaídas, el descenso de los cuerpos. En 1777, los globos de Montgolfier ampliaron el campo de los experimentos. Sebastián Lenormand, físico francés, realizó el primer descenso en Europa en 1783. Saltó de la torre del observatorio de Montpellier y aterrizó sano y salvo. Pero a pesar de esto, el paracaídas no tomó su forma moderna sino un siglo después. Fue invención del estadinense Irving, quien lo estudió como medio para salvamento de tripulaciones de aeronaves.

SU DESARROLLO EN LA U.R.S.S.- La idea de hacer intervenir en la retaguardia de los ejércitos tropas lanzadas desde aviones o desembarcadas de éstos, tuvo origen en la U.R.S.S. Algunos años antes de 1939, las grandes maniobras soviéticas comprendían descensos espectaculares de muchos miles de paracaidistas, con todo su material, y el transporte aéreo de carros de combate ligeros para su apoyo. Estas demostraciones fueron acogidas con cierto escepticismo y, aparte del ejército alemán, algunas imitaciones que de ello se hicieron, especialmente la "infantería del aire" francesa, no fueron juzgadas de gran interés militar.

De todas las experiencias adquiridas con numerosos y variados ensayos, el alto mando soviético sacó dos enseñanzas capitales: verificó ante todo que las operaciones de las fuerzas aerotransportadas implican un alto grado de cooperación con los elementos de la fuerza aérea encargados de apoyar la acción conducida en tierra por las tropas desembarcadas. Descubrió después, cosa esencial, que las tropas encargadas, al terminar un vuelo operativo, de librar combate terrestre no eran ni "infantería volante" ni aviadores encargados de una misión especial, sino

más bien un tipo nuevo de combatientes. Los alemanes así lo comprendieron a su vez. Esta doble lección hizo que la historia de sus fuerzas aerotransportadas fuera jalonada por tan notables éxitos. En 1941 el Mariscal de Campo Kesselring, al pasar revista al desarrollo de la Luftwaffe hasta ese año, habló en estos términos: "Durante nuestras recientes campañas de guerra de movimiento, la Luftwaffe jamás habría podido cumplir tan plenamente las misiones de su cargo si sus jefes no hubieran llevado constantemente a su espíritu el que todo su personal debía venir a ser parte integrante de las fuerzas armadas del Reich. A sí, todo el personal de nuestro ejército del aire fue llevado a estudiar completamente las reglas del combate terrestre y a someterse sin reserva a sus leyes". Las anteriores palabras del Mariscal alemán tienen magistral aplicación en la concepción moderna del ejército aerotransportado en la guerra del futuro.

SU DESARROLLO EN ALEMANIA.- De todos los países europeos, el que después de Rusia emprendió prontamente y con el máximo de energía la creación de unidades aerotransportadas fue, sin discusión, Alemania. Desde 1936 creó el primer regimiento de paracaidistas. En 1939 organizó la primera división aerotransportada e introdujo en sus medios el "planeador", que aumentó la capacidad de transporte de los aviones y permitió mayor precisión en la colocación de tropas en tierra que la que puede obtenerse por medio de paracaídas.

A diferencia de lo que se hacía en la U.R.S.S., los alemanes no habían constituido Cuerpos especiales aerotransportados. Preferían utilizar sus paracaidistas en cooperación con divisiones de infantería, tipo ordinario, o con divisiones de montaña. Estas últimas, es cierto, tuvieron para el efecto un entrena-

miento especial. El método tenía grandes ventajas, porque permitía asociar a los paracaidistas, para cada operación prevista, las tropas más apropiadas: divisiones de infantería normales en los Países Bajos, por ejemplo; divisiones de infantería de montaña en Noruega y en Creta.

La fuerza de una división de infantería aerotransportada alemana (téngase en cuenta que se trata de "organización", no de "instrucción", a lo que ya se aludió al decir que "los alemanes no habían constituido Cuerpos especiales aerotransportados") no pasaba del 40 por ciento de la de una división normal. En consecuencia, sus efectivos alcanzaban, más o menos, a 6.700 hombres. Tenía dos regimientos de infantería en lugar de tres; su artillería estaba reducida al mínimo y las armas pesadas de infantería se encontraban reemplazadas en parte por ametralladoras de mano; fusiles antitanque sustituían a los cañones anticarro ordinarios. Ningún vehículo motorizado entraba en la composición de la división, y los servicios, comprendido el de abastecimientos, estaban considerablemente aliviados. El poder de fuego de una tal división era el siguiente:

32 cañones de infantería o cañones de montaña, Cal. 75 mm.;

30 cañones anticarro, Cal. 37 mm.;

36 morteros de 81 mm.;

54 morteros de 50 mm.;

60 ametralladoras pesadas, Mod. 34;

16 cañones de 20 mm. (antiaéreos y antitanque);

175 ametralladoras "Dreyse 13";

365 ametralladoras Schmeisser.

En 1939, al estallar la Guerra Mundial II, un regimiento de paracaidistas alemán estaba formado por tres batallones de más o menos 500 hombres cada uno; el batallón estaba dividido

en cuatro compañías, de las cuales 3 de fusileros y una de acompañamiento. Independientemente del armamento individual de cada hombre, esas unidades disponían de un armamento colectivo. La compañía de acompañamiento tenía un cañón de montaña, 4 morteros de 81 mm. y 8 ametralladoras pesadas. Cada compañía de fusileros se dividía en tres pelotones, armado cada uno con 6 ametralladoras livianas y 7 ametralladoras de mano. Además, la compañía tenía un mortero de 50 mm. El equipo del batallón se completaba finalmente con cierto número de bicicletas y de emisores y receptores radioeléctricos.

El poder de fuego de un regimiento de paracaidistas alemán contaba con un total de:

- 3 cañones livianos, Cal. 75 mm., tipo montaña;
- 12 morteros de 81 mm.;
- 27 morteros de 50 mm.;
- 27 ametralladoras pesadas, tipo M.G.34;
- 162 ametralladoras livianas, tipo "Knorr Bremse" o "Dreyse 13";
- 189 ametralladoras de mano.

Es preciso no confundir el armamento de las divisiones de infantería aerotransportada, dado precedentemente, con el de los regimientos de paracaidistas con los cuales aquellas divisiones cooperan y que ha sido objeto de la última evaluación.

A principios de 1939, es decir, unos seis meses antes de la iniciación del conflicto, los tres regimientos de paracaidistas con que contaba Alemania fueron completados con un batallón de transmisiones y otros elementos divisionarios. El conjunto recibió el nombre de 7^a. División aérea. Esta medida marcó solamente una etapa intermedia de la evolución, pues la

división no disponía aún de sus propios medios de transporte aéreo. La última etapa fue alcanzada con la creación, hacia febrero de 1941, del XI Cuerpo aéreo, del cual la 7^a. División aérea formó parte integrante. Además de sus elementos propiamente dichos, el Cuerpo comprendía los regimientos aero transportados y el grupo aéreo de transporte. La unidad fue estacionada en la región de Brunswick, donde se encontraba, por otra parte, uno de los más grandes campos de experimentación de planeadores: el de Hildersheim.

Los tres regimientos de paracaidistas estaban en ese entonces bajo el mando de los coroneles Bräuer, Sturm y Heidrich.

Los "aerotransportados" alemanes se comprometieron por primera vez, bajo su propia bandera de Cuerpo, el 12 de marzo de 1938, cuando fueron encargados, durante la invasión de Austria, de apoderarse del aerodromo de Wagram. La operación se desarrolló según el plan previsto. Ante todo, las proximidades del terreno fueron ocupadas por los paracaidistas. Luégo aterrizaron en el aerodromo 37 aparatos de transporte, de los que desembarcó aproximadamente la fuerza de un batallón. Vinieron en seguida los grandes transportes, que llevaban artillería y material diverso. La anexión de Austria fue realizada en un momento.

Entre marzo y septiembre de 1939, una figura nueva apareció entre los comandantes de aerotransportados en Alemania. Se trata del General de aviación Kurt Student, que se distinguió brillantemente durante la guerra europea 39-45, en Noruega, en Holanda y en Creta. Fue el primer comandante de la 7^a. División aérea y después del Cuerpo aéreo. En 1939 había dirigido, en las maniobras de Berlín, las operaciones de paracaidismo, lo cual había valido a sus hombres el apodo de "Students", con el

que se les designaba en el ejército alemán.

La educación moral del paracaidista alemán se inspiraba en los diez mandamientos siguientes:

I

"Vosotros sois los soldados de selección del Ejército alemán. Buscaréis el combate y os entrenaréis en las más duras pruebas. La batalla será para vosotros el fin supremo".

II

"Cultivad la verdadera camaradería, pues es con la ayuda de vuestros compañeros que iréis a la victoria o a la muerte".

III

"Sed avaros de palabras. Incorruptibles. El hombre obra y deja a las mujeres su charlatanería. Esto último podría conducirnos a la tumba".

IV

"Sed calmados y prudentes, fuertes y resueltos. El valor, el entusiasmo, el espíritu ofensivo os darán en el ataque el ascendiente sobre vuestro adversario".

V

"En presencia del enemigo, nada es más precioso que las municiones. El que dispara sin necesidad, solamente para darse valor, es un cobarde que no merece el título de paracaidista".

VI

"No os rindáis jamás. Para vosotros, la victoria o la muerte. No hay otra alternativa. Es una cuestión de honor".

VII

"No hay triunfo sin buenas armas. Someteos a esta ley: "Ante todo, mis armas; después, yo mismo".

VIII

"De cada una de vuestras empresas debéis comprender ple-

namamente el alcance, a fin de estar en condiciones, si vuestro jefe muere, de conducirla a bien en su lugar".

IX
"Contra un enemigo que combata con la cara descubierta, batíos con caballería. Pero a la guerrilla no le déis cuartel".

X
"Tened los ojos bien abiertos. Elevaos a la altura de los héroes. Sed tan rápidos como el galgo, tan resistentes como el cuero, tan duros como el acero de Krupp y seréis así la encarnación perfecta del guerrero alemán".

Fue durante la guerra de España que los alemanes experimentaron por primera vez, en la realidad de un conflicto armado, el transporte aéreo de tropas. Asumieron la tarea de llevar de Tetuán al aerodromo de Tablada, cerca de Sevilla, los contingentes marroquíes del General Franco. La operación fue confiada al Capitán Henke, de la Luftwaffe, y a su grupo de 42 pilotos. Henke se puso en movimiento con sus aparatos Junker 52 el 28 de julio de 1936. En el diario "Wehrmacht" del 7 de junio de 1939, el Teniente Coronel von Scheele, agregado del aire a la Embajada en España, describió la hazaña como sigue: "Cada avión llevó un efectivo de 22 hombres con su equipo completo. El grupo logró alcanzar a Tablada sin incidente. Durante los vuelos siguientes, el número de soldados transportados en cada viaje fue elevado, para cada avión, de 22 a 30. Henke iba y venía, infatigable, habiendo ejecutado a veces de 3 a 5 travesías diarias. Su pequeña unidad aérea, a principios de septiembre, había así llevado de Africa a la metrópoli el asombroso número de 8.899 soldados, 44 cañones de campaña, 90 ametralladoras y 137 toneladas de municiones y de material".

En el conflicto bélico de 1939-45, las unidades del General Student, ya citado, entraron en acción desde la campaña de Noruega y obtuvieron éxitos particularmente brillantes en el frente occidental, en mayo de 1940. La toma del fuerte de Eben-Emael en Bélgica, el desembarco en la retaguardia del ejército holandés, luego la prolongación de la penetración en el Mosa por la acción de los elementos depositados en Amiens y Abbeville probaron el poder de la nueva arma y aportaron, al mismo tiempo, precioso concurso a las operaciones regulares. Pero, si la empresa pagaba ampliamente en comparación con los efectivos comprometidos, el mismo resultado habría podido ser obtenido por la acción directa de las divisiones blindadas y las escuadras de asalto.

La toma de Creta fue el primer caso de operación realizada por tropas aerotransportadas únicamente. La conquista del terreno, y su mantenimiento a pesar de los contraataques, permitió desbordar la defensa con los efectivos puestos en tierra por la aviación de transporte y los desembarcados luego por vía marítima después de la expulsión de la Royal Navy y la R. A. F. Casi igualmente costosa para ambos adversarios, esta acción marcó el más grande éxito de las tropas aerotransportadas, en el apogeo de la Luftwaffe.

Empero, es posible creer que el comando alemán estimó que los resultados eran desproporcionados con las pérdidas, ya que renunció a hacer desembarcos aéreos en la retaguardia de los ejércitos soviéticos en la campaña de Rusia. Por la época en que la Luftwaffe mantenía aún el dominio del aire en el Mediterráneo central, el desembarco en Túnez prolongó la lucha en África del Norte, pero el éxito puede explicarse por la ayuda encontrada en la región. Fue esta la última hazaña de los paracaidistas alemanes, ya que no podría dárseles tal nombre a las

tentativas hechas para aterrorizar a la población civil durante la contraofensiva de los Ardenas, en diciembre de 1944.

DESARROLLO DE LAS FUERZAS AEROTRANSPORTADAS EN LOS ESTADOS UNIDOS Y EN EL IMPERIO BRITANICO.- Veamos ahora el desarrollo del

paracaidismo militar en el mundo anglosajón. Un primer hecho sorprende en este campo: hacia el final de la Guerra Mundial I (1918), los estadinenses comenzaron a interesarse en la creación de unidades aerotransportadas.

El promotor de este proyecto fue el General Mitchell. Para él se trataba, según sus propias palabras, de "saltar por encima de ese muro infranqueable que constituía entonces el frente occidental". La ejecución del plan Mitchell fue desafortunadamente retardada. Inscrita en el programa de una campaña de 1919, fue abandonada al sobrevenir el armisticio. Fue sólo en el verano de 1940 que los Estados Unidos, en preparación de su entrada en la segunda guerra mundial, recomenzaron a formar unidades de tropas aerotransportadas. Hacia fines del mismo año, un contingente inicial de cerca de 50 oficiales estaba instruído. Un primer batallón de paracaidistas, el 501, bajo el comando del Mayor Miley, fue formado a principios de 1941 en Fort Benning, Georgia. Su fuerza era de 34 oficiales y 412 suboficiales y soldados, que disponían de ametralladoras de mano, morteros, fusiles semi-automáticos, ametralladoras, pistolas, y de cierto número de bicicletas plegables. Posteriormente fueron constituidos batallones suplementarios. A ejemplo del Ejército, la Marina dotó también cada división de infantería de marina con un batallón de paracaidistas. Unidades especiales, cada vez más numerosas, fueron finalmente organizadas: formaciones de paracaidistas esquiadores, infantería del aire transportada en aviones o remolcada en planeadores de tipo ordinario o de tipo anfibio.

Los británicos siguieron una vía paralela. Reconocieron temprano, antes del desencadenamiento del segundo conflicto europeo, todo el provecho que podían sacar del transporte aéreo para el movimiento de tropas encargadas de vigilar su vasto imperio. El método permitía intervenir rápidamente con un mínimo de fuerzas. Lo aplicaron para calmar las turbulencias en sus posesiones del Medio Oriente. Un ejemplo de operación del mismo tipo se reprodujo en abril de 1941, cuando se trataba de rechazar a los rebeldes iraquianos del aerodromo de Habbania, que éstos habían sitiado. Elementos aerotransportados, que volaron desde Bassora, tropas y obuses fueron despachados a toda prisa. Sin embargo, estas sólo fueron muy tímidas realizaciones. Los acontecimientos de la campaña de Francia en 1940 y, más aún, los de Creta, en mayo de 1941, obligaron al Estado Mayor General británico a dedicarse bien seriamente al problema de los paracaidistas.

Bajo la dirección del Teniente General F. A. M. Browning, cierto número de escuelas de entrenamiento y centros de experimentación fueron abiertos en la Gran Bretaña. Allí fueron pacientemente elaboradas las bases de la organización futura de las unidades aerotransportadas. Estas unidades se vieron bien pronto empleadas en el desembarco en Africa del Norte. Repartidas en gran número de menudas incursiones, acrecentaron su experiencia práctica. En 1943, las tropas aerotransportadas británicas se distinguieron por una acción relámpago en la campaña de Birmania. Durante una de las más brillantes operaciones aéreas de la guerra, tropas británicas y tropas indias ponían pie, en noche de luna, 350 kilómetros detrás de las líneas japonesas. Por medio de esta audaz incursión llevaron un fuerte destacamento al corazón mismo del dispositivo enemigo y corta-

ron a la vez las comunicaciones entre los ejércitos japoneses del Norte y del Sur.

Formadas en las mismas disciplinas, las fuerzas aerotransportadas británicas y las estadounidenses iban finalmente a encontrarse reunidas para cumplir su deber supremo durante los primeros días de la invasión del continente europeo. En la noche del 5 al 6 de junio de 1944, el comando británico lanzó su 6a. división aerotransportada cerca de Caen, con la misión de apoderarse y mantener los puentes situados entre esta localidad y la costa, para facilitar así la progresión hacia Caen de las divisiones desembarcadas por vía marítima. La 6a. división logró mantener el terreno al Norte de Caen hasta la llegada de estas últimas, pero el ataque de la localidad, ordenado inmediatamente después, no pudo vencer la resistencia alemana. Los estadounidenses en su sector lanzaron sobre la península de Cotentin, a muchos kilómetros de la costa Este, su 82a. división de paracaidistas, encargada de abrir la vía para el despliegue de su 7o. Cuerpo.

Otras unidades aerotransportadas fueron comprometidas en la batalla; unas, estadounidenses, cerca de Coutances, en la costa Occidental de la península de Cotentin; otras, británicas, al Sur y al Este de Caen. Hasta dónde se puede juzgar, fracasaron en su misión.

A partir de 1942 y hasta el derrumbamiento de Alemania, las operaciones de desembarco aéreo de los Aliados tuvieron diversa suerte. Conviene citar el desembarco en Sicilia, en julio de 1943, de la anteriormente mencionada 82a. división de paracaidistas estadounidense. La operación fue demasiado costosa.

En septiembre de 1944, después de las operaciones en el Noroeste de Francia, las tropas aerotransportadas ascienden al escalón ejército, con el primer ejército aliado aerotransportado,

que reunió el conjunto de las fuerzas británicas y de las estadounidenses empeñadas en Holanda, de la guerra 39-45 la más grande operación de desembarco aéreo, que no pasó de ser un éxito a medias para los elementos estadounidenses y un fracaso para los británicos, que fueron diezmados en Arnhem.

En marzo de 1945, el paso del Rin compensó a los Aliados el fracaso de Arnhem. El primer ejército aliado aerotransportado reunía, bajo el mismo comando, sus medios aerotransportados, la 6ª. división blindada de la Guardia Británica y numerosos elementos de artillería y de ingenieros.

LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS DE LA GUERRA 1939-45

Comprenden:

- en 1940-41, las operaciones alemanas;
- final de 1941 a final de 1942, acciones de golpes de mano conducidas por los Aliados;
- a partir del final de 1942, operaciones aliadas de gran amplitud.

1)- Las primeras operaciones aerotransportadas alemanas en 1940 fueron organizadas y ejecutadas sobre un esquema análogo al de Wagram, de que ya tratamos.

En NORUEGA, el 9 de abril de 1940 :

Una Unidad paracaidista captura a Fornebu, aerodromo de OSLO. Los aviones de transporte utilizaron inmediatamente el terreno y desembarcaron 3.000 hombres en una hora, lo que representa un intenso aprovechamiento del área de aterrizaje, que puede aun considerarse abusivo, pues no se efectuó sin numerosos accidentes. Las Unidades desembarcadas se apoderaron de la capital.

Simultáneamente, destacamentos de paracaidistas debían controlar STAVANGER y NARVICK e instalarse en DOMBOS como ta-

pón, con frente a los elementos aliados desembarcados en TRONDJEHM. Salvo en NARVICK, cumplieron su misión.

Esta operación muestra hasta qué punto la sorpresa obtenida por el empleo de elementos aerotransportados podía conducir a resultados rápidos, decisivos y poco costosos en proporción.

A propósito de lo anterior se expresa así el Teniente Coronel F. O. Miksche, del Ejército checoslovaco : "La operación de Noruega, por su rapidez y la maestría de su ejecución, quedará en la historia como la primera y una de las más brillantes empresas de las fuerzas aerotransportadas". (Lt.Col. F.O. Miksche, "PARATROUPES").

Un mes después de la operación de Noruega, el 10 de mayo de 1940, el ala derecha alemana debía penetrar en BELGICA por la región de MAESTRICHT, con el fin de atraer a los ejércitos aliados hacia los PAISES BAJOS y el Norte de BELGICA y disimular la acción principal, que el Grupo de Ejército de VON RUNSTEDT debía ejecutar más al Sur. Las tropas aerotransportadas alemanas recibieron dos misiones:

- asegurar al IV Ejército los pasos del Canal Alberto en MAESTRICHT;

- asegurar la protección del flanco derecho de la operación, capturando para ello los puentes de ROTTERDAM, DORBRECHT, MORDJIK, aislando así de BELGICA el Norte de HOLANDA.

Al alba del 10 de mayo, los planeadores alemanes aterrizaron en las superestructuras del fuerte de EBEN-EMAEL. Las torres fueron bloqueadas y el armamento exterior del fuerte neutralizado antes que la alarma hubiera podido ser dada. Otros destacamentos sorprendieron los puestos de guardia de los puentes y mantuvieron éstos intactos.

Los atacantes fueron reforzados en la tarde por Unidades

paracaidistas que debían permitirles resistir todo contraataque.

El enlace con las tropas terrestres estaba asegurado el 11 de mayo a las 5 horas.

En HOLANDA, las Unidades paracaidistas se apoderaron de los terrenos de aterrizaje de WAALHAVEN y de LA HAYA. Los aviones de transporte aterrizaron en esos dos campos. A pesar de viva resistencia holandesa, los alemanes lograron apoderarse de los puentes. En cambio, no pudieron tomar LA HAYA. El contacto con las tropas que avanzaron por BOIS-le-DUC se estableció el 13 de mayo en MORDJIK.

Estas operaciones confirmaron las lecciones de NORUEGA: la sorpresa que permite obtener el transporte por aire da resultados que pagan. Las pérdidas son fuertes para las unidades aerotransportadas comprometidas, pero, en razón de los débiles efectivos aerotransportados, debilidad relativa en comparación con los efectivos por empeñar para obtener el mismo resultado únicamente por acción terrestre, en su conjunto, las pérdidas son muy leves.

Durante la campaña de GRECIA, las fuerzas aerotransportadas fueron empleadas dos veces.

Una compañía de paracaidistas recibió la misión de desorganizar la retaguardia enemiga sobre el eje de progresión de una columna motorizada. Unidad aquella demasiado débil, que obró demasiado cerca de la línea de resistencia adversaria, fue aniquilada.

Después, cuando los Aliados se habían restablecido en una línea que iba de TERMOPILAS a ITEA, un destacamento, que comprendía un regimiento de paracaidistas y un regimiento en planeadores, recibió la misión de apoderarse del puente de CORINTO, sobre el canal, para impedir un repliegue aliado en el PELOPONE-

SO. Aunque el salto de los paracaidistas no fue excelente y a pesar de que muchos planeadores cayeron en el canal, el puente fue tomado, el contacto con las unidades terrestres rápidamente establecido y numerosos prisioneros capturados.

Un mes después fue el ataque a CRETA. La isla estaba defendida por unos 30.000 hombres mal armados.

La superioridad aérea alemana era completa. El comando alemán disponía para esta operación :

- del XI Cuerpo aerotransportado;
- de las Divisiones de montaña 3a. y 5a.;
- de la 4a. Flota aérea como apoyo.

La flota de transporte del XI Cuerpo puso en acción más de 650 JU-52.

La intención del Mando alemán era la de apoderarse del aerodromo de MALEME y hacer aterrizar allí los batallones de montaña. Operaciones complementarias, tendientes a fijar la defensa, debían tener lugar en HERACLION y RETIMO.

El 20 de mayo, después de un violento bombardeo aéreo, los planeadores aterrizaron cerca del aerodromo de MALEME, que fue tomado pero quedó bajo el fuego de los cañones ingleses. Los Junkers comenzaron a aterrizar al mismo tiempo que una ola de paracaidistas llegaba de refuerzo. Un Regimiento de paracaidistas saltó cerca de CANEE, pero no logró apoderarse de la población.

Las operaciones complementarias no obtuvieron gran éxito. El Mando alemán llevó todo su esfuerzo sobre MALEME.

El 21 de mayo los Stukas neutralizaron las baterías inglesas que batían el aerodromo. Sin embargo, el aterrizaje de las tropas de montaña comenzó bajo fuego enemigo.

El 25 de mayo los contraataques ingleses llegaron casi hasta el aerodromo.

Empero, la superioridad aérea alemana amenazaba comprometer la evacuación de la isla, si se obraba con retardo. El Mando inglés la fijó para el 28 de mayo.

El aerodromo de MALEME, completamente despejado, permitió la llegada de 2 nuevos Regimientos de infantería y de Unidades de artillería.

La suerte de la isla estaba decidida, pero el reembarco inglés pudo hacerse en buenas condiciones.

Es difícil estimar las pérdidas sufridas por los asaltantes. Fueron, ciertamente, elevadas.

La operación de CRETA mostró que el período más difícil para las tropas aerotransportadas es aquel en que el enemigo, repuesto de su sorpresa, ha reunido los medios necesarios para el contraataque. La falta de armamento poderoso y de vehículos constituye seria desventaja, que la acción de la aviación de apoyo no es suficiente para compensar.

Quedó reforzada la idea de que los elementos aerotransportados debían ser rápidamente apoyados por la reunión a ellos de las Unidades terrestres.

2)- Durante el año de 1942, los británicos realizaron tres golpes de mano.

En febrero, un destacamento de 50 hombres saltó en ITALIA central con la misión de volar el acueducto de TRAGINO. El acueducto fue destruido, pero el destacamento fue capturado antes de haber podido alcanzar la costa, donde un submarino debía recogerlo.

En el mismo mes de febrero, un destacamento de 120 hombres saltó en NORMANDIA, con la misión de destruir y coger parte del puesto de radar instalado en BRUNEVAL. La acción, que había sido cuidadosamente montada y precedida de repeticiones en Inglaterra, tuvo éxito completo. El personal pudo alcanzar

los buques destinados para su embarco.

En noviembre, un grupo de 30 hombres fue embarcado en 2 planeadores, con la misión de destruir una fábrica de "agua pesada" instalada en NORUEGA. El mal tiempo causó la ruptura de los cables de remolque y los planeadores se estrellaron contra el suelo. Todo el personal que quedó vivo fue muerto o capturado. La misión fue cumplida posteriormente por un "comando" transportado por mar.

3)- De noviembre de 1942 a marzo de 1945, los Aliados realizaron en EUROPA toda una serie de operaciones aerotransportadas de amplitud creciente :

- | | | |
|--------------|------|------------------------------|
| - noviembre | 1942 | - Africa Francesa del Norte; |
| - julio | 1943 | - SICILIA; |
| - septiembre | 1943 | - SALERNO; |
| - junio | 1944 | - NORMANDIA; |
| - agosto | 1944 | - PROVENZA; |
| - septiembre | 1944 | - HOLANDA; |
| - marzo | 1945 | - Paso del RHIN en WESEL. |

Sin entrar en el detalle de esas operaciones, exponderemos las particularidades más notables.

En el AFRICA FRANCESA DEL NORTE, 4 batallones paracaidistas fueron utilizados principalmente para cubrir el avance hacia TUNEZ de los elementos motorizados. Dos de esos batallones saltaron en SOUK-el-ARBA y en DEPIENNE. Tuvieron que librar duros combates antes de reunirseles las columnas terrestres o de replegarse hacia éstas.

Esas operaciones confirmaron :

- que una operación aerotransportada debe ser estudiada hasta en sus menores detalles;
- que para el éxito de la maniobra son indispensables

buenas transmisiones y zonas de operación-base;

- que es necesario el abastecimiento aéreo;
- que no se puede dejar obrar sola una Unidad demasiado débil: una Unidad cercada sólo puede defenderse con éxito si tiene ya de por sí cierta importancia como Unidad.

La operación de SICILIA fue igualmente fértil en incidentes y en enseñanzas.

La 82a. D. A. T. recibió la misión de apoderarse de las alturas que dominan a GELA y cortar las comunicaciones de esta población con el Norte y el Oeste.

La 1a. D. A. T. británica debía apoderarse del puente sobre el AMAPO, cerca de SIRACUSA, y del puente sobre el SIMETO, cerca de CATANIA.

Las condiciones atmosféricas, muy desfavorables los días precedentes, mejoraron finalmente en la tarde anterior al día D, y la operación fue desencadenada (noche oscura).

La 82a. D. A. T. puso en acción una Agrupación táctica, que comprendía 4 batallones. Un batallón tomó las alturas Este de GELA. El segundo aterrizaje, más al Norte, fue inmediatamente atacado; los hombres, muertos o capturados. Los otros dos batallones fueron largados en la región de RAGUSA, a más de 40 kilómetros al Este del sitio previsto; tomaron MARINA de RAGUSA y cortaron, cerca de VITTORIA, la carretera de GELA a RAGUSA, a pesar de una fuerte oposición.

Los inconvenientes del armamento liviano de las tropas aerotransportadas aparecieron plenamente cuando un batallón estadounidense se vio atacado por carros de combate "Tigre".

Los destacamentos británicos, más desafortunados al principio, ya que su convoy perdió numerosos aviones por la acción de la DAA de la marina enemiga y muchos planeadores, largados demasiado lejos, tuvieron que amarizar, fueron más afortunados

después y pudieron obtener sus objetivos al precio de violentos combates, durante los cuales los puentes fueron tomados, perdidos y vueltos a tomar.

El día D más 2, un batallón paracaidista, enviado de noche como refuerzo al interior de la cabeza de puente, fue tomado por su cuenta por la DAA amiga. Los combates con las propias Unidades continuaron aún en tierra.

A pesar de esas desventuras, la operación fue un éxito. Por lo demás, demostró :

- que las tropas que participan en una operación combinada deben ser informadas sobre el empleo previsto de tropas aerotransportadas;

- que no es ventajoso dispersar los esfuerzos de las tropas aerotransportadas y darles misiones demasiado numerosas y complicadas;

- que los aviones deben ser guiados sobre las zonas de salto.

El apoyo del desembarco en ITALIA, el empleo de tropas aerotransportadas, había sido previsto bien en la región de CAPANIA, bien en la de ROMA. Pero la 82a. D. A. T. no partió ni para ROMA ni para CAPANIA, sino que recibió, el 13 en la mañana, orden de largar dos Regimientos, en la noche del 13 al 14, en el interior de las líneas de la cabeza de puente de SALERNO. E se refuerzo, cuya manera de encaminamiento beneficiaba el insuficiente rendimiento de las playas de desembarco, permitió restablecer las líneas aliadas. El salto se hizo de noche, en buenas condiciones de precisión, y mostró así todas las posibilidades de guiar que ofrece el radio.

Un batallón largado de noche en la región de AVELLINO realizó en ella muchas destrucciones y regresó luego a las líneas amigas.

En NORMANDIA, una División inglesa y una estadounidense fueron utilizadas para proteger los flancos Este y Oeste del desembarco.

El aterrizaje se hizo en noche clara, con buena precisión. La 6a. División británica, que aterrizó entre CAEN y el mar, pudo apoderarse de los pasos sobre el ORNE. Al final de jornada se unieron a ella las fuerzas desembarcadas por vía marítima. Las Divisiones estadounidenses 82a. y 101a., que aterrizaron en la región de SAINTE MERE L'EGLISE, no pudieron apoderarse de CARENTAN pero protegieron muy útilmente el desembarco de la 4a. División de infantería estadounidense.

Es importante comprobar que, de 9 divisiones que pusieron pie inicialmente en la costa normanda, 3 fueron transportadas por vía aérea, lo cual vino así a compensar la estrechez inicial de las playas de desembarco. Las Divisiones aerotransportadas, que prosiguieron el combate con las Divisiones de infantería, sufrieron la falta de armamento pesado.

La operación de PROVENZA permitió comprobar, demasiado tarde, que la misión de las tropas aerotransportadas no había sido suficientemente ambiciosa.

LA OPERACION DE ARNHEM.- Como ya lo dijimos, la operación de ARNHEM fue la que puso en juego los efectivos más importantes de la guerra 39-45, en cuanto a aerotransportados se refiere. Tenía por fin crear un corredor que asegurara a las fuerzas terrestres el paso de las secciones MOSA-RHIN y ríos secundarios entre EINDHOVEN y ARNHEM.

Fueron puestas en acción tres Divisiones aerotransportadas, de las cuales dos estadounidenses, la 101a. y la 82a., y una británica, la 1a.

La idea de maniobra del comando británico era la siguien-

te (véase croquis anexo) :

Apoderarse, con las tropas aerotransportadas, de los pasos del CANAL GUILLERMO, de los del río MOSA y de los correspondientes a los dos brazos del RHIN (el WAAL y el LECK), mientras que una ofensiva a base de unidades blindadas, al darles sucesivamente la mano a las unidades aerotransportadas, debía progresar hasta el ZUIDERZEE, para provocar así el encercamiento de todas las unidades alemanas situadas al Oeste del eje de operaciones.

Misión de las D. A. T. :

- la 101a., largada en el amplio espacio comprendido entre TILBURG, EINDHOVEN, HELMOND, debía apoderarse del CANAL GUILLERMO;

- la 82a., largada entre GRAVE y NIMEGA, debía apoderarse de los pasos del MOSA y del WAAL;

- la 1a. (británica), depositada alrededor de ARNHEM, debía apoderarse de los puentes del LECK.

La ruptura terrestre estaba confiada al XXX C.E. británico (D. I. 50 y D. I. 43, División blindada de Guardias y 8a. Brigada blindada). Dicho C.E. debía atacar sobre el eje EINDHOVEN-GRAVE-NIMEGA-ARNHEM y alcanzar la costa del ZUIDERZEE.

El avance de este C.E. estaba cubierto por dos operaciones secundarias, así :

- una, del VIII C.E., en dirección N.E.;

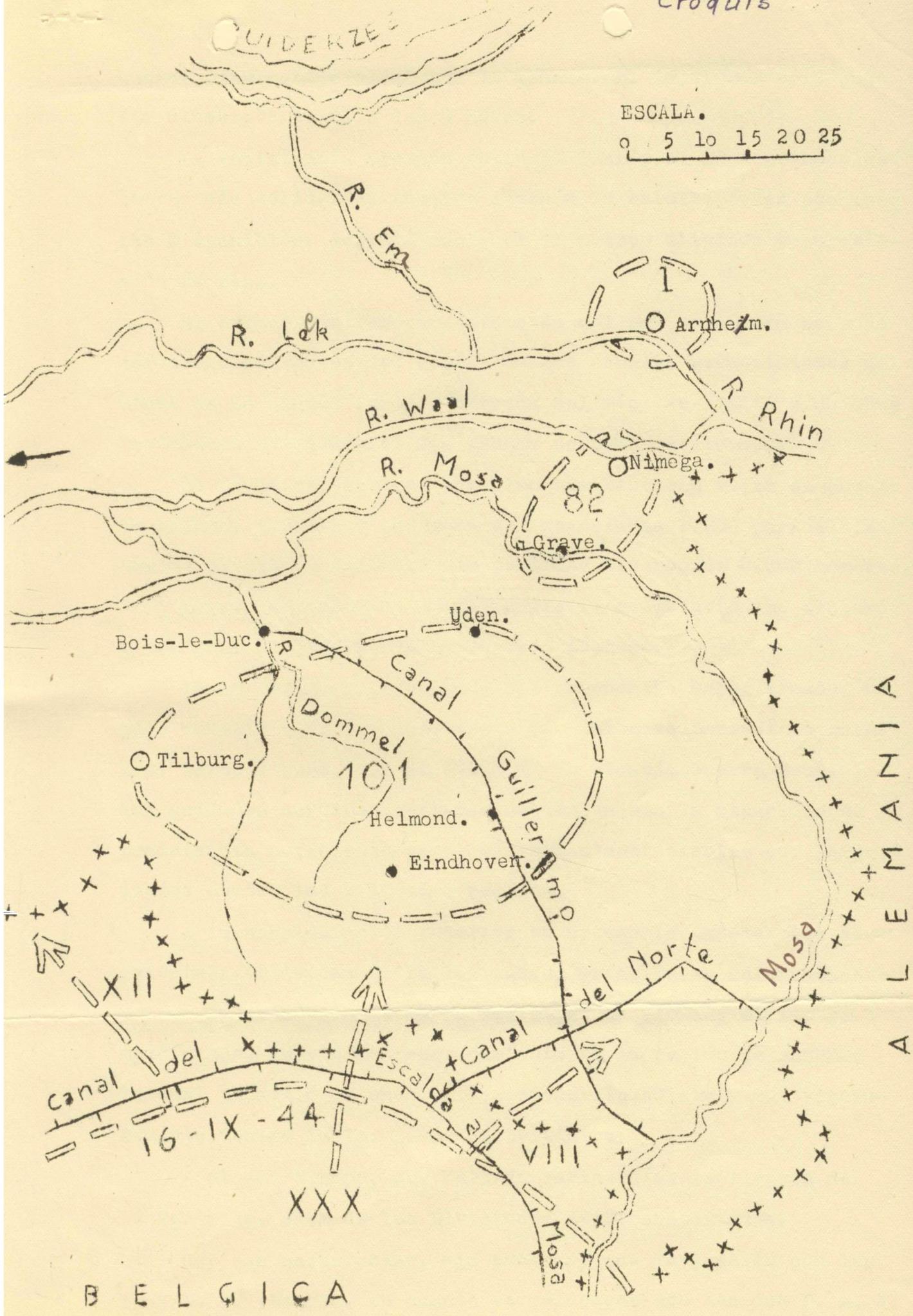
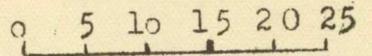
- otra, del XII C.E., en dirección N.W.-

La operación se desencadenó el 17 de septiembre de 1944. Mientras que los blindados de la División de Guardias libran el combate de ruptura del frente alemán, las D. A. T. son largadas, comenzando por la de objetivo más lejano.

La D. B. de Guardias es demorada por fuerte resistencia. Sólo el 18 por la tarde EINDHOVEN fue alcanzada. El puente de GRAVE, que cayó intacto en manos de los paracaidistas estadi-

Croquis

ESCALA.



BELGICA

A
L
E
M
A
N
I
A

nenses, fue pasado el 19 por la mañana. El de NIMEGA sólo pudo ser alcanzado el 21 a las 9 horas.

La resistencia alemana entre el WAAL y el LECK se hace cada vez más sólida. El enemigo lanza a la batalla todas sus fuerzas disponibles, especialmente el II Cuerpo blindado y su aviación de caza.

El enlace con los paracaidistas del Sur de ARNHEM no pudo ser asegurado antes del 22. El enlace con los paracaidistas del Oeste de la ciudad (orilla derecha del río) se limitó a un abastecimiento efectuado el 23. ARNHEM no pudo ser tomada.

El 26 de septiembre, los alemanes hicieron volar el puente de ARNHEM. Solamente pudieron ser rescatados 1.700 paracaidistas de la orilla derecha; sus pérdidas pasaron de 4.000 hombres.

La ruptura no pudo completarse; la explotación no alcanzó el mar; el encercamiento proyectado fracasó.

La 1a. D. A. T., dominada por un enemigo mejor armado, no pudo recibir oportuno socorro de las unidades terrestres normales. Parece, pues, que al final de la segunda Guerra Mundial las unidades aerotransportadas no tenían aún la capacidad de resistencia suficiente para lograr mantenerse solas por largo tiempo contra los blindados pesados.

A la consideración anterior es necesario agregar las siguientes, estimadas entre las causas principales del fracaso :

- la presencia de un Cuerpo blindado alemán, el II, ya mencionado, en vía de reagrupamiento en la región de ARNHEM, lo cual permitió al enemigo reaccionar inmediata y muy vigorosamente contra la 1a. D. A. T. británica;

- el mal tiempo, que retardó varios días la llegada de la 2a. y 3a. olas de las Divisiones aerotransportadas.

Hay que hacer notar, sin embargo, que la junción con las fuerzas terrestres, en cuanto se relaciona con las dos D. A. T.

estadineses, se realizó sensiblemente dentro de los plazos previstos.

La resistencia enemiga en el puente de NIMEGA impidió la unión con la D. A. T. británica. Esta Unidad logró mantener la extremidad Norte del puente de ARNHEM durante tres días, pero terminó por sucumbir bajo el número y el mayor poder.

Muchas discusiones se han planteado para establecer si un aterrizaje más concentrado y poderoso en la región de ARNHEM habría podido entrañar el éxito de la operación. Esta opinión se halla sostenida por un informe alemán sobre la defensa de ARNHEM.

La operación de que acabamos de tratar modificó ciertamente las concepciones del Mando aliado acerca del empleo de las unidades aerotransportadas. Se pensó entonces que, por lo menos en las condiciones del Teatro de Operaciones europeo, era preciso ser menos ambiciosos y emplear las tropas aerotransportadas más cerca de las fuerzas terrestres que puedan apoyarlas con sus fuegos.

PASO DEL RHIN EN WESEL.- La concepción modificada, producto de las enseñanzas dejadas por la operación de ARNHEM, fue realizada en la operación del paso del RHIN en WESEL. El esfuerzo aéreo que exigió esta operación fue gigantesco.

Dos Divisiones aerotransportadas, a saber, una inglesa y una estadinense, fueron empeñadas con la misión de :

- ocupar las alturas N.E. de WESEL;
- apoderarse de los pasos del ISSEL.

Durante los tres días que precedieron al lanzamiento de las tropas aerotransportadas, fueron arrojadas 8.500 toneladas de bombas sobre las comunicaciones alemanas del sector. El 24 de marzo, los aviones de transporte y los planeadores del 90.º

U.S. Troop Carrier Command y de los Grupos 283^o. y 45^o. de la Royal Air Force colocaron en tierra 14.365 hombres, 695 vehículos, 113 cañones y 109 toneladas de municiones. Los bombarderos medianos y los caza-bombarderos habían reducido al silencio la artillería antiaérea enemiga, antes de la llegada de los transportes. Durante toda la jornada, en el curso de 7.000 salidas, la aviación cooperó directamente en las operaciones terrestres, atacando las comunicaciones, las posiciones de artillería y las posiciones fortificadas. Sobre un total de más de 2.800 aviones de transporte empleados, 55 fueron derribados. Las pérdidas por aterrizaje no sobrepasaron del 2 por ciento de los paracaidistas y el 3 por ciento de los planeadores.

Mientras que el paso del RHIN por las primeras Unidades terrestres comenzó a media noche, el aterrizaje de las Divisiones aerotransportadas se hizo de día, a las 10 horas. Las zonas de salto y las de aterrizaje se encontraban, por término medio, a 8 kilómetros del RHIN. Los objetivos más lejanos de las tropas aerotransportadas se encontraban a 12 kilómetros del río.

Dificultades al aterrizaje :

- la presencia de DAA liviana, no descubierta en la zona de aterrizaje británica, ocasionó fuertes pérdidas entre los elementos transportados en planeadores;

- un Regimiento fue largado a 6 kilómetros del sitio previsto, pero este error no acarreó inconvenientes decisivos para el desarrollo de la operación. Se explica el error por el humo que cubría el campo de batalla, proveniente de los bombardeos aéreos y del fuego de la artillería.

Las Unidades aerotransportadas tuvieron que combatir desde el momento de su aterrizaje. Apoyadas por los fuegos de la artillería, en posición entonces en la orilla izquierda del

RHIN, capturaron más de 3.000 prisioneros antes de que a ellas se unieran las fuerzas terrestres, lo que se realizó en fin de jornada. Durante la noche terminaron la conquista de sus objetivos.

La operación terminó por un éxito completo.

En cuanto a los alemanes nuevamente se refiere, durante el resto de la guerra utilizaron aún 2 veces sus tropas aerotransportadas, aunque en pequeña escala :

- la intervención de un batallón paracaidista fue preponderante en la conquista de la isla de LEROS;

- un batallón paracaidista saltó en la región Sur de EUPEN en el momento de la contraofensiva de los ARDENAS, en diciembre de 1944. Tenía por misión apoderarse de EUPEN y atacar la circulación aliada. La acción, preparada apresuradamente, estorbada por la nieve y por un frío riguroso, fue un completo fracaso.

EN EL PACIFICO.- Las operaciones aerotransportadas fueron igualmente numerosas en el PACIFICO. Revistieron un carácter bastante diferente de las realizadas en el Teatro europeo.

Citaremos tres, que parecen bien características :

En 1943 se decidió recuperar a LAE, en la costa Este de NUEVA GUINEA. La operación debía comprender :

- un ataque desde el Este, por una División desembarcada de transportes navales;

- un ataque desde el Noroeste, efectuado por la 7ª División australiana aerotransportada, en la región de NADZAB.

La operación aerotransportada fue proyectada en tres fases :

- toma de una zona de aterrizaje, por Unidades paracaidistas, y establecimiento de una pista por una compañía de ingenie

ros y un batallón de "precursores" ("pionniers"), que efectuarían el movimiento por tierra;

- transporte del primer escalón de la División :

Puesto de Combate,

una Agrupación táctica,

Unidades de ingenieros,

con la misión de avanzar hacia LAE y construir dos pistas de aterrizaje;

- transporte del segundo escalón de la División.

El conjunto de los elementos aerotransportados exigía 1.900 salidas de Dakotas, realizables con un efectivo de 130 aviones de ese tipo.

El abastecimiento diario exigía 28 salidas de aviones por día, para el primer escalón; 54 para el conjunto.

Pero la situación permitía el refuerzo progresivo de la formación aerotransportada y, en realidad, el primer contacto con el enemigo se efectuó 7 días después del aterrizaje del primer elemento.

Una pista para la aviación de caza fue comenzada desde el primer aterrizaje.

Las pistas fueron inicialmente construídas con herramienta de mano.

BIRMANIA.- En 1944 se decidió aerotransportar 2 Regimientos de la 3^a. División india, con el fin de establecer en BIRMANIA, ocupada por los japoneses, una base de operaciones a partir de la cual pudieran lanzarse ataques contra las líneas de comunicación enemigas.

Las zonas de aterrizaje fueron escogidas de manera que la reacción enemiga no pudiera hacerse sentir sino después del establecimiento de las pistas.

Unidades dotadas con material de construcción aterrizaron en planeadores en dos zonas apropiadas. La primera pista estuvo lista la noche siguiente para recibir los Dakotas. Los transportes se hicieron entonces regularmente de noche, sin escolta de cazas.

No hubo oposición terrestre. La reacción aérea japonesa sólo lo tuvo lugar después de 7 días.

El abastecimiento, durante seis meses, de la dicha 3a. División india, ya completa, constituye la operación más notable, porque esta operación abrió nuevos horizontes a la acción de las tropas aerotransportadas.

La campaña de BIRMANIA suministró el primer ejemplo y la primera lección de Grandes Unidades superiores transportadas, apoyadas, abastecidas y evacuadas exclusivamente por vía aérea. El abastecimiento del 16o. Ejército, v. gr., que en abril de 1945 comprendía 356.000 hombres, ascendió a 1.750 toneladas diarias.

CORREGIDOR.- De un género completamente diferente del de la operación de BIRMANIA fue la operación estadounidense de CORREGIDOR.

La isla estaba defendida por 6.000 japoneses. En razón de su relieve quebrado, el Mando estadounidense estimó que una acción aerotransportada sobre la parte alta de la isla conduciría al éxito más rápidamente que una acción limitada a desembarcos marítimos en las playas. Se presentaban grandes dificultades. La mejor zona para el salto de los paracaidistas tenía 300 x 100 metros, con un suelo lleno de hoyos de bombas y de obuses.

Descontando pérdidas de un 20 por ciento al aterrizaje, el Mando estadounidense pensó que la operación sería, a pesar de todo, retributiva.

Muchas jornadas de bombardeo aéreo precedieron el desengaño.

denamiento de la operación, la que fue confiada a una Agrupación táctica, cuyo transporte debía hacerse en 3 olas: dos el día D; una el día D más 1.

El día D soplaban viento muy fuerte, felizmente en el sentido de la longitud de la zona de aterrizaje. A pesar de la poca altura del salto (150 m.), la derivación de los paracaidistas era casi igual a la longitud de la zona en que debían descender.

Para mejorar la precisión del salto, un avión, volando por encima de la zona, debía dar a los aparatos de transporte las indicaciones necesarias, en función de las observaciones que podía hacer.

La primera ola, a pesar de haber sufrido un 15 por ciento de pérdidas en el aterrizaje y de la duración de su reagrupamiento (necesitó más de una hora), pudo beneficiarse de la sorpresa y se apoderó de la parte más alta de la isla y de las instalaciones telefónicas allí organizadas.

Este éxito inicial permitió tomar enteramente la isla en 5 días. Las pérdidas totales en el aterrizaje fueron de un 10 por ciento.

La enseñanza que nos deja esta acción se refiere al beneficio que se puede sacar de una empresa aerotransportada azarosa, pero minuciosamente preparada.

De todas las operaciones aerotransportadas, las de fines de la guerra, entre las cuales se hallan las de mayor amplitud, que pusieron en acción los medios más modernos, son las que parecen más instructivas, de los puntos de vista técnico y táctico. Pero las operaciones y las acciones de principios de la guerra, en las cuales las tropas aerotransportadas se beneficiaron de la sorpresa, debida no solamente al lugar y a la hora escogidos sino también al procedimiento empleado, pue-

den suministrar útiles enseñanzas sobre lo que será eventualmente la intervención futura de las Unidades aerotransportadas.

-II-

LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

A las tropas aerotransportadas las caracterizan los medios de transporte que emplean para llegar al combate.

Transportadas en aviones y planeadores, las tropas aerotransportadas aterrizan en paracaídas, en planeadores o en aviones.

1)- ATERRIZAJE EN PARACAIDAS.- El paracaídas para personal es un elemento cuya construcción exige materiales (seda, nylon, algodón) de excelente calidad. Su mantenimiento y su doblamiento exigen cuidados particularmente minuciosos. También es un material oneroso a la vez en cuanto a fabricación y mantenimiento se refiere. No parece susceptible de grandes modificaciones. Los estudios que se le consagran actualmente tienden a :

- asegurar la perfecta regularidad de apertura y a permitir a priori la verificación de ésta;

- disminuir las oscilaciones durante el descenso, que aumentan considerablemente la rudeza de la llegada al suelo;

- permitir el salto desde aparatos más rápidos (resistencia del velamen y disminución del choque al abrirse el paracaídas).

Desde el punto de vista de empleo, el paracaídas presenta las tres siguientes servidumbres :

- imposibilidad de saltar con viento fuerte (superior a 10 m/s.), so pena de tener al aterrizaje un porcenta-

je inadmisibles de accidentes;

- imposibilidad de saltar sobre terrenos embarazados de obstáculos;

- dispersión de los hombres en el terreno: una veintena de hombres, que salgan de un avión que vuele a 50 m/s, que darán escalonados en una longitud de 600 a 700 metros.

Este último inconveniente, de por sí grave cuando se utilizan aparatos de transporte con capacidad para 15 a 20 hombres, plantea problemas más difíciles de resolver a medida que aumenta el tonelaje de los aviones empleados.

Para no sobrepasar la dispersión de 600 a 700 metros en el terreno, sería necesario poder disponer en los aviones de una salida (puerta o trampa) para 20 hombres transportados. Se han utilizado simultáneamente dos salidas (puerta a cada lado del "fuselage"), pero es imposible saber por ahora si el empleo simultáneo de más de dos salidas dará resultados satisfactorios o si, por el contrario, entrañará considerables peligros para los hombres, cuyos paracaídas, al abrirse el velamen, corren peligro de enredarse entre sí.

Hay una solución por encontrar. Ninguna se ha impuesto hasta ahora.

El material es arrojado en paracaídas :

- a)- llevado por el hombre: armamento individual, equipo;
- b)- llevado en un saco, agregado al hombre por medio de una cuerda de 5 a 6 metros de longitud. Hasta la apertura del velamen, la cuerda está plegada y el saco cogido por el hombre. La cuerda se despliega en seguida, de suerte que el saco toca el suelo antes que el paracaidista, cuya velocidad de aterrizaje es, entonces, la misma que sin el saco.

El peso de tal saco puede alcanzar a 40 kilos.

c)- en recipientes fijados a paracaídas de material de fabricación mucho menos cuidadosa y onerosa que el paracaídas personal :

- cajas o estuches que tengan la forma de una bomba y pueden ser enganchados a los lanzabombas exteriores o pañoles de los aparatos de bombardeo o de los de transporte;

- cestos o fardos de toda clase, transportados en el interior de los aviones de transporte.

En el primer caso, son largados por la tripulación del avión lo mismo que las bombas. Es bien evidente que es posible entonces correr menos riesgo en cuanto a enmarañamiento de los velámenes.

En el segundo caso, son empujados afuera por la puerta o trampa, por una tripulación cuyo entrenamiento debe ser cuidadoso y avanzado, puesto que se trata de hacer salir del avión, en un tiempo que se mide en segundos, un cargamento cuyo peso se cifra en toneladas.

El paracaídas de material corriente soporta una carga de 100 a 150 kilos.

d)- los materiales pesados y estorbosos, que no pueden ser fácilmente desmontados, pueden ser arrojados en paracaídas, con un límite de peso que es, por ahora, de 2 a 3 toneladas.

Es así como han sido arrojados en paracaídas cañones y "jeeps". Pero este procedimiento plantea, para cada material, los siguientes problemas :

- carga y arrumaje en el avión;
- lanzamiento;
- velamen (paracaídas de gran tamaño; agrupación de paracaídas);
- dispositivo amortiguador de choque.

El material lanzado en paracaídas llega disperso al sue-

lo, en la mayoría de los casos, en paquetes de un centenar de kilos.

2)- **ATERRIZAJE EN PLANEADORES.**- El aterrizaje en planeadores presenta sobre el aterrizaje en paracaídas las siguientes ventajas :

- a)- el personal o el material transportado llega agrupado;
- b)- el aterrizaje puede hacerse con viento más fuerte (pero regular);
- c)- puede ser transportado material pesado.

Pero tiene los inconvenientes siguientes :

- a)- la escogencia de la zona de aterrizaje es más difícil. Para los planeadores pesados puede ser necesario el a condicionamiento de la zona;
- b)- el planeador es muy vulnerable durante su maniobra de aterrizaje.

Finalmente, el planeador, rara vez recuperable, representa un medio más oneroso que el paracaídas.

Qué se resolverá en el futuro ? Todo parece indicar que se reservará el planeador :

- para el material que no se puede lanzar en paracaídas;
- puede ser que para ciertos abastecimientos, pues es evidentemente más práctico recibir algunas toneladas de abastecimientos en un sólo embalaje, que recibir las dispersas, en varios paquetes, en una zona de aterrizaje de paracaídas. El máximo de personal y de material ligero será arrojado por medio de paracaídas. Es ésta, por lo menos, la tendencia actual.

3)- **LOS MODERNOS AVIONES DE TRANSPORTE DE LAS FUERZAS AEROTRANSPORTADAS.**- Los tipos de aviones de transporte

que están actualmente en período de desarrollo y que reúnen las características que exigen las fuerzas aerotransportadas son los siguientes :

a)- El C-119. Avión de carga mediano, proyectado para transportar paracaidistas, remolcar planeadores y ser empleado en operaciones de desembarco aéreo. Además de las puertas para carga tiene otras para el lanzamiento rápido de paracaidistas y abastecimientos. Este avión tiene capacidad para transportar todos los elementos del equipo de la división reglamentaria de infantería, excepto los carros de combate, las armas de defensa contra aviones y cierto equipo pesado de ingenieros. Reúne todas las características militares del avión mediano de carga.

b)- El C-124. Ha sido proyectado especialmente para operaciones de desembarco aéreo, pero puede emplearse también para transportar paracaidistas y remolcar planeadores. Tiene puertas para carga y para lanzar paracaidistas. Es capaz para el transporte de carros de combate livianos solamente y para todos los elementos pesados de la división reglamentaria de infantería. Su desventaja principal es que en él han sacrificado la posibilidad de lanzar cargas pesadas por medio de paracaídas a cambio de la facilidad de cargarlo por la nariz.

c)- Aviones transportes de asalto. Se emplean para transportar paracaidistas y carga, y aterrizan en aerodromos pequeños, donde normalmente aterrizarían planeadores de carga. Tienen puertas para carga y lanzamiento de paracaidistas. Están proyectados para reemplazar eventualmente a los planeadores. Pertenecen a este tipo de aviones :

- el C-122;
- el C-123;
- el C-125.

Todos estos tipos de aviones aumentan el número de misiones que podrían encomendárseles a las fuerzas aerotransportadas.

d)- El helicóptero de carga H-16, interesante elemento aeronáutico. Es transporte mixto de carga y tropas. El H-17 ha sido especialmente para carga. Estos helicópteros aumentan notablemente la flexibilidad de las operaciones especiales, tales como las anfibias, el cruce de ríos, las operaciones en la montaña. Muchos expertos son de opinión que los helicópteros transportarán cargas de gran volumen y abastecimientos de un sitio a otro de la cabeza de puente aérea o en zonas independientes similares.

-III-

ORGANIZACION DE LAS UNIDADES AEROTRANSPORTADAS

La organización de las Unidades aerotransportadas ha variado a medida que tomaba mayor amplitud el empleo que de ellas se deseaba.

Inicialmente fueron creados batallones y aún compañías de paracaidistas, unidades de infantería éstas dotadas de armamento liviano.

En una segunda etapa, esas unidades vinieron a ser regimientos de paracaidistas y fueron generalmente asociadas con el empleo en tierra de tropas transportadas en aviones o en planeadores.

En una tercera etapa, asistimos a la creación de la División aerotransportada, Gran Unidad de todas las Armas, en parte provista de paracaídas, en parte dotada de planeadores.

Las Divisiones aerotransportadas inglesas y estadinenses, que aparecieron en 1942, tenían, en 1944, como, por otra parte, la División de paracaidistas alemana, un efectivo de 12.000 a

13.000 hombres y una organización de conjunto similar a la de la División de infantería.

En 1944, la División aerotransportada estadounidense comprendía tres Agrupaciones tácticas regimentales: inicialmente, 2 Agrupaciones tácticas provistas de planeadores, 1 dotada de paracaídas. A partir de 1945, 2 Agrupaciones con paracaídas y una con planeadores.

El Regimiento de infantería en planeadores es análogo al Regimiento de infantería ordinario menos la Compañía de cañones.

El Regimiento de paracaidistas es liviano: los Batallones no tienen Compañía de acompañamiento; la Compañía de fusileros es, igualmente, más liviana.

La artillería de los elementos paracaidistas es de 75 de montaña o de 105 M3.

Para el transporte por aire, los elementos paracaidistas tienen un escalón con planeadores que les lleva algunos vehículos.

Lo anterior, hasta 1947.

Las lecciones de las últimas operaciones de la guerra 39-45 hicieron surgir sólidos argumentos en favor de la modificación de la División aerotransportada :

a)- La vulnerabilidad de los planeadores durante su manobra de aterrizaje y las dificultades que entraña para el Comando de la D. A. T. el hecho de disponer de elementos paracaidistas y elementos en planeadores, de pie diferente, condujeron a suprimir el Regimiento de infantería en planeadores y a reemplazarlo por un Regimiento paracaidista. En cambio, a fin de compensar la desaparición de la infantería en planeadores, que disponía de medios de fuego más pesados, fue aumentado el poder del armamento de las Unidades de paracaidistas.

b)- Aparece también que, una vez reunidas, las Grandes Unidades aerotransportadas están llamadas a continuar la lucha al lado de las Grandes Unidades terrestres. En estas condiciones, es necesario que puedan ser reforzadas por elementos que las pongan en el mismo pie de igualdad con las Divisiones de infantería normales. De ahí la idea de incluir siempre esos elementos en la División aerotransportada, a reserva de ver crear en el interior de la División un escalón consagrado al transporte terrestre (o al marítimo), escalón no sólo de abastecimiento y de reparación sino también combatiente.

En apoyo de este argumento se pudo decir :

- por una parte, en el caso de que una operación aerotransportada se considere inoportuna o imposible, la D. A. T. debe poder ser utilizada como una División de infantería;

- por otra parte, el aumento de tonelaje de los aviones de transporte permitirá conducir por aire Unidades más pesadas y llevar a la zona de aterrizaje una formación aerotransportada no sólo dotada de un armamento poderoso, sino aun móvil.

Estas consideraciones trajeron una modificación de la organización de la División aerotransportada, que pasó a ser una Gran Unidad con un efectivo cercano a los 18.000 hombres, a 3 Regimientos de infantería paracaidista.

Sobre este modelo fue organizada la 25ª. División aerotransportada, en Francia. (1947)

En 1947, y siempre a la luz de las experiencias, lecciones y enseñanzas de la GUERRA MUNDIAL II, la División aerotransportada estadounidense fue reorganizada de acuerdo con los siguientes conceptos :

"1. Las Unidades aerotransportadas serán Unidades estratégicas para ser empleadas por los jefes del escalón Grupo de E-

jércitos o escalones superiores.

"2. Las Unidades aerotransportadas no se emplearán normalmente en misiones que puedan realizarse más rápida y económicamente por otras fuerzas, como la infantería normal y las blindadas.

"3. La División aerotransportada constará orgánicamente de aquellas Unidades que se empleen inicialmente para desempeñar la misión principal de envolvimiento vertical, dejando el mínimo de elementos en retaguardia, para ser llevados al frente por otros medios.

"4. Al emplearse en conjunto con fuerzas terrestres, las tropas aerotransportadas serán relevadas lo antes posible, si la situación táctica lo permite. Sin embargo, podrán ser empleadas en operaciones independientes detrás de las líneas enemigas, para ocupar y establecer cabezas de desembarco aéreo, sin intención de darles apoyo o refuerzo que no sea por aire, caso en el cual deberán operar así por tiempo indefinido.

"5. Si al unirse a otras fuerzas la D. A. T. no es relevada y se mantiene en la línea debido a su posición, deberán adscribirsele y suministrársele las fuerzas y el equipo necesarios para que su efectivo y su potencia de fuego sean equivalentes a los de una División reglamentaria de infantería. Tales Unidades de **complemento** serán consideradas como parte reglamentaria de la División aerotransportada".

ELEMENTOS ORGANICOS DE LA DIVISION AEROTRANSPORTADA ESTADINENSE

C. G. Divisionario :

Cp. de Plana Mayor

Cp. de transmisiones

Cp. de conservación de material de guerra

Cp. de conservación de paracaídas

Cp. de reemplazos

Banda

Destacamento de San. militar, con el C. G.

Cp. de policía militar

Cp. de intendencia

Pelotón antitanque.

Infantería :

3 regimientos de Inf. aerotransportada, cada uno con :

- Cp. de Plana Mayor
- Cp. de servicios
- Cp. de apoyo
- Cp. de sanidad militar
- 3 batallones de infantería, cada uno con :
 - Cp. de Plana Mayor
 - 3 Cps. de fusileros
 - Cp. de armas de acompañamiento.

Artillería divisionaria :

Bat. de Plana Mayor

3 batallones de artillería de campaña, c/u con :

- Batería de Plana Mayor
- Batería de servicios
- 3 baterías de artillería de campaña
- 1 batallón de artillería antiaérea, con :
 - Batería de Plana Mayor
 - 2 baterías de artillería antiaérea.

Ingenieros :

1 batallón de ingenieros, con :

- Cp. de Plana Mayor y de servicios
- 3 compañías de ingenieros.

Sanidad :

1 batallón de sanidad militar, con :

- Cp. de Plana Mayor
- Cp. de ambulancias
- Cp. de evacuación.

UNIDADES ADSCRITAS A LA DIVISION AEROTRANSPORTADA, PARA COMBATE PROLONGADO :

- 2 batallones de tanques pesados
- 1 compañía de reconocimiento
- 1 batallón de artillería de campaña
- 1 compañía de conservación de material de guerra
- 1 compañía de intendencia para servicio en campaña.

Como puede observarse, la División aerotransportada actual es fundamentalmente igual a la División de infantería, con una diferencia característica : la habilidad de aquélla para medirse con el enemigo desde el aire.

La D. A. T. cuenta hoy con todas las armas terrestres necesarias para desempeñar su misión principal, que es la de "envolvimiento vertical", y con los medios para mantenerse en acción a base de reabastecimiento por aire. Para darle mayor flexibilidad, todas sus Unidades orgánicas se adiestran para obrar como paracaidistas y "planeadoristas". Su organización prevé ciertas Unidades reglamentarias que se le agrégan como complemento para incrementar la cuando se empeña en combate prolongado. Así, la División puede permanecer en acción por un período de tiempo equivalente al de la División de infantería terrestre normal.

Al asignársele una misión específica, la D. A. T. se organiza normalmente en tres escalones : I - escalón de asalto; II - escalón de complemento; III - escalón de retaguardia.

No existe regla fija para la organización de cada escalón. La organización se adapta a la operación proyectada y dependerá de la misión, del número de aviones disponibles, de las características del terreno en la zona-objetivo y de los efectivos y el dispositivo de las fuerzas enemigas.

Escalón de asalto.- Consta de agrupaciones regimentales de combate (agrupaciones tácticas), de la reserva de la División y del grueso de las tropas, elementos éstos que conquistan la cabeza de desembarco aéreo. Si los aviones disponibles lo permiten, todos los elementos desembarcan el mismo día.

La agrupación regimental de combate consta, casi siempre, de un regimiento de infantería y un batallón de artillería, a las cuales se les agregan otras Unidades, según lo exijan la situación y la misión.

No hay formación normal para la reserva. Su composición depende de los variables factores que intervienen en la situación y en la misión. Sin embargo, en todos los casos debe comprender Unidades de infantería y de armas antiblindaje. Las Unidades de reserva se reunirán en un punto central, para ser empleadas en el momento necesario y en el sitio preciso.

El grueso de las tropas está constituido por los elementos de comando, de control y de administración necesarios para ejercer una acción centralizada.

Escalón de complemento.- Es aquella parte de la División aerotransportada que no entra en combate inicialmente, pero que, tan pronto como es posible, se une al escalón de asalto en la cabeza de desembarco aéreo. Este escalón puede moverse por aire, por mar o por tierra, o por una combinación de estos elementos. El escalón de complemento, que depende de los medios de transporte empleados, consta de vehículos adicionales y e-

quipo pesado de las Unidades que componen el escalón de asalto, de las Unidades orgánicas de la División no empleadas en el asalto y de las Unidades adicionales reglamentarias.

Escalón de retaguardia.- Como su nombre lo indica, es aquella parte de la D. A. T. que permanece en la Base para desempeñar las funciones administrativas que no pueden llevarse a cabo eficazmente en la zona de combate. Generalmente consta de la compañía de conservación de paracaídas, las secciones administrativas de la División y los regimientos y batallones independientes.

-IV-

EMPLEO DE LAS TROPAS AEROTRANSPORTADAS

- 1)- CARACTERÍSTICAS Y SERVIDUMBRES DE EMPLEO.- Miksche ("Paratroupes", op. citada), expresa lo siguiente : "Una sólo condición -pero imperiosa- limita el radio de intervención de las fuerzas aerotransportadas : Ninguna tropa puede ser lanzada con éxito en la retaguardia del enemigo si ella no puede contar plenamente, durante todo el tiempo que exija su operación, con un apoyo aéreo eficaz. A falta de tal condición, cualquier ventaja inicial que haya conquistado puede transformarse en un fracaso decisivo".

Antes de tratar sobre DOCTRINA y MISIONES, y de ver lo relativo al proceso de la preparación de una operación aerotransportada, conviene recordar las características de la acción de las tropas aerotransportadas y las servidumbres a que está sometido su empleo.

Activo de las tropas aerotransportadas :

- gran movilidad estratégica;
- posibilidad de salvar obstáculos;

- posibilidad de realizar la sorpresa y de obtener un poderoso efecto moral sobre el enemigo.

Pasivo de las tropas aerotransportadas :

- poca movilidad una vez en tierra;
- dependencia completa con respecto a la aviación; por consecuencia, con respecto a las condiciones meteorológicas;
- gran vulnerabilidad durante el transporte, el aterrizaje y la reunión.

El empleo de tales tropas implica, entonces, las siguientes condiciones :

- dominio del aire en el punto escogido y durante el tiempo necesario;
- condiciones meteorológicas favorables;
- zonas de lanzamiento y de aterrizaje aceptables;
- plazos de preparación suficientes;
- seguridad de que el abastecimiento de las Unidades podrá hacerse, sea por una corriente terrestre establecida en corto plazo, sea por una corriente aérea cuyo poder está evidentemente en proporción con la importancia de la Unidad empeñada.

2)- DOCTRINA Y MISIONES.- Las tropas lanzadas desde el aire convienen particularmente para amenazar al enemigo en su retaguardia y en sus flancos.-Las operaciones aerotransportadas pueden tener dos caracteres : el de una verdadera maniobra de envolvimiento vertical en grande escala o el de simples "golpes de mano" (acciones de hostigamiento), actos de sorpresa cuyo mejor ejemplo moderno es la incursión ("raid") llamada de "commando". La diferencia entre sus dos formas de empleo reside ampliamente en la fuerza de las tropas empleadas, pero es

forzoso reconocer que es casi imposible trazar un límite bien claro entre el "golpe de mano" y la verdadera "operación". La distinción nace también frecuentemente de una diferencia de carácter. Generalmente, el golpe de mano es una acción aislada, poco ligada a otros acontecimientos. Al contrario, las operaciones de tropas aerotransportadas, ejecutadas aisladamente, son raras. Sólo se justifican en teatros de operaciones secundarios y en ciertas circunstancias excepcionales, nacidas de incidentes localizados. Excepto esos casos particulares, las acciones de envolvimiento confiadas a fuerzas aerotransportadas sólo pueden tener éxito -y es este un carácter común a toda táctica- si están enlazadas con otras operaciones. Al decir esto es necesario pensar menos en la cooperación entre diferentes Unidades de tropas aerotransportadas que en la que debe existir entre éstas y las Unidades terrestres. Las enseñanzas de Clausewitz se aplican aquí plenamente cuando dice : "Es una idea absolutamente falsa considerar como ventaja inmediata la propia presencia en la retaguardia del enemigo. Esta situación no tiene en verdad ningún valor por sí misma. No adquiere valor sino en conexión con otros factores". Y en el capítulo titulado "De la estrategia en general", en su famosa obra "De la Guerra", precisa su pensamiento al observar que "la posesión de provincias, de ciudades, de fortalezas, de puentes o de almacenes puede muy bien ser el objetivo de un combate, pero no podría ser jamás el objetivo final de una batalla".

Las tropas aerotransportadas tienen por función, en todas las fases de la batalla, obrar en puntos esenciales de la retaguardia del enemigo, de sus flancos o de su territorio. Su misión debe ser perfectamente coordinada con el juego de las fuerzas terrestres, y su esfuerzo actuar como palanca en favor de éstas.

Las operaciones aerotransportadas son dirigidas siempre hacia objetivos bien definidos, y, según la naturaleza o la situación de éstos, su influencia sobre el resultado de la batalla se ejerce de manera directa o de manera indirecta. Las acciones indirectas son aquellas que golpean profundamente el interior del territorio enemigo. Pueden ellas aún ejercer influencia crucial sobre el desarrollo estratégico de la batalla principal (operación alemana en Holanda sobre los puentes estratégicos del río Mosa, en 1940).

En contraste con las acciones indirectas, las acciones directas tienen, en principio, un carácter más limitado. Las Unidades aerotransportadas son, en este caso, empeñadas en estrecho contacto con las fuerzas terrestres y forman con ellas un conjunto táctico fuertemente enlazado (captura del fuerte Eben-Emael en Bélgica, en 1940). Sin embargo, en una operación de gran amplitud, acción indirecta y acción directa pueden ser combinadas, y cada combate parcial de una y de otra categoría contribuir, por su parte, al mismo resultado final.

Las fuerzas aerotransportadas encuentran evidentemente su campo de acción más provechoso en las operaciones ofensivas de gran amplitud. La victoria ha sido siempre, y en nuestros días más que nunca, una cuestión de transporte, de velocidad. El General Conde de Schlieffen, quien ensayó siempre forzar la victoria por una acción sobre la retaguardia del enemigo, expresó lo siguiente : "Hostigad al enemigo en todos sus movimientos. Aumentaréis así las oportunidades de éxito de la maniobra de envolvimiento confiada a las fuerzas principales". Para la aplicación de tal doctrina, las mejores ejecutantes son, con absoluta seguridad, las tropas aerotransportadas, "puesto que ellas son el instrumento del envolvimiento vertical, como las

fuerzas terrestres motorizadas lo son del envolvimiento horizontal".

LA SORPRESA.- Es apenas natural que la sorpresa haya desempeñado su papel de "cuadruplicar el éxito" cuando los primeros desembarcos de paracaidistas alemanes en Holanda y en Francia, o en el aterrizaje de planeadores, guarnecidos de "zapadores de asalto", sobre la superestructura del fuerte Eben-Emael en Bélgica. Es más notable que, hasta el final de la guerra 39-45, elementos tan frágiles y vulnerables como son los paracaidistas y los planeadores durante la fase de aterrizaje, hayan podido ser colocados en tierra, en cada ocasión, con pérdidas aceptables. Durante la fase crítica de la reunión de los elementos dispersos, el adversario, en las operaciones de cierta importancia, no logró intervenir oportunamente. El combate no se entabló, generalmente, sino varias horas y, a veces, una jornada después del aterrizaje, como sucedió en el sector confiado a las Divisiones aerotransportadas estadinenses en Holanda (1944).

Sin embargo, el Comando alemán estaba prevenido contra la amenaza de desembarcos aéreos y había hecho tomar a sus fuerzas precauciones de defensa. En Normandía y en Provenza no sólo los presuntos terrenos de aterrizaje estaban minados y sembrados de trampas, sino que reservas móviles habían sido destinadas para la lucha contra los elementos aerotransportados. Con demasiada frecuencia, la intervención de esas reservas fue tardía.

La sorpresa, a pesar de tales precauciones, se explica por la extensión de la zona amenazada. En el supuesto de que el adversario conoce exactamente el estacionamiento de los aviones de transporte y su escolta de cazas, no está en capacidad de definir el sector de ataque a distancia de 500 kilómetros, por ejemplo, porque el movimiento de la aviación puede no ser eje-

cutado sino en último momento. El desembarco en Sicilia fue hecho con planeadores llevados de Inglaterra a Marruecos por aire, razón por la cual podía temerse, desde la iniciación del movimiento hasta el último instante, una intervención aerotransportada en las costas de la Mancha y del mar del Norte.

Por otra parte, el dominio del aire, que juega casi siempre en beneficio del ataque, permite bloquear las comunicaciones del sector escogido. Las reservas locales sólo pueden intervenir después de un movimiento lento, muy frecuentemente de noche, y sin su material pesado. Las reservas estratégicas son, hasta ahora, intransportables, como fue bien demostrado tanto en Italia como en Normandía y en Provenza, cuando no se cuenta con el dominio del aire.

En el futuro, la sorpresa debe obrar más todavía. El radio de acción de la aviación de transporte, así como su capacidad de carga, han sido aumentados, y todo indica que lo serán aún más en el porvenir. Además, las flotas de portaaviones pueden acrecentarlo con su concurso. Los probables teatros de operaciones se extenderán a continentes enteros. Vastas zonas deshabitadas ocultarán los preparativos o dejarán en la incertidumbre a cerca de los objetivos de las expediciones aerotransportadas, objetivos que la defensa está en peligro de descubrir sólo cuando el adversario se halle sólidamente posesionado del terreno.

La interrupción de las comunicaciones a través de extensiones vastas y desiertas será mucho más fácil que en los sectores de tan densa red caminera como son los de Europa occidental o de Europa mediterránea, donde fueron realizados los desembarcos aéreos de 1943 a 1945. Ciertas penínsulas siberianas o ciertas del Gran Norte canadiense sólo son accesibles por mar, durante la buena estación, o por aire. El único medio de ex-

ración de la población civil. Como es difícil distinguir las

pulsar de ellas una tropa aerotransportada que allí se haya instalado será, frecuentemente, el montar otra expedición, igualmente aerotransportada, más poderosa que la del adversario.

LOS GOLPES DE MANO Y LAS OPERACIONES CON GRANDES EFECTIVOS.- La acción de las tropas aerotransportadas se divide, como ya tuvimos ocasión de verlo, en incursiones para dar "golpes de mano" (hostigamiento) y en verdaderas "operaciones" con grandes efectivos. Unas y otras tienen la ventaja de obligar al adversario a tomar medidas de defensa diferentes y generalmente contradictorias.

Es posible creer que uno de los errores del Comando aliado y, a pesar de sus brillantes éxitos, también del Comando alemán, fue no haber acentuado suficientemente los caracteres propios de estas dos formas de acción de las tropas aerotransportadas.

La incursión ("raid") para dar un golpe de mano no es otra cosa que la transposición de la acción de los "commandos", cuya amenaza se extiende a todo un territorio y no únicamente a una estrecha faja de terreno. En Noruega, en Normandía, en San Nazario, los "commandos" británicos lograron plenamente imponer al adversario la necesidad de organizar un poderoso sistema defensivo, que inmovilizó durante varios años y en un período crítico, cientos de miles de trabajadores y decenas de Divisiones.

El interés de las incursiones de hostigamiento y la dificultad de ejecutar la correspondiente parada crecen con la extensión de los territorios ocupados por el adversario. Obligan, pues, a adoptar un dispositivo muy disperso, que absorbe muchos hombre y no conviene contra una operación de grandes efectivos.

El rendimiento de tales incursiones es particularmente elevado en aquellas regiones en que se puede contar con la colaboración de la población civil. Como es difícil distinguir las

destrucciones hechas por los elementos guerrilleros de la región considerada de aquellas que son obra de combatientes regulares dejados en tierra desde el aire, el hecho en sí provoca medidas represivas por parte del invasor, lo cual fuerza la colaboración de la población civil en contra de aquél. El asunto quedó plenamente demostrado durante el conflicto 1939-45.

El Comando soviético fue el primero, y puede decirse que casi el único, en comprender la importancia extrema del hostigamiento en la zona de la retaguardia enemiga por acción de débiles efectivos desembarcados en regiones difíciles de limpiar, los cuales obtenían del adversario, por medio de hábiles y audaces golpes de mano, lo necesario para vivir y combatir durante muchos meses.

Entre las posibilidades de acción no aprovechadas en el último conflicto bélico es conveniente indicar los desembarcos de elementos aerotransportados, con débil efectivo, en las vecindades de una frontera neutral. Una vez ejecutadas las destrucciones previstas, tales elementos se harían internar por el país neutral vecino. En esta forma, por algunos miles de hombres temporalmente sacrificados, los Aliados habrían podido obligar a Alemania a organizar, a lo largo de las fronteras de Suecia y de Suiza, una verdadera línea fortificada, necesariamente guarnecida con efectivos apreciables.

En el futuro, el reembarco de Unidades colocadas en tierra ofrece interesantes perspectivas. El empleo de aviones que aterrizan en campos pequeños; de cohetes de despegue; de planeadores enganchados por aviones en vuelo; de helicópteros (recordemos los tipos H-16 y H-17, ya mencionados), todo ello combinado con expediciones de bombardeo, podrán permitir el colocar en tierra y recoger luégo, en misiones cuya duración osci-

le entre una noche y algunos días, Unidades de efectivo total elevado.

Las operaciones aerotransportadas importantes de los Aliados, que no tuvieron éxito (Arnhem, p. ej.), fracasaron generalmente por falta de efectivos. Lo que podría considerarse como "justo medio" no conviene lo mismo en tratándose de desembarco aéreo que de desembarco naval. Es preciso escoger entre el desembarco tipo "commando", de algunos centenares de hombres, y la operación montada tipo desembarco en Normandía. El fracaso de Dieppe (Operación "Jubilée", 19 agosto 1942) se debió, indudablemente, a que la operación participó de uno y otro tipo.

En verdad, si el conjunto de operaciones confiadas por el Comando aliado a las tropas aerotransportadas no dio el resultado que se esperaba, a pesar de los grandes esfuerzos en lo referente a los efectivos empeñados, se debió a que tales efectivos resultaron insuficientes. Ese esfuerzo se dirigió más a los medios de transporte aéreo que a los hombres.

Si ninguna catástrofe resultó de los desembarcos marítimos, los resultados poco brillantes de los desembarcos aéreos y, en particular, el fracaso de Arnhem, deben ser imputados a la insuficiencia de efectivos de que hemos hecho mención. Los alemanes confesaron que su contraataque en Arnhem obtuvo éxito apenas justamente. Mantenido con una densidad algo superior, la cabeza de puente aéreo británica hubiera podido resistir. En esa forma, el Rin habría sido pasado desde septiembre de 1944 en lugar de haberlo sido en marzo de 1945. El hecho habría traído todas las consecuencias que pueden atribuirse a una irrupción en Alemania del Norte, al día siguiente de las graves pérdidas sufridas en Francia por la Wehrmacht.

Lo que sorprende en estas operaciones, en que los aviones se cuentan por decenas de miles en pocos días, es la despropor-

ción entre la preparación, el apoyo y los efectivos humanos comprometidos, tanto terrestres como aéreos.

Las acciones de "golpes de mano" y las verdaderas "operaciones" con grandes efectivos encontrarán, unas y otras, su sitio en la guerra futura. Las primeras harán cernir sobre grandes extensiones una amenaza que obligará al adversario a dispersar en éstas sus fuerzas. Las últimas, alimentadas en forma continua, pondrán en acción poderosos efectivos, que crearán gigantescos "bolsones" con tropas decididas a resistir y regularmente reabastecidas por enormes flotas aéreas. La reducción de esos "bolsones", puede pensarse, constiuirá una verdadera guerra de sitio, más onerosa para el sitiador que para el defensor, en los sitios favorables. (Recordemos las organizaciones defensivas llamadas "posiciones de erizo", de los alemanes en Rusia). La lección dejada por la operación británica en Birmania central demuestra que será imposible eliminar tropas aerotransportadas, desembarcadas en sectores favorables, si no se cuenta con medios especialmente adecuados y poderosos.

MISIONES.- El resumen histórico hecho en el capítulo I ha mostrado que las tropas aerotransportadas recibieron las siguientes misiones :

a)- Misiones de destrucción y de sabotaje (hostigamiento por medio de "golpes de mano"), confiadas a grupos de efectivo débil (Bretaña, Holanda) :

- ataque de un objetivo preciso, de valor económico, político, técnico, militar;
- ataque de las líneas de comunicación.

b)- Misiones en cooperación directa con las fuerzas terrestres, que pueden situarse :

- Sea en el cuadro táctico de la acción de e-

sas fuerzas terrestres (Wesel), que pueden apoyar con sus fuegos la acción de las tropas aerotransportadas :

- ataque a la retaguardia del campo de batalla (Puestos de Mando, Artillería);
- toma de una segunda posición enemiga, o toma de una zona de terreno propia para reforzar la defensa;
- ataque a la línea de resistencia.

- Sea en el cuadro estratégico de la acción de esas fuerzas terrestres (Holanda, 1940 y 1944) :

- tomar puntos de paso estratégicos, para aislar al enemigo atacado o para permitir en seguida el uso de ellos por las fuerzas amigas.

Las acciones de las fuerzas aerotransportadas se sitúan particularmente bien en el cuadro de una operación de desembarco aeronaval. La defensa costera presenta menos continuidad que una línea de resistencia en un frente terrestre ordinario, y el enlace con los elementos desembarcados puede ser asegurado más rápidamente.

c)- Misiones independientes (casos particulares), durante las cuales los elementos aerotransportados deben permanecer aislados durante cierto tiempo (Birmania).

d)- En una situación general defensiva, las tropas aerotransportadas pueden desempeñar el mismo papel, en enlace con un contraataque, o ser utilizadas para reforzar un sector. Su empleo entre el enemigo mismo produce siempre el mejor rendimiento.

Bien entendido, las misiones de las tropas aerotransportadas no están forzosamente limitadas siempre a aquellas que se les vieron confiar durante la guerra 1939-45.

Las dos o tres Divisiones aerotransportadas empeñadas por los Aliados en Europa Occidental aterrizaron entre un dispositivo alemán que comprendía unas 60 Divisiones terrestres. Fue en esas condiciones que los Comandantes de D. A. T. aliados estimaron, después de ARNHEM, que una D. A. T. no podía realizar su esfuerzo sino en una sola dirección; que la conquista de un terreno de aterrizaje era una misión suficiente para absorber toda una División.

Pero el mismo efectivo empeñado mientras el enemigo está en vía de disponer sus fuerzas puede pretender desempeñar un cometido más ambicioso, controlar una zona más vasta, obtener de golpe un resultado más decisivo.

Cuando las fuerzas aéreas enemigas se hallan igualmente en vía de disposición, todo aparato de protección y de preparación resulta inútil en gran parte. Si se aprovecha esta circunstancia favorable, la parte aérea de la operación proyectada viene a ser mucho más simple y más económica.

No es útil precisar las misiones por confiar a las tropas aerotransportadas, misiones que resultan, en cada caso, de un estudio cuidadoso, exacto y detallado de la situación. Al limitarse a las simples generalidades precedentemente descritas, se corre peligro de perderse en multitud de hipótesis y de casos particulares.

De todas maneras, es preciso buscar siempre :

- un plan sencillo,
- una acción de sorpresa y de "masa".

3)- PREPARACION DE UNA OPERACION.- Imaginemos un teatro de operaciones cualquiera, en el cual un Comandante en Jefe se propone desencadenar una acción aerotransportada en enlace con una acción ofensiva de todas sus fuerzas terrestres o parte de

ellas. un efectivo relativamente restringido, para definitiva

La operación aerotransportada debe realizarse con una o varias Grandes Unidades aerotransportadas. Esto depende de una armónica proporción entre las fuerzas aerotransportadas y las terrestres de que el Comandante en Jefe disponga, si es con todas, o vaya a emplear, si es que sólo necesita parte. Puede que únicamente necesite empeñar una fuerte fracción de D. A. T. Ello resultará, como es lógico, del estudio preciso y detallado de la situación.

a)- Organización del Comando :

La cuestión de la organización del Comando se plantea para toda operación combinada.

Los escalones de Mando puestos en acción son :

- las tropas aerotransportadas;
- la aviación de transporte;
- la G. U. terrestre en provecho de la cual se va a efectuar la acción aerotransportada.

Si el efectivo aerotransportado que se va a empeñar es débil en comparación con los efectivos terrestres, la aviación que participe en la operación tendrá que ser una fuerte fracción del conjunto de los medios aéreos.

Volveremos así a lo visto en :

CRETA

el valor de 3 Divisiones, o sea $1/80$ de las fuerzas terrestres alemanas;

1.000 aviones, o sea $1/5$ ó $1/6$ de la aviación alemana.

WESEL

2 Divisiones, o sea $1/35$ de las fuerzas terrestres del frente occidental europeo;

participación de $1/3$ hasta $1/2$ de las fuerzas aéreas.

Para un organismo de tal clase, que sirve

Tierra: un efectivo relativamente restringido, pero definitivamente empeñado.

Aire: una fuerte proporción del efectivo total, que participó por duración limitada y relativamente corta.

La preparación de la operación exige estudios en común :

- del Comando del escalón terrestre, en provecho del cual se hace la operación, con el Comando de las tropas aerotransportadas, que conducen a la definición de la misión de las tropas aerotransportadas;
- del Comando de la aviación de transporte y los Comandos de las fuerzas aéreas de protección y de apoyo, que conducen a la organización del movimiento de los aparatos de transporte;
- del Comando de las tropas aerotransportadas y el Comando de la aviación de transporte, que conducen a la organización del transporte aéreo y del aterrizaje. Y es éste el punto delicado, puesto que comprende un enlace entre dos Fuerzas armadas diferentes.

En caso de divergencia en los puntos de vista entre los comandos de las tropas aerotransportadas y la aviación de transporte, es preciso ir hasta el escalón Comandante en Jefe, a fin de hallar una autoridad capacitada para zanjar las dificultades. Para que las dificultades puedan ser resueltas con conocimiento de causa, es indispensable que quien está llamado a hacerlo haya participado en los estudios. De ahí la idea de un escalón de comando que dependa directamente del Comandante en Jefe, escalón especializado en la preparación de operaciones aerotransportadas.

Los Aliados crearon un órgano de Comando; el 1er. Ejército Aerotransportado, que comandaba a la vez la aviación de transporte y las tropas aerotransportadas, hasta su aterrizaje.

Parece indispensable un organismo de tal clase, que sirve

de núcleo alrededor del cual llegan a trabajar en común los representantes de las tropas aerotransportadas y de la aviación de transporte durante el plan de preparación y la iniciación de la fase de ejecución.

Una vez en tierra, las tropas aerotransportadas pasan a órdenes del escalón terrestre para el cual trabajan.

b)- Establecimiento de las grandes líneas de la operación :

El establecimiento del plan de una operación aerotransportada será siempre un trabajo de aproximaciones sucesivas, pero interesa que desde el principio se tome cierto número de decisiones básicas:

- Definición de la misión y, particularmente, escogencia del momento y del lugar.

La escogencia del momento y la escogencia del lugar están tanto más ligadas cuanto que las tropas aerotransportadas, abandonadas a sí mismas, sólo podrán durar cierto tiempo. La distancia del lugar de aterrizaje está en función de la presunta rapidez del avance de las fuerzas terrestres.

Tendrá la acción aerotransportada más efecto si es desencadenada al mismo tiempo que la de las fuerzas terrestres, o bien si, partiendo con cierto retardo, tiende a facilitar y a profundizar la explotación del éxito ?

A los diferentes argumentos que pueden presentarse es preciso agregar uno, de orden técnico:

Si las tropas aerotransportadas deben partir al mismo tiempo que las fuerzas terrestres, se podrá escoger el día D de manera que las condiciones meteorológicas sean satisfactorias.

Si las tropas aerotransportadas deben obrar en el momento en que las fuerzas terrestres hayan obtenido determinado resultado, alcanzado determinado punto, se corre el peligro de que las condiciones meteorológicas no sean favorables en el momen-

to en que el desencadenamiento se demuestre oportuno: la operación aerotransportada quedaría sin objeto. Habría, entonces, que preparar varias operaciones que correspondan a fases sucesivas de la maniobra terrestre, si no se quiere quedar a merced de un corto período de mal tiempo. De ahí las complicaciones en la preparación. En cuanto a la escogencia del lugar, puede estar influida por el hecho de que la posibilidad de utilizar un terreno donde puedan aterrizar los aviones de transporte entraña notable economía de transporte: economía de tonelaje (30 a 40%); economía de todos los medios de aterrizaje.

Finalmente, el estado de espíritu de la población, la ayuda que eventualmente se puede esperar, pueden influir ampliamente en la decisión cuando la operación se va a efectuar en territorio amigo.

- Los medios aerotransportados y la aviación de transporte por poner en acción.

Es otra de las decisiones básicas, pues del número de aviones disponibles dependen las posibilidades de acción de los elementos aerotransportados.

Igualmente, lo más pronto posible deben ser establecidos :

- un plan de informaciones, que tendrá por objeto suministrar todas las informaciones de orden topográfico, económico, sobre la zona de operación, sobre el orden de batalla enemigo en la región de los objetivos, en particular las fotografías aéreas, que constituirán los documentos básicos para el estudio detallado de la operación.

→ un plan de seguridad, destinado a ocultar al enemigo, sobre todo a sus reconocimientos aéreos, a sus escuchas de radio y a sus agentes, la concentración de los medios (particularmente los medios aéreos) y el lugar de la operación.

El mantenimiento del secreto reviste importancia particu-

lar, por la vulnerabilidad de las tropas durante el transporte y la primera fase de la operación.

Definidas las bases, el estudio de la operación se continúa en común, hasta donde sea posible, por el E. M. terrestre y el E. M. aéreo.

Trataremos lo que corresponde más particularmente al escalón terrestre.

c)- Estudio de la operación en tierra.-

Este estudio comprenderá, desde el principio, la escogencia de las zonas de aterrizaje, que deben :

- tener una superficie en relación con la Unidad que se va a empeñar en la operación :

700 x 1.000 metros para un batallón;

alrededor de 10 kilómetros cuadrados para una D. A. T.

- estar al abrigo de una reacción instantánea del enemigo;
- permitir llegar sobre el objetivo antes de haber perdido el beneficio de la sorpresa.

Las zonas de aterrizaje se adoptan de acuerdo con la aviación de transporte, que exige también de ellas otras cualidades.

El Comandante de las tropas aerotransportadas establece su maniobra entre las zonas de aterrizaje y los objetivos. En los elementos de su decisión figuran :

- la hora de la operación, que precisa las posibilidades de reagrupación;
- el número de aviones de transporte disponibles, que le da el valor aproximado del efectivo que podrá aterrizar con la primera ola;
- la rapidez con que se hará el aterrizaje de la primera

- ola (como indicación, sobre zonas de dimensiones análogas a las anteriormente citadas, un batallón puede aterrizar en poco menos de 10 minutos; el grueso de una División, en una hora);
- los plazos que separan las diferentes olas, es decir, la duración aproximada de una rotación de aviones de transporte;
 - la necesidad de asegurar la libertad de utilización de una zona de aterrizaje para la llegada de las diferentes olas, luego para el abastecimiento;
 - las condiciones meteorológicas habituales sobre la zona de la operación.

Reparte las misiones y los medios. En una operación aerotransportada es menester, después de haber evaluado los medios necesarios para cumplir la misión, consentir un aumento de valor importante, destinado a compensar las pérdidas en el aterrizaje, los errores de lanzamiento, la lentitud o los errores eventuales de reunión, aumento de valor que a veces ha llegado a ser estimado en un 30%.

Reparte los medios en las diferentes olas, si a ello hay lugar.

No solamente deben ser establecidas las listas de las Unidades que figuran en las diferentes olas, sino que debe ser definida la composición del elemento transportado de cada Unidad.

En efecto, el armamento y el equipo de las Unidades puede variar con la misión. Puede ser necesario hacer aterrizar de golpe el máximo de Unidades cuando sólo se dispone de muy pocos medios de transporte, para obrar con el máximo de fuerzas en una zona poco extensa : así, ciertos grupos de artillería paracaidista estadounidense fueron transportados sin vehículos y entraron en posición al lado de su zona de lanzamiento.

Al contrario, puede ser ventajoso, particularmente en caso de una acción en un país cuyas fuerzas estén en vía de disposición, contar con una agrupación menos poderosa pero más móvil. Ahora bien, el tonelaje necesario para el transporte de una Unidad puede pasar de simple a triple, según el número de vehículos que de su dotación ella lleve.

Sobraría hacer resaltar la importancia de las repercusiones que ello tiene sobre la organización del cargo.

Conviene prever la utilización de los medios de transporte recuperados en el lugar mismo. Si es imprudente tenerlos en cuenta para las primeras olas, pueden aliviar la carga de la aviación de transporte en la continuación de la operación.

El Coamandante de las tropas aerotransportadas establece sus necesidades de apoyo aéreo. No hablaremos de la acción que deben conducir las fuerzas aéreas en provecho de la aviación de transporte, sino de la acción en provecho de las tropas después del aterrizaje de éstas, lo cual reviste particular importancia para una tropa que no dispone o dispone de muy poco armamento pesado :

- preparación del aterrizaje (bombardeo, cortinas de humo);
- preparación, apoyo del ataque a los objetivos;
- protección de la zona de aterrizaje, por medio de la vigilancia de los itinerarios penetrantes y el ataque a éstos;
- ataques desencadenados a solicitud de las tropas aerotransportadas, por la red de apoyo aéreo próximo.

d)- Establecimiento del plan de cargo.

Las decisiones tomadas a continuación del estudio de la operación en tierra, permiten establecer las necesidades de medios de transporte aéreo de cada Unidad. El plan de cargo pue-

de ser establecido con la aviación de transporte.

Igualmente, los abastecimientos por hacer llegar pueden ser definidos, y determinados los medios de transporte necesarios.

Se puede hacer la repartición de las Unidades entre los aerodromos que van a ser empleados.

Al Comandante de las tropas aerotransportadas le queda por dar :

- las órdenes para los movimientos que llevarán a las Unidades a estacionar en la proximidad de los aerodromos de embarco;
- las órdenes para los movimientos que llevarán a las Unidades de sus lugares de estacionamiento a los campos de aviación;-

e)- Es necesario insistir sobre algunos puntos particulares :

TRANSMISIONES.- Es especialmente importante el buen funcionamiento de las transmisiones en las Unidades aerotransportadas :

- porque el enlace entre la zona de operaciones y la base es indispensable para adaptar el plan inicial a la evolución del combate;
- porque el enlace entre las tropas aerotransportadas y las fuerzas terrestres es también indispensable;
- porque, estando la G. U. aerotransportada más desparada en el terreno y existir la posibilidad de ser llevada a hacer frente en todas direcciones, la acción de sus elementos es más difícil de coordinar;
- porque los enlaces de apoyo serio dependen en su mayor parte del apoyo de fuego que las Unidades aerotransportadas puedan esperar.

Y el buen funcionamiento de las transmisiones es más difi-

oil de realizar en razón de que el material está sometido a las vicisitudes del aterrizaje y el material pesado es más difícil de transportar.

INFORMACIONES.- La busca de informaciones debe ser continuada hasta el último momento. Se referirá particularmente :

- a precisar el dispositivo enemigo en la zona de operación y los plazos de intervención de sus elementos;
- a buscar toda huella de organización defensiva en las zonas previstas para el lanzamiento y el aterrizaje : minas, trampas, cuerdas, etc...

MOVIMIENTO EN LOS AERODROMOS.- Los movimientos que conducen al cargo de los aviones deben ser cuidadosamente organizados. En efecto, se trata no solamente de conducir un destacamento a un aerodromo sino cada elemento a su avión. Los aviones pueden ser numerosos y hallarse dispersos en el terreno. Es preciso evitar cualquier confusión.

Las Unidades deben llevar sus estuches o cajas y cargarlos en los aparatos.

El transporte de los paracaídas no es problema simple. El transporte en camión, de paracaídas plegados, exige precauciones. Plegar los paracaídas en los aerodromos mismos sería trabajo muy largo.

ENTRENAMIENTO PREPARATORIO.- Durante las operaciones de la guerra 39-45, los Aliados procedieron generalmente a un entrenamiento de las tropas aerotransportadas en enlace con la aviación de transporte. Esto se hizo necesario :

- porque las tropas que habían sido retiradas del frente habían sido a veces completadas con elementos cuyo entrenamiento aerotransportado no era correcto;
- porque estaban siendo aplicados nuevos procedimientos (utilización del C-46, con salto por 2 puertas; forma-

ción de vuelo; radioorientación).

ORDENES A LAS TROPAS.- Todas las informaciones que conciernen a la situación, el terreno y la misión deben ser ampliamente difundidos en las Unidades aerotransportadas. Fotografías aéreas y cajones de arena son muy usados para el efecto. Esta amplia difusión de las órdenes hace más fácil el reagrupamiento y permite a una Unidad víctima de un error de lanzamiento desarrollar, por iniciativa propia, un papel útil en la maniobra de conjunto.

4)- CONCLUSIONES

Por la manera como los diferentes factores obran unos sobre otros, la organización de una operación aerotransportada es un trabajo de aproximaciones sucesivas. Hasta el último momento, las informaciones reunidas acerca del enemigo y las modificaciones que pueden sufrir los medios de la aviación de transporte son susceptibles de entrañar modificaciones al plan inicial. Para que esas modificaciones puedan ser hechas es preciso que el plan inicial sea sencillo.

Los plazos de preparación son asunto muy importante.

Un Comandante aliado de D. A. T., que había dispuesto de 8 días para la preparación de la operación de su Unidad, estimó que ese plazo fue apenas justamente aceptable, y ello porque su Estado Mayor y sus tropas tenían entonces un notable grado de adiestramiento.

La operación de HOLLANDA fue preparada en 9 días, aunque el número de zonas de lanzamiento y los cambios sufridos por esas zonas entrañaron dificultades que el débil efectivo puesto en acción no permitió prever a priori.

Sobre la reducción de esos plazos de preparación deben orientarse los esfuerzos. Pero esa reducción no depende sólo

del estado de preparación y entrenamiento de los Estados Mayores y de las tropas aerotransportadas; depende de la aviación de transporte y de los medios materiales puestos a disposición de quienes preparan la operación. Esto último quiere decir: depende del equipo de las bases de operaciones aerotransportadas.

-V-

EL ATERRIZAJE Y EL COMBATE

Veremos muy someramente las fases del aterrizaje y el combate y sólo en aquello que concierne en particular a las tropas aerotransportadas.

Los primeros elementos en aterrizar son los equipos de orientación, encargados de marcar las zonas de lanzamiento y las de aterrizaje y de emplear, si a ello hay lugar, los puestos de radioorientación. Viene a continuación la primera ola. El tiempo que separa esas dos llegadas debe permitir a los equipos de orientación cumplir su papel y debe ser, simultáneamente, lo suficientemente corto para no comprometer el efecto de sorpresa causado por la llegada de la primera ola. Ha sido a veces reducido hasta a 10 minutos.

La duración del reagrupamiento de las Unidades varía :

- según sea el aterrizaje de día o de noche;
- según la precisión del lanzamiento permita a cada uno encontrarse en el sitio previsto (y no hay más entonces que ejecutar las señales previstas) o los errores obliguen a tomar nuevas medidas en el campo de combate;
- según la rapidez y el vigor de la reacción enemiga.

Es indispensable evitar toda reacción organizada y fuerte del enemigo durante el reagrupamiento. Sin embargo, en WESEL, por ejemplo, ciertas Unidades tuvieron que combatir desde el

aterrizaje de sus hombres, antes que éstos hubieran tenido tiempo de reunirse. Esas Unidades tuvieron éxito porque las defensas enemigas fueron saturadas por el efectivo aerotransportado que aterrizó.

En CRETA, un batallón alemán aterrizó en una zona de vivac. Ciertos relatos hablan de paracaidistas que lanzaron granadas antes de llegar al suelo. Ese batallón pudo reagruparse y organizarse en un punto de apoyo del terreno.

En CORREGIDOR, aunque la oposición inicialmente fue nula, la Agrupación táctica gastó más de una hora para reorganizarse, en razón de las dificultades debidas al terreno y a las condiciones meteorológicas.

Se estima que un batallón bien entrenado puede reagruparse y alistarse para el combate 20 minutos después de su aterrizaje.

Numerosos procedimientos de señalamiento han sido ensayados para facilitar el reagrupamiento :

- todas las señales visuales : banderines, artificios, fuegos, etc...
- aparatos que utilizan los rayos infrarrojos;
- orientación por medio del radio.

Ninguno ha sido completamente satisfactorio: unos, muy sencillos, no son siempre eficaces; otros son demasiado complicados y costosos.

Una Unidad aerotransportada será siempre articulada a su aterrizaje en :

- una o varias agrupaciones encargadas de la conquista de los objetivos;
- una o varias agrupaciones de cobertura encargadas :
 - de mantener la libre disposición de las zonas de aterrizaje;
 - de asegurar a las agrupaciones de ataque una

protección y el espacio necesario para su despliegue, pues, aunque por ahora las Unidades aerotransportadas no disponen sino de medios de fuego relativamente poco poderosos, necesitan espacio para desplegarse.

La maniobra de las agrupaciones de ataque debe realizarse a base de velocidad y de explotación del efecto de sorpresa.

La maniobra de las agrupaciones de cobertura es particularmente difícil de conducir.

Las tropas aerotransportadas no podrán ser fuertes en todo el perímetro de su zona. Ahora bien, el enemigo atacará, en un punto y en la dirección del centro nervioso, las zonas de aterrizaje. No puede ser detenido sino por el juego de reservas móviles. Y la movilidad no es la cualidad dominante de las Unidades aerotransportadas, una vez en tierra. Por lo menos por ahora.

Será preciso suministrarles a las reservas el tiempo necesario para su intervención dándoles espacio; por consiguiente, yendo a buscar informaciones lo más lejos posible.

Aunque el apoyo aéreo puede participar ampliamente en esta protección terrestre (busca de informaciones, ataque de movimientos penetrantes), las Unidades aerotransportadas tienen interés cierto en poder disponer por lo menos de un elemento muy móvil.

Lo dicho hasta aquí pone de presente que las tropas aerotransportadas, para cumplir convenientemente su papel de vanguardia, deben ser tropas particularmente buenas. Esta cualidad debe ser asegurada no sólo para el entrenamiento y la instrucción, sino aún para la selección de los efectivos. Cualquiera que sean los inconvenientes que presente, en la organi-

zación de conjunto de un Ejército, la selección ejercida en provecho de una parte de ese Ejército, esa selección se manifiesta aquí necesaria :

- porque la acción aerotransportada presenta dificultades particulares, que exigen, para ser salvadas, cualidades particulares;
- porque a valor combativo igual, una tropa de calidad es más ligera y más económica en medios de transporte.

-VI-

EL ABASTECIMIENTO

1)- Constitución de la dotación de las Unidades y de los abastecimientos.

La dotación de material llevado por las Unidades aerotransportadas puede variar según las operaciones.

Sin embargo, las Unidades británicas y las estadounidenses habían establecido a este respecto órdenes permanentes.

La dotación tipo comprendía :

- dos días de víveres;
- el lleno normal de los vehículos, o sea alrededor de 4 unidades de combustible;
- la dotación normal de municiones, lo que, para el conjunto de una División, correspondía más o menos a una unidad de fuego.

Esas municiones eran llevadas en parte en las Unidades de combate, en parte por los elementos de abastecimiento de las Unidades.

Estaba previsto, como mínimo, un abastecimiento automático para D más 1, que comprendía una dotación completa de municiones, víveres, combustibles, etc...

Los abastecimientos ulteriores debían hacerse a solicitud. Estaban previstas solicitudes tipo, lo cual permitía, por una parte, simplificar la solicitud; por otra parte, mantener el abastecimiento listo en la retaguardia.

El temor a las dificultades de recuperación del material transportado y a las posibilidades de variación de las condiciones atmosféricas, particularmente puestas de manifiesto en ARNHEM,

- condujeron a prever reabastecimiento lo más pronto posible después del aterrizaje, si los medios aéreos lo permitían.

Fue así como en WESEL estaba previsto :

- Automáticamente :

- un día, lanzado en paracaídas el día "D", 15 minutos después de finalizar el aterrizaje, por los bombarderos;
- dos días, transportados el día D más 1 por la aviación de transporte.

- A solicitud :

- un día suplementario.

En 1944 fue evaluado en 250 toneladas el peso del abastecimiento diario de una D. A. T. Actualmente se puede estimar en 80 toneladas el peso del abastecimiento diario de una Agrupación aerotransportada de la D. A. T. estadounidense.

2)- Encaminamiento de los abastecimientos en la zona delantera :

Los abastecimientos llegan, sea en paracaídas, sea en planeadores, sea en aviones de transporte.

Como ya fue dicho, el transporte en aviones es más económico en tonelaje de avión de transporte, pero exige un terreno adelantado que disponga no solamente de una pista de aterrizaje

je y del personal de la Fuerza Aérea necesario para dirigir el tránsito de aviones en el aire y en tierra, sino también el personal del Ejército Terrestre necesario para :

- descargar los aviones;
- hacer los transportes a los depósitos;
- eventualmente, cargar los aviones al regreso.

El destacamento previsto para hacer funcionar el aerodromo de ARNHEM después de su captura, comprendía un efectivo de 800 aviadores, zapadores, conductores, etc...

El abastecimiento con planeadores exige, igualmente, personal y medios para el transporte entre los planeadores y los depósitos.

El abastecimiento con paracaídas exige más personal. La precisión del aterrizaje es menor y los sacos y cajas llegan muy dispersos al suelo. Cada vez que hay abastecimiento por medio de paracaídas, una parte del personal de las Unidades combatientes está obligada a participar en las actividades de recuperación.

Una vez reunido, el material se reparte en depósitos de División o de Agrupación Táctica. De los depósitos es encaminado a las Unidades, sea por los medios de División o de Agrupación, sea por los medios propios de las Unidades.

Por qué, se dirá, ya que las Unidades son sumamente débiles en medios de transporte automotor, no utilizar los medios aéreos para encaminar los abastecimientos hasta las Unidades ? Es una idea que merece esfuerzos para hacerla pasar al dominio de la aplicación. Sin embargo, esa idea choca con las dificultades siguientes :

- dificultades de organización del cargo y del movimiento de los aparatos que deben llevar a cada Unidad el material que le ha sido des-

tinado; posibilidades de confusión entre las diferentes zonas de lanzamiento y de aterrizaje;

- necesidad, para cada Unidad, de organizar la recepción y la recogida.

Además, el fin por alcanzar sería hacer más móvil la Unidad, librándola de toda obligación de enlace con un depósito situado en un puesto fijo. Este resultado exige que la Unidad pueda transportar todo el abastecimiento que le llega, es decir, al fin de cuentas, que disponga de medios terrestres de transporte.

Empero, si se llega a la utilización de Unidades móviles, que operen ampliamente dispersas en el terreno, será menester que el transporte deje el abastecimiento lo más cerca posible de los puntos de utilización.

3)- Organización de la base de operaciones aerotransportadas.

a)- Papel de la base :

El encaminamiento de un abastecimiento es una operación combinada Aire-Tierra, igual que el transporte de las Unidades aerotransportadas mismas.

Las órdenes concernientes a su ejecución vendrán de ese órgano de comando de que hablamos antes.

El órgano de ejecución será la base de operaciones aerotransportadas.

De hecho, el papel de la base no comienza solamente después de la partida de las Unidades aerotransportadas. Organizada desde el principio de la preparación de la operación, participa, bajo las órdenes y por cuenta del Comandante de las tropas aerotransportadas, en la colocación de las Unidades en la proximidad de los terrenos de aviación, en su encaminamien-

to hacia esos terrenos, en su orientación hacia los aviones, etc... Debe encargarse de toda la parte detallada de las operaciones de encaminamiento de las Unidades y de abastecimiento, aliviando, por lo tanto, el trabajo del Comando de las Unidades aerotransportadas.

El papel de la base es el de :

- organizar los depósitos de material proveniente de los depósitos del Ejército terrestre;
- suministrar a las tropas aerotransportadas los medios de transporte de sus lugares de estacionamiento a los terrenos de aviación;
- repartir, administrar los acantonamientos de tránsito;
- empacar los abastecimientos, transportarlos a los terrenos de aviación y cargarlos en los aviones;
- suministrar los equipos de lanzamiento del material;
- proceder a las evacuaciones, si el transporte aéreo es posible de la zona delantera hacia la retaguardia;
- ayudar a las Unidades aerotransportadas en el descargo y el cargo de materiales estorbosos.

b)- Organización de la base :

La organización de la base debe estar directamente adaptada al despliegue de la aviación de transporte.

Tiene los medios necesarios para la constitución de sus depósitos, su cuidado, su protección, etc...

Para cada terreno de aviación o, eventualmente, grupo de terrenos, dispone de un órgano de ejecución, que comprende :

- **Un** elemento de comando y de enlace, encargado :

de recibir los abastecimientos y el material;
de encaminarlos conforme al orden de urgencia recibido y en función de las posibilidades en

aviones que indique el Comandante de base aérea;
 de dar cuenta de los movimientos ejecutados;
 de informar a las tripulaciones de los aviones de transporte acerca de la situación en tierra en la zona de operación.

- De medios de transporte;
- Eventualmente, de medios de reparación;
- Una Unidad de abastecimiento aéreo.

El papel de esa Unidad de abastecimiento es :

- en caso de abastecimiento en paracaídas :
 empacar el material en los sacos, estuches y cestas; plegar los correspondientes velámenes; cargar y arrumar sacos, estuches y cestas en los aviones; suministrar los equipos de lanzamiento;
- en caso de abastecimiento en planeadores :
 cargar y arrumar el material.

Las Unidades inglesas de abastecimiento aéreo eran Compañías, que comprendían :

- un número variable de secciones de cargo, de un efectivo de más o menos 90 hombres, capaces de cargar material de toda clase en 30 aviones a la vez, a razón de 75 toneladas por hora;
- un número variable de secciones de lanzamiento, con un efectivo de más o menos 70 hombres, que suministraban 15 equipos de lanzamiento de a 4 hombres cada uno.

El papel de los equipos de lanzamiento es importante y no conoce seguridad. En ARNHEM, los lanzadores que trabajaron en el abastecimiento de la 1a. D. A. T. tuvieron 200 muertos.

Las Unidades estadounidenses eran Compañías de composición

análoga. Antes de la operación de WESEL, una compañía de ese tipo tuvo que preparar en 8 días 700 toneladas de abastecimientos, o sea un total de 7.000 cajas especiales ("containers") para lanzamiento, que representaban 3 días de abastecimiento para la 17^a. D. A. T.

En cuanto se refiere a una D. A. T. tipo 25^a. D. A. T. (Francia), constituían las Unidades de abastecimiento aéreo los Grupos de transporte, cada uno de los cuales disponía de un pelotón paracaidista. Se puede estimar que esos medios, en el conjunto de la División, son suficientes para el empleo de una Agrupación táctica aerotransportada.

c)- El buen funcionamiento de una base de operaciones aerotransportadas exige instalaciones que sólo difícilmente pueden improvisarse, particularmente en lo relacionado con la pliegadura de los paracaídas.

Exige también excelentes transmisiones entre las diferentes partes de la base, transmisiones que se hace necesario que estén ampliamente establecidas en el terreno y que deben hallarse en capacidad de responder las solicitudes en plazos que se cifran en horas.

-VII-

POSIBILIDADES DE LAS TROPAS AEROTRANSPORTADAS EN COLOMBIA

TACTICA - OPERACIONES - ESTRATEGIA.- Examinemos someramente los conceptos de :

- táctica,
- operaciones,
- estrategia.

La TACTICA, uno de los dos escalones del "arte militar", comprende el manejo de los instrumentos de guerra : el hombre, los medios psicológicos y los medios materiales. Moltke expresó : "La táctica indica cómo un ejército debe batirse" (manera).

La táctica es instrumento de la estrategia, "uno de los instrumentos de su estuche de cirujano".

La ESTRATEGIA es el escalón más elevado del arte militar. Moltke expresó : "La estrategia o arte del Comandante en Jefe dice dónde y cuándo un ejército debe batirse" (espacio y tiempo).

El Capitán inglés Liddell Hart, escritor militar contemporáneo, buscando construir sobre nuevos cimientos una habitación más moderna para el pensamiento estratégico, ha dado la siguiente definición : "La estrategia es el arte de distribuir los medios militares para realizar los fines de la política de guerra".

Y al tratar sobre la relación entre la estrategia y la táctica, escribe : "En lo que concierne a la relación entre la estrategia y la táctica, si bien en la ejecución el límite es, con frecuencia, impreciso, y resulta difícil a veces decidir exactamente dónde termina la maniobra estratégica y dónde empieza la maniobra táctica, en la concepción existe entre ambas clara diferencia. La táctica se desarrolla en el dominio del combate, al que llena por completo. La estrategia no sólo se detiene en el límite mismo del campo de batalla sino que se propone, precisamente, reducir el combate a las proporciones más débiles" (L. Hart, "LA ESTRATEGIA DE APROXIMACION INDIRECTA").

La estrategia es uno de los instrumentos de la política de guerra o "gran estrategia". El más violento y el más rápido. La estrategia es a la política militar lo que la táctica

es a la estrategia.

Hay un límite entre la estrategia y la táctica. Pero ese límite no es ni podría ser concebido como una línea, porque en entonces el paso de un escalón a otro del arte militar se produciría en forma instantánea. Así, no habría problema en la relación de los dos escalones del arte militar, en cuanto a su aplicación se refiere. Nos atrevemos a pensar, entonces, que ese límite está representado por una "transición", por un subconcepto de estrategia o por un concepto superior de táctica, es decir, por el concepto "operaciones". La "GRAN TACTICA", de que hablaba NAPOLEON.

En su obra "EL ARTE DE LA GUERRA MODERNA", el Coronel Hermann Foertsch, en el capítulo titulado "Táctica y Estrategia", expresa, entre otras cosas, lo siguiente :

"Acciones y batallas, significando con estas últimas acciones mayores, de resultados decisivos -o una serie de tales acciones coordinadas en tiempo, lugar y sus resultados- pertenecen a la esfera de la táctica.

"Una campana, es decir, una serie de batallas en un sólo teatro de operaciones, pertenece al dominio de la estrategia.

"Tales términos como "operaciones", "resoluciones operativas" y demás similares, son empleados frecuentemente para indicar un subconcepto de estrategia (este último subrayado es nuestro). Hablando con claridad, operaciones son los movimientos ("maniobras") preliminares de la batalla, que ejecutan las fuerzas armadas, incluyendo dentro de este concepto la lucha en sí. No existe una línea que demarque el empleo de los dos términos en el uso ordinario".

Como arriba dijimos, el término "operaciones" o concepto "operativo", que es un subconcepto de estrategia, representa,

a nuestro modo de ver, la "transición" entre la estrategia y la táctica.

AEROGOMETRIA Y AEROGEOGRAFIA.- La entrada en juego de la aviación cambió el carácter de la batalla moderna. En el campo táctico, la batalla de hoy no se limita ya más a una línea o a una zona. El arma aérea le agregó la "tercera dimensión". Esa batalla no se libra ahora sobre un plano sino en un espacio. "El talento de los jefes militares de nuestros días se mide por su capacidad de "pensar" ese espacio y de obrar en las tres dimensiones" (Miksche, op. citada).

La guerra aérea no se contenta hoy con ejercer su acción sobre países enteros. Ha tomado carácter intercontinental.

Un arma aérea poderosa -incluidas en ella fuerzas aerotransportadas muy bien entrenadas- debe formar parte importante de la organización militar de un país.

Conviene tener en cuenta que las fuerzas aerotransportadas no sólo pueden ser empleadas en el propio país y para el propio país, sino que, dado el carácter intercontinental de los conflictos modernos, están llamadas a obrar dentro de un marco internacional. En cuanto a fuerzas terrestres se refiere, ya tenemos nosotros un ejemplo presente.

El empleo de las fuerzas aerotransportadas no es simplemente cuestión de aviones, hombres y equipo. Otros factores, y muy importantes, deben ser tenidos en consideración. Son esos factores lo que los alemanes llaman "aerogeometría" y "aerogeografía". Esas dos nociones constituyen una ciencia. De acuerdo con sus leyes se puede analizar la que podríamos llamar "situación aero-geométrico-geográfica" de los diversos países del mundo. La de Colombia nos es desconocida, porque aún, que nosotros sepamos, no se ha entrado a estudiarla del punto de vista

teórico militar, aunque la hemos estado principiando a aplicar del punto de vista práctico comercial. Mas, para poder hacer uso de esa posición en cuanto a explotación militar se refiere, es necesario analizarla en relación con la de otros países, muy particularmente con la de nuestros posibles o probables contendores.

Para dicho estudio es menester anotar minuciosamente, tanto del lado propio como del lado adversario, la posición de las bases aéreas, en acto o en potencia, y la de los principales objetivos; estudiar sus relaciones, habida cuenta del radio de acción de los bombarderos y de los aviones de transporte (radio de acción que, por lo demás, aumenta progresivamente). De ello se deducen entonces, para cada territorio, para cada país, las "direcciones de ataque aéreo" y las "zonas de acción aérea". Más claramente, "dirección de ataque aéreo" es la línea radial que une una base aérea con el objetivo designado a los bombarderos, a los aviones de transporte o a la combinación de ambos medios, mientras que "zona de acción aérea" designa el sector de espacio en el cual los bombarderos, las tropas aerotransportadas o la combinación de ambos elementos pueden hacer sentir su acción. El estudio, en consecuencia, no carece de interés. Analizada del punto de vista aerogeométrico, la situación de un país puede ser, en realidad, favorable o desfavorable. En este último caso, la nueva ciencia mostraría por que vías esa desfavorable situación puede ser mejorada.

La aerogeografía juzga las bases aéreas del punto de vista de su situación geográfica, de su clima, de la configuración del terreno, de su naturaleza. Escoge, dondequiera que el relie-
ve lo permite, los sitios favorables para la implantación de aerodromos numerosos y bien dispuestos, desde los cuales sería posible enviar importantes fuerzas aerotransportadas.

Nuestras aspiraciones en cuanto a poder de nuestra arma aérea tienen, por fuerza, que ser modestas. Pero, por fuerza también, el posible empleo de esa arma aérea tiene que basarse en las mismas nociones y responder a las mismas leyes de que hemos hecho mención. No podemos substraernos a la realidad presente, so pena de quedar a merced de otros países quizá de potencial económico y de potencial militar -vale decir, de potencial total de guerra- inferior al nuestro.

OJEADA DE CONJUNTO DE NUESTRAS POSIBILIDADES AEROGEOGRAFICAS.-

Las cuatro grandes zonas geográficomilitares que presenta nuestro territorio, a saber :

- la zona de la costa,
- la zona de la cordillera,
- la zona de la llanura,
- la zona de la selva,

nos presentan, unas más que otras, posibilidades de empleo de fuerzas aerotransportadas y de bombarderos. El extraordinario desarrollo de la aviación comercial en Colombia así lo indica, con caracteres perfectamente definidos.

Si no de todas las sub-zonas pueden partir nuestros aviones, está demostrado que por todas pueden volar. Nuestros pilotos militares lo hacen a diario, aun en condiciones difíciles de situación atmosférica. Esas sub-zonas a que nos referimos son los cañones y los pequeños valles por donde corren nuestros ríos de cordillera, cañones y pequeños valles que guían nuestras vías de montaña y las de nuestros vecinos. Lo mismo puede decirse para ciertas regiones selváticas atravesadas por trochas y por grandes ríos, en su mayor parte navegables. En esas vías, ferroviarias, terrestres, fluviales, se encuentran siempre puntos tácticos y puntos estratégicos. A ellos podemos, entonces, hacer llegar elementos aerotranspor-

tados (paracaidistas y, en ciertas regiones, también "planeadoristas"), partiendo para ello de los sitios favorables que profusamente nos ofrecen la llanura, los grandes valles, las mesetas andinas y la costa, en su orden.

POSIBILIDADES EN LA MONTAÑA Y EN LA SELVA.- El empleo de tropas aerotransportadas no presenta mayores problemas en la llanura, los grandes valles y la costa, del punto de vista técnico. Del táctico, tropieza con el problema del armamento pesado, para luchar en igualdad de condiciones con los elementos terrestres adversarios.- Veamos someramente lo relativo a la montaña y a la selva.

La guerra de montaña, como la de selva, se caracteriza por la lucha por los puntos de paso, que son, ordinariamente, puntos de apoyo.

La montaña y la selva, entre nosotros y entre nuestros vecinos, debido a su naturaleza y a lo rudimentario de la red vial, especialmente por la ausencia de transversales, no permite el empleo de blindados ni de armas pesadas. Allí, los elementos aerotransportados están, una vez en el suelo, en igualdad de condiciones de armamento con las fuerzas terrestres enemigas. Es su ideal. Sus especiales condiciones de combatientes, resultado de su selección, de su instrucción y de su entrenamiento, les darán la superioridad requerida para obtener el éxito, cuadruplicado, en su caso, por el factor sorpresa.

Es indispensable tener en cuenta las dificultades que presentan las cordilleras ; limitada extensión de los terrenos utilizables que en ellas se encuentran; condiciones meteorológicas desfavorables, creadas por el relieve, especialmente cuando las cadenas montañosas están orientadas perpendicularmente a la dirección general de los vientos. Por encima de los grandes macizos, la navegación aérea se ve estorbada por co-

rrientes de aire, remolinos y tempestades cuya violencia puede obligar a los aparatos a efectuar largos rodeos. La niebla, esa gran enemiga de los pilotos, se levanta frecuentemente de los valles, las lagunas y los grandes pliegues del terreno. Sucede a veces que, en esas comarcas, el mal tiempo obliga a menudo a las tripulaciones a efectuar aterrizajes de emergencia o a romper las formaciones de vuelo.

EMPLEO TACTICO DE T. A. T. EN COLOMBIA.- En razón de los medios materiales limitados con que apenas puede contar nuestro potencial militar, y dadas las consideraciones que hemos hecho sobre el asunto que nos ocupa, nos atrevemos a estimar que las posibilidades de empleo de tropas aerotransportadas en Colombia no pueden pasar del dominio de la táctica :

- a)- Misiones de destrucción y de sabotaje (hostigamiento por medio de "golpes de mano"), confiadas a pequeños grupos tácticos :
- ataque de "puntos sensibles" militares;
 - ataque de "puntos sensibles" civiles;
 - ataque de las comunicaciones.
- b)- Misiones en cooperación directa con las fuerzas terrestres, dentro de la esfera táctica de acción de esas fuerzas.
- c)- Misiones tácticas, directas e indirectas, sobre puntos estratégicos (puntos de paso estratégicos, por ejemplo).
- A propósito, cabe en este caso recordar lo dicho por von Moltke : "Un éxito táctico solamente es decisivo si se obtiene en el punto estratégico preciso".
- d)- Misiones independientes, caso en el cual los elementos aerotransportados deben permanecer aislados durante cierto tiempo (regiones montañosas; regiones selváticas).

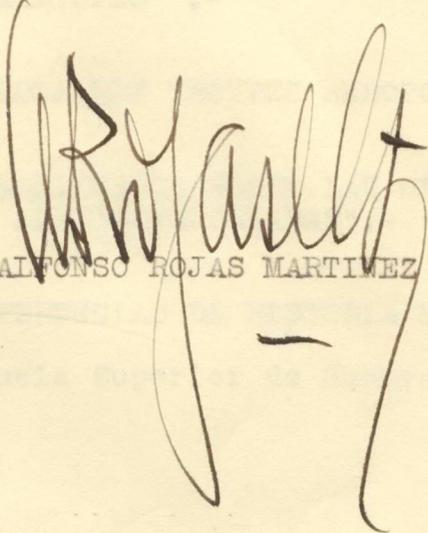
En resumen, las posibilidades de empleo de tropas aerotransportadas entre nosotros estarán limitadas a la utilización de pequeños elementos, lanzados en paracaídas o depositados en tierra por aviones o por planeadores en la zona delantera enemiga, en el dispositivo mismo del adversario y, muy especialmente, en su retaguardia (acción de guerrillas), pequeños elementos que fundarán la eficacia de su acción no en el poder de un armamento pesado ni en la gran combinación de las Armas clásicas del combate tradicional, sino, ante todo, en el factor sorpresa y en el valor moral, el dinamismo, la astucia, la ingeniosidad, la audacia, el espíritu ofensivo y el espíritu de sacrificio de los hombres seleccionados que los integran.

CONCLUSIONES

- De lo expuesto en el presente capítulo podemos concluir :
- a)- el arma aérea le agregó a la batalla moderna la "tercera dimensión";
 - b)- las fuerzas aerotransportadas constituyen un arma nueva;
 - c)- las fuerzas aerotransportadas deben formar parte importante de la moderna organización militar de un país;
 - d)- para darle principio a esa evolución en Colombia es necesario preparar, de cada Brigada del Ejército terrestre, por lo menos una Unidad fundamental mixta de tropas escogidas, como paracaidistas y "planeadoristas";
 - e)- es urgente estudiar, para definirla cuanto antes, la "posición aerogeométrica" y la "posición aerogeográfica" de Colombia, en relación con la de cada uno de los países vecinos y otros;
 - f)- nuestro territorio presenta posibilidades, mayores o menores según la zona geográficomilitar considerada, para

el empleo de tropas aerotransportadas, de los puntos de vista "partida" y "acción", dentro de su seno y hacia objetivos en zonas exteriores;

- g)- el empleo de tropas aerotransportadas en Colombia se limita a posibilidades de acción táctica; y
- h)- las tropas aerotransportadas están llamadas a desempeñar en Colombia un papel de importancia decisiva dentro del campo táctico.-


Tte. Coronel ALFONSO ROJAS MARTÍNEZ

ARM/arm

-----0000000000-----

FUENTES DE CONSULTA

Tte. Cor. HOCQUETIS	("LES TROUPES AEROPORTEES"; Conferencias; Escuela de Estado Mayor.- París.-
Mayor EDEL		
Tte. Cor. F. O. MIKSCHÉ		"PARATROUPES" .-
C. ROUGERON		"LE ROLE DES TROUPES AEROPORTEES".-
Tte. Cor. W. M. GRIFFITH		"GENERALIDADES SOBRE LAS OPERACIONES AEROTRANSPORTADAS".-
Tte. Cor. A. ROJAS M.		"CONFERENCIAS DE HISTORIA MILITAR", Escuela Superior de Guerra.- Bogotá.-

=====

37020