

Modalidades del desembarco aéreo

Por FERNANDO QUEROL

Comandante de Aviación.

Con el título "El helicóptero en las operaciones de reembarque" se publicó en el número 119 de esta Revista un trabajo en el cual se analizaban y estudiaban metódicamente las distintas clases de desembarcos aéreos que pueden efectuarse y las características peculiares de cada uno de ellos. Lo que allí quedó enunciado en teoría vamos ahora a fragmentarlo en multitud de casos, con sus correspondientes ejemplos prácticos, sacados de la Segunda Guerra Mundial.

Vanguardia de un avance terrestre.

El desembarco aéreo se produce a vanguardia del avance terrestre, como precediéndole. Las tropas desembarcadas permanecen en su sitio esperando que las terrestres lleguen en breve plazo hasta ellas.

a) *Alemanes en Polonia* (septiembre de 1939). Su actuación fué mínima. Sólo algunas pequeñas patrullas de paracaidistas dieron unos cuantos golpes de mano sobre Cuarteles generales enemigos y contra las comunicaciones. Todo ello cerca del frente y tardando sólo unas horas, todo lo más días, en ser alcanzados por el avance terrestre propio.

b) *Rusos en Finlandia* (noviembre de 1939 a marzo de 1940). En formaciones mayores que los alemanes en Polonia, los rusos usaron paracaidistas en Finlandia, no solamente en misiones de sabotaje, sino también para efectuar trabajo de desmoralización y servicios informativos con emisoras portátiles de radio; los finlandeses, para dificultar su orientación, destruyeron los postes indicadores de direcciones y los rótulos de las carreteras.

c) *Alemanes en Bélgica y Holanda* (mayo de 1940). Intervienen la totalidad de los efectivos especializados en el desembarco, y que constituyen el XI Cuerpo Aéreo, mandado por el General Student; en total, 17.000 hombres.

Mientras la gran masa de unidades blindadas presionaba por el sector de las Ardenas hacia Sedán, el XI Cuerpo Aéreo desmontaba la resistencia de las líneas defensivas del norte de Bélgica y de Holanda, desembarcando cerca de la capital, La Haya,

y en la proximidad de los puentes de mayor valor estratégico, como eran, por ejemplo, los dos de Rotterdam.

El desembarco aéreo más importante de toda la campaña fué el realizado cerca de estos dos puentes, ya que comprometió 10.000 hombres, número mayor que el utilizado en todos los otros desembarcos juntos. "El esfuerzo principal, que dirigí personalmente—declaró Student—, lo hicimos contra los puentes de Rotterdam, por los que salva las bocas del Rin la carretera principal. Nuestra misión era tomar dichos puentes antes de que los holandeses pudieran volarlos y mantenernos en ellos hasta la llegada de nuestras fuerzas terrestres móviles. Conseguimos hacerlo a costa de 180 bajas solamente." El mismo Student fué una de las bajas, pues resultó herido en la cabeza por un "paco" y necesitó ocho meses para curar.

En las bodegas de un mercante sueco, previamente enviado al puerto de Rotterdam, los alemanes encontraron la artillería con que defender los mencionados puentes hasta la próxima llegada de las fuerzas terrestres.

De los otros desembarcos aéreos, los más interesantes son los de Lanaeken y Canal Alberto. Los alemanes sabían que en Lanaeken radicaba el puesto central belga encargado de transmitir las órdenes de voladura de los numerosos puentes que salvaban los ríos y canales próximos a la frontera, y por ello destinaron algunos planeadores a capturar esta central de transmisiones y lograr, como así sucedió en efecto, que sus tropas terrestres penetraran a pie enjuto en las tierras belgas.

El episodio de la conquista del fuerte de Eben Emael, guardián de dos importantes puentes sobre el Canal Alberto, es sobradamente conocido para que lo repitamos aquí. Sólo recordaremos que 70 soldados, descendidos en siete planeadores, consiguieron, al precio de sólo seis muertos, neutralizar a los 800 defensores del fuerte hasta la pronta llegada de las tropas terrestres.

Para aumentar la desmoralización del enemigo, se le hizo creer que hubo muchos más desembarcos aéreos de los que se realizaron en realidad. Y con este motivo, aparte de recurrir frecuentemente al lanzamiento de muñecos en paracaídas, muchas de las unidades de Infantería vestían el traje especial de paracaidista.

d) *Alemanes en Grecia* (mayo de 1941). Sólo dos pequeñas intervenciones alemanas. Una realizada para tomar un puente cerca de la frontera búlgara, y que resultó un fracaso, ya que todos los participantes cayeron muertos o prisioneros. En la otra tomaron parte dos regimientos de paracaidistas del XI Cuerpo Aéreo, lográndose ocupar el objetivo: un puente sobre el Canal de Corinto, de gran utilidad para ser utilizado, horas después, por el avance terrestre.

e) *Anglosajones en Túnez* (noviembre de 1942). Mientras las tropas desembarcadas en Marruecos y Argelia se extienden fácilmente por aquellas regiones, los anglosajones envían por delante a sus tropas aerotransportadas para que empiecen a operar en tierra de Túnez.

La primera operación se lleva a cabo soltando a un batallón de paracaidistas sobre la localidad de Souk-el-Arba, a donde no habían llegado aún los alemanes. Después de avanzar hacia el Este, pronto se toparon con ellos, empezando a dibujarse un frente de contacto entre Argelia y Túnez; frente que guarnecen por unos días las tropas aerotransportadas, dando tiempo a que lleguen por tierra varios batallones de línea.

Interesaba también crear otro frente entre Túnez y Tripolitania, para evitar el enlace entre las tropas de Rommel y las del Eje recién desembarcadas en Túnez y Bizerta. Y como interesaba crearlo de prisa, se encarga también a las tropas aerotransportadas el que vayan por delante mientras, más lentamente, avanzan las tropas terrestres. El desembarco aéreo se produce en

Youks, lugar desde donde se emprende la marcha hacia el mar, sin conseguir llegar a él. De haberlo logrado, hubiera quedado cortada la retirada de Rommel.

f) *Anglosajones en Holanda* (septiembre de 1944). Se pretendía ocupar simultáneamente, desde el aire, varios puentes holandeses, con objeto de evitar que fueran volados por el enemigo y retrasaran luego el avance terrestre que se tenía que iniciar a continuación. Pero la progresión de las tropas de tierra se vió detenida sin poder enlazar con la cabeza de desembarco aéreo más avanzada, la de Arnhem, creada por 10.000 soldados ingleses.

Sin haber podido efectuarse el avance terrestre, la operación fué un desastre y las tropas desembarcadas en Arnhem resultaron aniquiladas.

g) *Anglosajones en Wesel* (marzo de 1945). Con ocasión del cruce del Rhin por esta localidad, se llevó a cabo un desembarco aéreo de 14.000 soldados, que tuvo un pleno éxito.

Comparando los desembarcos aéreos de Arnhem y de Wesel pueden sacarse provechosas enseñanzas, ya que en el segundo se trató de enmendar los errores que la experiencia del primero puso de manifiesto. Fijémonos en las diferencias esenciales entre uno y otro.

En el Rhin la operación aérea se emprendió después de la terrestre, al revés de lo ocurrido en Arnhem. Es tan delicada la debilidad (sobre todo en carros y artillería) de las tropas aerotransportadas, que no deben ser comprometidas hasta ver claro que van a poder ser reforzadas por tierra. Y para hacer más rápido este refuerzo conviene hacer el desembarco aéreo cerca del frente terrestre. Arnhem estaba a excesiva distancia del frente: 100 kilómetros; distancia que se redujo a cinco kilómetros en el Rhin.

Otros contrastes entre los dos desembarcos podemos encontrarlos en la preparación aérea que los precedió y en el ritmo con que se produjeron. En Arnhem, por el deseo de conseguir la sorpresa, apenas se bombardeó previamente el lugar, mientras el cruce del Rhin fué preparado por un mes de bombardeo. En Wesel las tropas desembarcaron en tres horas; a lo largo de dos días en Arnhem.

Vanguardia de un desembarco naval.

Así como acabamos de ver que fué muy frecuente preceder el avance terrestre por un desembarco aéreo, también lo fué que éste precediera al desembarco naval. Aportemos algunos ejemplos.

a) *Alemanes en Noruega* (abril de 1940). Primeramente los paracaidistas ocupan los principales aeródromos de la costa; luego en ellos toman tierra los Ju-52 trayendo incesantemente más y más soldados, los cuales se dirigen a los puertos para facilitar el desembarco naval. Este salió bien en todos los sitios menos en Oslo, pues la niebla retrasó el desembarco aéreo algunas horas; retraso fatal, pues hizo que las tropas aerotransportadas llegaran tarde a la ocupación de las baterías costeras, las cuales huyeron al crucero "Blucher" mientras avanzaba por el fiord hacia Oslo.

b) *Anglosajones en Argelia* (noviembre de 1942). Procedente directamente de las bases inglesas, a 2.400 kilómetros de distancia, una flota de "Dakotas" lanzó paracaidistas en las proximidades de los aeródromos de Argel y Bona, a los que se llega después de breve marcha, ocupándolos sin combatir. Conquistar los aeródromos es fundamental para poder asegurar una adecuada protección aérea al desembarco naval.

c) *Alemanes en Túnez* (noviembre de 1942). De modo parecido se comportaron los alemanes, apresurándose cuanto antes a ocupar el aeródromo de Oudna, cerca de la capital de Túnez.

Así como en Argelia, después de ocupados los principales aeródromos, no desembarcaron en ellos más efectivos porque hubiera resultado carísimo traer las tropas por el aire desde Inglaterra, la corta distancia entre Sicilia y Túnez permitió a los alemanes utilizar el aéreo como un medio normal de transporte, complementando eficazmente al naval. Cada día se venían a llevar unos 1.500 hombres en avión.

d) *Anglosajones en Sicilia* (julio de 1943). Mientras dos divisiones inglesas se apresuraban a efectuar un desembarco naval en Siracusa, se confió a 130 planeadores, transportando a 2.500 hombres, el encargo de ocupar un importante puente para evitar que por él pasara el contraataque del Eje. Esta iba a ser la primera operación aliada de planeadores.

El desembarco aéreo fué harto defectuoso, consecuencia, sobre todo, del despiste del personal, insuficientemente entrenado, influyendo también la adversa circunstancia de un viento de 65 km/h., que dificultó el vuelo de los planeadores y la precisión de su aterrizaje.

De los 130 planeadores, 50 cayeron al mar por haber sido soltados prematuramente; otros 25 desaparecieron por causas no conocidas, y el resto tomó tierra en Sicilia, si bien muy dispersos y con mucho desorden, hasta el punto que sólo uno lo hizo con precisión en la proximidad del puente, el cual fué tomado por los 30 soldados del planeador.

Tres días después se volvió a encargar al desembarco aéreo la ocupación de otro importante puente. Como casi todos los planeadores disponibles habían sido ya utilizados en la operación anterior, se tuvo que recurrir a los paracaidistas, en conjunto tres batallones.

En esta ocasión la artillería antiaérea naval aliada tuvo diversos fallos de identificación, derribando a varios de los aviones de transporte y provocando el regreso de otros. En consecuencia, el desembarco resulta también impreciso y disperso, y sólo 50 soldados llegan al puente, conquistándolo.

En conjunto los desembarcos aéreos en Sicilia fueron un fracaso de organización y de entrenamiento, pero resultaron un éxito si se considera que a pesar de ello se ocuparon los dos puentes. Ocupación extraordinariamente interesante para la seguridad del desembarco naval.

La misma enorme dispersión vino a ser en otro aspecto sumamente beneficiosa, pues la multiplicidad de pequeños focos de desembarco aéreo causó, sin proponérselo, una utilísima labor de desmoralización entre las tropas del Eje.

e) *Anglosajones en Normandía* (junio de 1944). Unas horas antes que el naval, el desembarco aéreo tenía la misión de ocupar sus flancos. En conjunto se transportaron por el aire 14.000 soldados, utilizando tanto los paracaídas como los planeadores.

La misión fué cumplida satisfactoriamente, dando así una eficaz seguridad de flanco mientras se efectuaba el desembarco naval.

f) *Anglosajones en Provenza* (a gusto de 1944). A los 15.000 soldados aerotransportados empleados en este desembarco se les encargó no sólo proteger los flancos sino el frente también, ocupando los puntos principales de una línea paralela a la costa. También resultó de gran provecho para la seguridad del desembarco naval.

Desembarcos independientes.

Desembarcos aéreos independientes, no ligados a ninguna otra posterior operación de superficie sea avance terrestre o desembarco naval. Distingamos los varios casos que pueden presentarse.

Sin retorno.—Las tropas desembarcadas por el aire se quedan en el territorio ocupado sin necesitar que vengan a reforzarlas ni por tierra ni por mar, y sin pensar tampoco en volverse. Son tropas de conquista y tropas de ocupación.

Este fué el caso de Creta, la más importante de todas las operaciones alemanas de desembarco aéreo, pues en ella tomaron parte el doble de efectivos que en Bélgica y Holanda. La más importante y la última, pues poco después el dominio del aire pasó a manos aliadas y sabido es que sólo el que lo posee puede realizar desembarcos aéreos.

Escogiendo como objetivo principal los tres aeródromos de la isla, sobre ellos se realizan los desembarcos alemanes. Al cabo de una semana se habían transportado ya 23.000 hombres; 10.000 en paracaídas, 1.000 en planeadores y 12.000 aterrizados en aviones de transporte, y la conquista total de la isla quedó resuelta en pocos días más.

Creta constituye el primer caso en la Historia de un territorio completo ocupado exclusivamente por el desembarco aéreo. Pero la operación resultó muy costosa, ya que el número de muertos se acercó al 20 por 100, pérdida que pareció muy crecida a Hitler por lo que se mostró reacio a volver emplear tropas aerotransportadas, no recogiendo la sugerencia de Student de repetir la experiencia en Chipre y luego en Suez.

Después de Creta viene un período de año y medio durante el que ninguno de los dos bandos utiliza el desembarco aéreo. Período de transición, mientras el dominio del aire cambia de mano. Luego viene el desembarco aéreo de Argel, el primero de los aliados.

Con retorno terrestre.—Después de cum-

plir la misión que les fué asignada, las tropas desembarcadas emprenden el regreso hacia el frente propio o hacia un país neutral. Tres ejemplos.

Vermok. La destrucción de la fábrica de agua pesada Vermok, montada por los alemanes en Rjukan (Noruega), era de capitalísimo interés para entorpecer las investigaciones que llevaban a cabo sobre la energía atómica. Como era una fábrica pequeña y se hallaba escondida en un terreno muy montañoso, resultaba difícil de localizar y acertar con las bombas. Además lo que se quería era asegurar una destrucción absoluta y total que no permitiera después ninguna reconstrucción. Tal garantía sólo se podía obtener por el uso del desembarco aéreo y del sabotaje. Veamos los distintos pasos dados con este objeto.

Lo primero, mandar a alguien que tratara de organizar un sabotaje. Procedente de Inglaterra, el día 28 de marzo de 1942 es arrojado en paracaídas, cerca de Rjukan, un agente noruego que conocía muy bien los alrededores del lugar y era amigo de algunos empleados de la fábrica. Pero ésta estaba tan extraordinariamente vigilada y se encontraban tan desarmados los noruegos que era imposible montar ningún sabotaje. Había que esperar que lo hicieran los zapadores ingleses aerotransportados.

El 12 de noviembre de 1942 dos "Halifax" remolcan rumbo a Noruega a dos planeadores "Horsas", conteniendo cada uno 15 soldados especialmente entrenados y provistos de armamento y material de destrucción adecuado. Pero la mala suerte impidió que el ataque llegara a realizarse. Un "Halifax" se estrelló con su "Horsa" contra una montaña durante el viaje de ida. El otro "Halifax" no encontró el objetivo y mientras se volvía los meneos existentes sobre la zona montañosa rompieron el cable de remolque. De los ocupantes del "Horsa", unos cayeron prisioneros y otros pudieron llegar a Suecia.

No hay que desanimarse por este fracaso, y cuando se repite la operación el 28 de febrero de 1943 se obtiene un pleno éxito, ya que los zapadores desembarcados logran volar la fábrica e inutilizar con ella 1.400 kilogramos de agua pesada. Ya no había que temer que los alemanes se anticiparan en la producción de la bomba atómica, y

el Mando aliado respiró tranquilo al ver eliminada del todo la que hasta entonces había sido una de sus mayores preocupaciones.

Francisco. Se trataba de atacar la línea de abastecimientos a Rusia montada por los anglosajones desde el golfo Pérsico a través del Irán. El proyecto (operación Francisco) buscaba sublevar a algunas tribus levantiscas y lograr que sabotearan las comunicaciones; como activistas actuarían algunos soldados alemanes desembarcados en una región al SE. de Teherán.

Preparar la operación fué labor larga y minuciosa. Había que aprender el persa; había que acumular armas, pertrechos e incluso regalos para los caciques indígenas. Adelantando lo más posible el aeródromo, utilizando uno en Crimea, sólo el Ju-290 tenía autonomía suficiente para llegar a Persia, soltar en paracaídas hombres y material y regresar otra vez.

La acción se llevó a cabo en el verano de 1943, consiguiéndose efectivamente sublevar a algunas tribus y realizar diversos sabotajes en el ferrocarril y las carreteras. Pronto, sin embargo, fueron los indígenas reducidos y la mayoría de los agentes alemanes cayeron prisioneros; sólo unos pocos consiguieron alcanzar la frontera turca.

Jueves. Thursday (jueves) fué el nombre clave con que se designó el desembarco aéreo de las tropas de Wingate, realizado en marzo de 1944 en Birmania.

Un año antes Wingate había abandonado las líneas avanzadas inglesas en la frontera indo-birmana y se adentró en territorio enemigo con una fuerza compuesta de 3.000 hombres y numerosas mulas, bueyes y elefantes. Fraccionada esta fuerza en diversas columnas, abastecidas siempre por aire, se llegó a penetraciones muy profundas, hasta a 500 kilómetros del frente. Después de actuar durante tres meses por territorio enemigo, atacando sobre todo las comunicaciones, los supervivientes, que eran las dos terceras partes de los que habían empezado, volvieron a repasar el frente.

Se trataba ahora de repetir la operación, montada también con la finalidad de sabotear las comunicaciones. Pero en vez de llegar a éstas después de recorrer a pie grandes distancias, se iba a sustituir la cansada caminata por el desembarco aéreo, pensando en el cual Wingate ya se había fijado

en tres claros de la selva que creyó le podrían servir para este fin; claros a los que puso los nombres de Broadway, Piccadilly y Chowringhee, principales calles de Nueva York, Londres y Calcuta.

El proyecto consistía en desembarcar en planeador en estos tres campos, pero el día antes del fijado para la operación un vuelo de reconocimiento permitió observar que los japoneses habían llenado de estacas Piccadilly, por lo que las fuerzas que se tenía previsto que aterrizaran allí se dispuso que lo hicieran en Broadway. Ello obligó a cambiar rápidamente los planes y órdenes y a aprenderse la nueva papeleta, después de haberse pasado inútilmente varias semanas estudiando planos y maquetas de Piccadilly.

El desembarco empieza en la noche del 5 al 6 de marzo de 1944, con luna llena. De momento no se mandan nada más que soldados de Infraestructura, provistos de máquinas y herramientas para convertir Broadway en un aeródromo que permitiera el aterrizaje de aviones de transporte.

Toman la salida 67 planeadores "Horsa", cada uno con una docena de soldados y su correspondiente material de trabajo. Antes de cruzar el frente se rompen los cables de 11 planeadores. A otros nueve les ocurre lo mismo después, ya en territorio enemigo, con la mala suerte de que uno de ellos vino a posarse en un Cuartel General japonés, siendo todos sus ocupantes capturados, y de que en otro viajaba el jefe de la expedición, que tenía que haber llegado el primero a Broadway para dirigir luego por radio el aterrizaje de los demás planeadores.

Debido precisamente a la ausencia de este jefe, los "Horsa" llegados a Broadway aterrizaron con mucho desorden, y casi todo el equipo mecánico que traían se destrozó en aterrizajes violentos y choques en el suelo, por lo que hubo que ponerse a trabajar con picos y palas. Cuando ya habían llegado 32 "Horsas", se hizo señal a otros 15 de que se volvieran, porque aquello estaba ya demasiado congestionado.

Al día siguiente, 6, una vez habilitado el aeródromo, empezaron a llegar aviones de transporte. Al final del 11 ya se habían desembarcado 9.000 hombres, 1.200 mulos y 230 toneladas de material.

Unos días más tarde que en Broadway, se hizo una operación parecida en Chowring-

ghee. En conjunto, entre los dos campos, se completó el desembarco de una División. División que, abastecida continuamente por el aire, se pasó cinco meses actuando en la retaguardia enemiga, hasta que el lejano frente de contacto se desmoronó fácilmente ante la combinación de dos esfuerzos: el de las tropas de la India en aquel frente y el de las de Wingate en el interior.

Esfuerzo de Wingate que fué de una gran utilidad, ya que bloqueando las comunicaciones se debilitó extraordinariamente la capacidad del enemigo para resistir y para maniobrar. Trajo mucha más cuenta colocar una División en la retaguardia enemiga que no haber reforzado con esta misma División la potencia de la vanguardia propia.

Durante los cinco meses que duró la permanencia de Wingate en territorio enemigo, todas las bajas habidas fueron evacuadas por el aire a la India.

CON RETORNO NAVAL.—Ataques a objetivos de la costa o próximos a ella. Se llega por el aire y se regresa por mar. Veamos dos ejemplos.

Bruneval. (Noche del 27 al 28 de febrero de 1942).—El día 12 de febrero una escuadra, constituida por los acorazados "Scharnhorst" y "Gneisenau" y el crucero "Prinz Eugen", atravesó el canal de la Mancha sin sufrir apenas daños por la acción de la Aviación inglesa, pues ésta se vió notablemente confundida por las emisiones perturbadoras del radar costero alemán, emisiones tan eficaces que de 242 bombarderos enviados contra la escuadra sólo 39 llegaron a atacarla.

Los ingleses quedaron muy intrigados por saber cómo se las habían arreglado los alemanes para lograr un éxito tan brillante en la interferencia. Después de sacar numerosas fotografías de las instalaciones en la costa francesa del Canal, decidieron realizar una incursión contra lo que parecía ser un aparato de radar situado en Bruneval, 20 kilómetros al NW. de El Havre.

Se entrenaron a varios paracaidistas, entre ellos a algunos técnicos de radio, para que probaran de sustraer las piezas más importantes de la instalación alemana y trataran de descubrir su secreto. El entrenamiento se hizo rápidamente, y sólo dos semanas después del paso de la escuadra alemana se montó la operación.

Varios "Whitley" arrojaron a 120 paracaidistas. A pesar del error de uno de los aviones lanzando sus paracaidistas a cuatro kilómetros del objetivo, todos ellos pudieron reunirse y conquistar el asentamiento del radar alemán después de neutralizar a la guarnición que lo defendía. Los técnicos de radio examinaron el aparato—resultó ser del tipo Wurzburg—, desmontaron las piezas que creyeron oportuno y destruyeron las demás. Después regresaron a Inglaterra en unas lanchas rápidas que, mientras tanto, se habían acercado al litoral.

A costa de un muerto, siete heridos y siete desaparecidos se consiguió la misión. El radar costero alemán dejó de ser un secreto para los ingleses, que en adelante pudieron adoptar contra él las oportunas contramedidas.

Tragino.—A mitad de distancia aproximadamente entre Nápoles y Tarento, un acueducto salva el arroyo Tragino. El ataque a dicho acueducto fué sugerido por una empresa londinense de ingeniería, como muy adecuado para dañar con su destrucción a la provincia de Apulia, pues constituía la principal conducción para suministrar agua a las fábricas, bases y arsenales de las ciudades de Tarento, Brindisi, Bari y Foggia.

Interesaba garantizar una destrucción tan acertada y completa que luego resultara realmente penosa y larga la reconstrucción. Tal precisión no quedaba asegurada con el bombardeo. Era preciso confiarla al desembarco aéreo.

Con tal objeto se entrenaron en Inglaterra a unos soldados de los "commandos", entre los que figuraba un empleado italiano del hotel Savoy, de Londres. Una vez dispuestos son enviados en ocho "Whitley" a Malta, precedidos por un "Sunderland" transportando a los mecánicos.

En la noche del 10 al 11 de febrero despegan los ocho "Whitley" de Malta. Mientras dos de ellos efectúan un bombardeo de distracción contra la estación ferroviaria de Foggia, los otros seis arrojan a 38 paracaidistas. Después de volar concienzudamente el acueducto, guiados por el camarero italiano emprenden la marcha hacia el golfo de Salerno, donde debían embarcar en el submarino "Triumph", siendo capturados y hechos prisioneros antes de llegar a él.

A pesar de no poderse recuperar al personal empleado, la operación trajo cuenta considerando los graves efectos perturbadores ocasionados a toda una vasta región italiana.

Con retorno aéreo.—En la última guerra no se dió ningún caso de un reembarque aéreo de todas las tropas que previamente hubieran realizado la operación inversa. Lo único que sí existió fué un reembarque parcial. El escenario fué también en Italia.

El objetivo era liberar a Mussolini, prisionero de los partidarios de Badoglio en un hotel-refugio en las abruptas cimas del Gran Sasso, a 2.100 metros de altura. "La prisión más alta del mundo", según palabras del Duce.

¿Cómo llegar hasta allí? El único acceso al hotel era por un teleférico, desde la base de la montaña. Pretender subir por él era absurdo mientras el enemigo ocupara la estación superior. Sólo cabía la solución del desembarco aéreo.

¿Qué clase de desembarco? En paracaídas no se podía; primero, porque la altura del lugar hubiera requerido el empleo de paracaídas mayores de lo normal, y, segundo, porque para actuar con rapidez y sorpresa había que lograr una precisión que el descenso en paracaídas no puede garantizar; además, por ser muy breves los espacios llanos cerca del hotel, muchos de los paracaidistas se hubieran estrellado al caer fuera de ellos. Se hacía forzoso acudir a los planeadores. Mientras tanto, para guardarles las espaldas, un batallón acudiría por tierra a ocupar la estación inferior del teleférico.

Están preparados 11 planeadores, con 10 hombres cada uno. Dos de los planeadores quedan inutilizados al chocar durante el despegue con unos embudos abiertos poco antes en el aeródromo por un bombardeo aliado. Otros tres se despistan durante el viaje, y únicamente seis llegan sobre el Gran Sasso. El descenso es en verdad difícil; en primer lugar porque dada la altura a que se halla el hotel, la toma de tierra se efectúa a mayor velocidad de la acostumbrada, ya que hasta entonces todas las operaciones de planeadores se habían hecho a niveles próximos al mar; en segundo lugar, porque volando sobre una topografía tan accidentada existían peligrosas corrientes de aire, una de las cuales, por ejemplo, estrelló a uno de

los planeadores contra una montaña; por último, quedaba muy poco espacio para maniobrar durante el planeo, y para poder meterse en el sitio oportuno los pilotos tuvieron que entrar resbalando, hábilmente hasta el aterrizaje.

Sólo cinco planeadores toman tierra sin novedad en los alrededores del hotel-refugio, hacia el que los soldados alemanes se dirigen, llevando por delante al General italiano Soleti, al que pocos días antes habían capturado con la intención de que les sirviera luego de pantalla para que no dispararan los guardianes de Mussolini; éstos, entre la sorpresa, la duda y la rapidez con que todo se hizo, no reaccionan, y sin disparar un solo tiro se liberta al Duce. Así 50 planeadoristas alemanes vencen a 250 soldados y policías italianos.

Preparada rápidamente una pista en una breve planicie próxima, allí acude una Fieseler "Cigüeña", que recoge al Duce para llevárselo a Viena, junto con su libertador el Capitán Otto Skorzeny. Aunque el despegue resulta un poco difícil y durante él se rompe una rueda, el avión toma luego tierra sin novedad. En conjunto, la operación ha tenido un pleno éxito, y su jefe, Skorzeny, espreciado con la Cruz de Hierro con brillantes.

* * *

Al desembarco aéreo, con retorno también aéreo, alude directamente gran parte del trabajo ya citado en la cabecera de este artículo, distinguiendo dos clases de reembarque aéreo; con aviones de transporte cuando se dispone de aeródromo, y con avionetas o helicópteros cuando se carece de él.

Por su aptitud para posarse en cualquier sitio, sin exigir trabajos previos de infraestructura, el helicóptero será sin duda de extraordinaria utilidad para el reembarque de tropas; en todo caso para la evacuación de los heridos; en algunos especiales para reembarcar a la totalidad de los efectivos comprometidos en la operación. Sobre todo para golpes de mano y sabotajes llevados a cabo por fuerzas reducidas como los de Vermork, Francisco, Bruneval, Tragino y Gran Sasso el helicóptero resultará un excelente medio de efectuar un retorno rápido, sencillo y cómodo.