



Las tropas de montaña y la cooperación aeroterrestre

Por JUAN MEDIAVILLA JAUDENES
Comandante de Artillería.
Diplomado en la E. M. de Montaña.

La lectura de diversos artículos en la REVISTA DE AERONAUTICA y "Ejército", conferencias oídas en la Escuela Militar de Montaña sobre temas de cooperación a un brillante Jefe del Ejército del Aire, que exponía sus puntos de vista de manera magistral y la presencia casi diaria en el cielo de Huesca de los silenciosos veleros de Monflorite, me llevan al deseo de ser sólo "el ojeador" que levante "la liebre", que una vez ésta corriendo no faltarán "buenas escopetas" que, al cazarla, nos proporcionen ideas y soluciones.

Y explicada la modestia del propósito, vamos a pasar a analizar de manera muy ligera las diferentes fases de un desembarco aéreo para determinar después las características que, a juicio del autor, deben reunir las fuerzas que en él intervienen y poder llegar de este modo a determinar qué fuerzas del Ejército de Tierra deben figurar en su vanguardia.

La situación de las fuerzas en lucha, noticias del enemigo y propósitos del Mando propio serán factores que, con otros de orden económico y político, llevarán a fijar el lugar y momento de la acción.

Determinados estos datos, hay que montar la operación, que podemos considerar dividida, a la manera clásica, en dos partes: la preparación y el ataque (en el caso que consideramos desembarco aéreo).

Es evidente que la preparación del ataque es una operación genuinamente aérea; las fuerzas del Ejército del Aire tendrán que emplearse a fondo, elegir cuidadosamente los objetivos, dosificar de manera perfecta sus esfuerzos, etc., para llegar a conseguir "la necesaria superioridad de medios" en "la zona deseada" y en "el momento oportuno".

Terminada esta primera fase, impres-

cindible aunque las acciones realizadas no parezcan guardar relación con la operación proyectada, llegará el momento del desembarco propiamente dicho, y las columnas que se acerquen al lugar de la acción, que en el caso que consideramos irán por el aire, llevarán la división clásica en toda tropa que se acerca al enemigo, vanguardia y grueso, teniendo éste a su vez las correspondientes fuerzas de vanguardia.

La vanguardia de todo desembarco aéreo ha de estar constituida por las tropas de paracaidistas que, lanzadas sobre el punto elegido de la retaguardia enemiga, ocuparan aquellas posiciones que nos proporcionen el espacio necesario para la continuación de la operación. Pero es necesario reforzar y prolongar la acción de estos paracaidistas de vanguardia, ya que, de un lado, su esmerada selección y especial preparación, y de otro, las características técnicas y elevado coste de su equipo no parece aconsejar someter a estas fuerzas especiales a desgastes superiores a los estrictamente necesarios.

Las tropas que en los primeros planeadores de transporte refuercen y prolonguen la acción de los paracaidistas deben pertenecer al Ejército de Tierra, y entre sus principales características podemos enumerar las siguientes (necesarias, a juicio del autor):

- a) Gran movilidad en toda clase de terrenos y en las más diversas condiciones climatológicas, ya que no podremos saber desde el tiempo de paz cuál será el futuro teatro de operaciones y menos las características del mismo.
- b) Vestuario y equipo apropiado para poder cumplir la condición anterior y que les permita vivir y combatir, sin comunicación con su retaguardia, el mayor tiempo posible.
- c) Armamento y material adecuados para su transporte en planeadores o lanzamiento en paracaídas cuando esto sea necesario.
- d) Un alto espíritu y elevada moral que les permita combatir con probabilidades de éxito en las circunstancias más adversas.

- e) Unos cuadros de mando que hasta en sus escalones inferiores estén en condiciones de poder resolver situaciones imprevistas que se presenten a su Unidad y a las superiores.
- f) Estar acostumbrados a una férrea disciplina de fuegos, dadas las dificultades del municionamiento en los primeros momentos.

En la actual organización de nuestro Ejército, las tropas que mejor reúnen las características citadas son las tropas especiales de montaña, ya que, acostumbradas a la dureza de la vida en la montaña, únicas zonas de España donde el hombre se ve sometido a temperaturas inferiores a los 20 grados bajo cero, en la que se exigen esfuerzos superiores a los normales, no ya para combatir, sino simplemente para cualquier movimiento de traslado, rígidamente disciplinadas en el empleo de sus fuegos (dadas las enormes dificultades del municionamiento), y que, por sus peculiares características de modo de acción, deben estar preparadas para desarrollar en la montaña la máxima velocidad posible; sacadas de este ambiente en que todo es hostil al hombre, deben superar en movilidad y eficacia a cualquier otra tropa de características parecidas.

Su equipo y uniforme están estudiados para proteger al soldado de las bajas temperaturas a que puede estar sometido, buscando proporcionar al individuo la máxima protección con el mínimo peso.

Su armamento portátil proporciona a las Unidades la máxima potencia de fuego compatible con las dificultades de municionamiento.

Sus armas pesadas, más ligeras que las similares del resto del Ejército, se fraccionan en cargas para permitir su traslado por toda clase de terrenos, debiendo prever la utilización del hombre como único medio de transporte y tener que moverse éste en las condiciones más difíciles.

Su artillería, de poco peso dada la necesidad de su transporte a lomo y de gran movilidad táctica, está entrenada en la rápida resolución de sus problemas técnicos con los elementos más precarios, de-

biendo actuar con la máxima eficacia dada la enorme dificultad de municionamiento. Su fraccionamiento en cargas permite su transporte en pequeños veleros y su lanzamiento en paracaídas.

Todas estas características y las deducidas para las tropas que han de prolongar la acción de los paracaidistas nos llevan a considerar a las tropas especiales de montaña como las más apropiadas para figurar en la vanguardia del Ejército de Tierra, cuando éste deba tomar parte en operaciones de desembarcos aéreos.

Para poder cumplir esta misión, cuando las circunstancias lo requieran, cree el autor que le faltan a las tropas de montaña, de un lado, medios técnicos (vehículos todo terreno) que le permitan sacar el mayor partido posible a su gran movilidad cuando la viabilidad del terreno mejora en relación con su medio ambiente normal. Dotar a las armas pesadas de estas Unidades de ruedas neumáticas y suspensión elástica que permita, en caso necesario, su arrastre por vehículos de motor, consiguiendo de éstos un pleno rendimiento en su velocidad.

Efectuar también las operaciones anteriores con su artillería y sus medios de municionamiento.

Dotar a las Unidades (o tener prevista la rápida dotación cuando sea necesario) de un cierto número de vehículos de motor, tipo ligero de todo terreno, que permitan el rápido desplazamiento de los elementos necesarios cuando las circunstancias así lo requieran.

Pero por bien dotadas que estén las Unidades, esto no basta; la instrucción es necesaria, y para que su eficacia sea completa sería conveniente dotar a las Unidades de las maquetas necesarias para que las operaciones de embarque, acomodación dentro del vehículo y rápido desembarque, empezando a combatir en el momento de pisar el terreno, sean maniobras tan familiares que se llegue en ellas al automatismo. Presentar a una sección no instruída ante un velero ha de plantearle, entre otros, tres problemas: cómo entrar, cómo colocarse y, el más grave de todos, cómo salir.

Otro problema de importancia capital ha de presentársele a los Mandos en determinadas circunstancias; se les exigirá el máximo esfuerzo, empezar a combatir y reorganizar su Unidad y sus servicios, a la vez que se aumenta el contacto con el enemigo; todo esto se le va a exigir, en el 99 por 100 de los casos, a un neófito en el día de su primer vuelo.

¿En qué condiciones físicas y morales posará su planta en tierra un Oficial en el que concurren las condiciones anteriores? Pese a la excelencia de sus resortes morales y físicos, seguramente malas.

La Providencia, al colocar en una misma provincia y a tan corta distancia a la Escuela Militar de Montaña, en Jaca, y a la Escuela de Vuelos sin Motor, en Monflorite, parece que nos está indicando la solución más acertada, ya que en el primero de estos puntos un magnífico plantel de Oficiales, en plena aptitud física, reciben las enseñanzas necesarias para formar en la vanguardia de un Ejército que, desde el aire, tenga que saltar un día en la retaguardia enemiga.

En el segundo, los mejores muchachos de nuestra juventud arrancan sus secretos a los pájaros para estar en condiciones de llevar aquellas vanguardias al punto de aplicación que determine el Mando.

Cree el autor que sería de gran eficacia para los Oficiales que obtienen el diploma para el Mando de tropas de esquidores-escaladores pasar unas "vacaciones" en Monflorite, y a los chicos que aprenden a volar en este último punto, ampliar sus conocimientos con alguna temporada en Jaca, cosa necesaria para que ellos no queden anulados para moverse cuando, por obra y gracia de las decisiones del Mando, el normal aterrizaje se convierta en "nievizaje".

Aparte de los resultados técnicos, que no dudo serían de gran importancia, nacerían de una convivencia entre estos elementos lazos de amistad y comunidad de aficiones, que al proporcionar un conocimiento más íntimo de la "otra parte" nos daría un mejor funcionamiento de la máquina a la "hora de la verdad".

La hora del mejor servicio de España.