

# Artillería aerotransportada

Por JOSE M.<sup>3</sup> CABEZAS Y F. DE CASTRO  
Coronel de Tropas de Aviación.

## Generalidades.

En el Ejército de los Estados Unidos las Fuerzas paracaidistas están dotadas de una artillería especial, de material ligero, y cuyo personal está instruido como los paracaidistas infantes, y aptos para el salto y combate en tierra. A esta artillería la denominan "aeroterrestre" para diferenciarla de la corriente que circunstancialmente puede ser transportada por vía aérea, y a la que llaman "aerotransportada".

Esta modalidad de la artillería "aeroterrestre" ha entrado en acción por primera vez en la pasada guerra mundial, y sus intervenciones en las operaciones de Filipinas, Normandía, Holanda, y en el paso del Rin, han sido otros tantos éxitos que hacen ver claramente la importancia de esta nueva arma que será la artillería del futuro, ya que con la guerra atómica habrán de evitarse las grandes concentraciones de tropas y las operaciones se efectuarán con fuerzas aerotransportadas capaces de una actuación rápida y decisiva, consolidando en la ofensiva las ventajas conseguidas por el bombardeo atómico y acudiendo en la defensiva al punto de la agresión enemiga para atenuarla y a ser posible sofocarla.

La artillería paracaidista es instruida y está equipada para entrar en combate mediante su lanzamiento en paracaídas, por lo que las piezas completas van, con su dotación, en el mismo aparato, lanzándose el material por una puerta mientras que el personal salta por la opuesta al mismo tiempo.

El material va embalado en unos recipientes de metal o de lona, según su fragilidad, y los paracaídas son de rayón, de colores variados y que se destaquen para que sean reconocidos rápidamente por los sirvientes. Estos van dotados de paracaídas de seda corriente de color verde-terroso, para mejor camuflamiento.

La artillería "aeroterrestre" empleó principalmente el obús de montaña de 75 milímetros, arma que fué adoptada por que se descompone en partes de unos 135 kilogramos de peso, que es el máximo que soportan los paracaídas que hoy se fabrican, aparte de que las bocas de lanzamiento de los aviones no permiten bultos de más volumen y que los tractores para el arrastre de los cañones que entonces se transportaron por el aire eran inadecuados para un cañón más pesado.

En la artillería velerista el tipo de pieza depende de la clase de planeador de que se disponga. El G. C. 4.<sup>a</sup> y el 15.<sup>a</sup> pueden transportar los obuses de 75 mm. o de montaña, y los M3, de 105 mm., o cañón de infantería; el 13, las piezas de cualquier calibre, hasta el obús de 155 mm. Las piezas reglamentarias de los Regimientos de Artillería velerista son la M3 para un Batallón, y el obús de 75 mm. para el otro.

## Medios de transporte.

Como hemos visto, la Artillería "aeroterrestre" se puede colocar en el punto designado por medio del paracaídas o de planeadores. En el párrafo anterior hablamos de su lanzamiento en paracaídas, por lo que nos limitaremos al estudio de su situación en el punto elegido a bordo de los planeadores.

El Ejército norteamericano, además de los modelos G. C. 4.<sup>a</sup> y 15.<sup>a</sup> ya citados, poseen otros tipos de planeadores los G. C. 10.<sup>a</sup> y 13.<sup>a</sup>. Los dos primeros son muy parecidos, siendo el 4.<sup>a</sup> el único planeador que emplearon en la pasada guerra, por lo que es el más conocido, y ya dijimos que podían llevar los dos modelos obuses de 75 mm. de montaña y el cañón de Infantería (obús M3 de 105 milímetros).

El planeador 13.<sup>a</sup> es un tipo mayor, apto

para transportar incluso el obús M-2, y por último, el modelo 10.<sup>a</sup> es capaz de cargar piezas artilleras hasta el calibre del obús M-1 de 155 mm.

Sea cualquiera el modelo que se emplee, el material que se cargue (piezas, tractores, municiones) ha de ir bien sujeto, distribuyéndose los sirvientes en los diversos aparatos que puede remolcar cualquier tipo de aeroplano polimotor.

Los norteamericanos emplearon en la guerra los C-46 y C-47, y los ingleses utilizaron para esta misión sus bombarderos. Actualmente tienen los americanos un nuevo remolcador, el C-82, que puede arrastrar uno o dos remolques, según la carga y distancia a recorrer.

Tanto el remolque como el planeador o planeadores tienen un dispositivo que les permite desconectarse del cable que los une; cable que se distiende al arrancar el aeroplano y que empieza luego a arrastrar al planeador.

La ventaja de los planeadores, aparte de lo reducido de su coste, es que pueden tomar tierra en cualquier terreno, actuando rápidamente al llegar al suelo los frenos a las ruedas por medio de unos patines que llevan delante.

Los modelos recientes de planeadores se cargan y descargan por la cola, corrigiendo el defecto de que adolecían los antiguos 4.<sup>a</sup> y 15.<sup>a</sup>, en que se hacían estas operaciones por delante, con el grandísimo inconveniente de que al chocar el aparato contra cualquier obstáculo quedaba embotellado el cargamento, lo que dificultaba y hasta imposibilitaba su descarga, con la lamentable pérdida de tiempo, tan necesario en esta circunstancia.

#### *Lanzamiento del material.*

Los aviones de carga utilizados por los norteamericanos durante la guerra fueron el C-46 y el C-47, cuyas bocas de salida no permitían el lanzamiento del obús del 75 completo, por lo que había que desarmarlo en nueve partes, que se introducían en recipientes especiales, colocándose seis en los seis portabombas, que se soltaban al llegar al campo de lanzamiento, y simultáneamente, por la puerta, los otros tres bultos.

En el modelo C-82, y por la boca de lan-

zamiento que tiene el avión en su parte frontal, pueden arrojarse los bultos por dos procedimientos: bien suspendiéndolos horizontalmente entre unas viguetas verticales que dejan lugar suficiente para acercarlos uno a uno a la boca de lanzamiento, o bien suspendiendo los fardos verticalmente de una cadena sin fin, que, al ser puesta en movimiento, los va acercando sucesivamente a la boca, donde un mecanismo zapador origina su desprendimiento y caída.

Mas en la postguerra han seguido los estudios y experiencias progresando en el sistema de lanzamiento, y actualmente pueden quitarse las puertas traseras del C-82 sin que ello perjudique las características de vuelo, y por el hueco que dejan se puede lanzar el obús de 75 mm. completo sin necesidad de desarmarlo, con lo que se gana en tiempo para la carga y descarga y se evita que al lanzarlo se extravíe alguna pieza, y, sobre todo, permite utilizar la pieza inmediatamente a su llegada a tierra, cosa tan necesaria en los primeros momentos, tan críticos, después del aterrizaje de las fuerzas.

Tanto este obús como el M-2 de 105 mm. han sido arrojados completos felizmente con un paracaídas de 30 metros de diámetro el obús, y el M-2 utilizando dos, y asimismo se ha lanzado un "jeep". Esto dará motivo para desechar el primitivo procedimiento de arrojar las piezas desarmadas, que, además de los inconvenientes dichos, presenta el que puedan originar los suelta-bombas, que funcionan eléctricamente y a veces sufren averías que interrumpen el lanzamiento, lo aceleran o retrasan, con el retraso y los perjuicios consiguientes por no poder montar la pieza o no tenerla en el momento preciso.

En cuanto al "jeep", a pesar de su dureza puede sufrir averías a su llegada a tierra, y como es imprescindible para el remolque del M-2, que no puede ser trasladado a brazo, hace que se mire al obús de montaña de 75 mm. como material artillero paracaídistas. Estas piezas, disparadas en batería, suplen a las de la artillería corriente. También los cohetes serán muy aplicables en misiones de apoyo directo cuando se consiga que su precisión se aproxime a la de los cañones de 105 mm.

Se estudia la mejora de los paracaídas

para que el lanzamiento de personal y material pueda llevarse a cabo a plena marcha de los aparatos, pues en el momento actual sólo se pueden lanzar a más de 190 kilómetros por hora, límite necesario para disminuir la sacudida que el paracaidista sufre y evitar el desgarre del artefacto, lo que supone una vulnerabilidad para las armas antiaéreas que debe ser aminorada en cuanto sea posible. A esta velocidad un avión recorre una zona de lanzamiento de kilómetro y medio en veintiocho segundos, por lo que se precisa extrema rapidez en la operación para evitar caigan personal y material fuera de la zona.

En el Ejército inglés, que, como dijimos, usaba los aparatos de bombardeo como transporte, arrojan desde hace tiempo las piezas ligeras completamente armadas, debido a que las bocas de lanzamiento de los bombarderos lo permitían, y para realizar esa operación se introduce todo el cañón dentro de un recipiente de acero provisto de cuatro paracaídas, uno en cada vértice superior; recipiente que se coloca en el portabombas y se lanza como un proyectil.

Las municiones se lanzan en dos clases de receptáculos; en uno se colocan diez proyectiles de 75 mm. y en el otro sólo ocho, con un eje y un par de ruedas, lo que permite la transformación de este último en un armón en pocos minutos, y teniendo que ser transportados a brazo ambos recipientes al caer a tierra.

En cuanto a los aparatos de radio, esenciales para la artillería aeroterrestre, han de ser empacados y dispuestos cuidadosamente las radios, teléfonos, cuadros de distribución y direcciones de tiro para que no sufran deterioros.

En los Estados Unidos pronto dispondrán las fuerzas veleristas de planeadores totalmente mecánicos, con puertas traseras para las operaciones de carga y descarga. Se ha experimentado el acoplamiento de motores de poca potencia a los veleros corrientes para facilitar su toma de tierra. El ideal, y a ello se tiende, es el descenso vertical, pues un planeador capaz de funcionar como un autogiro desde que se suelta del remolcador será un triunfo técnico de inapreciable valor.

El general William H. Gillmore, en un

artículo publicado en "The Field Artillery Journal", de Washington, que nos ha proporcionado muchos datos para este trabajo, dice que está en estudio un fuselaje desprendible del avión de transporte, con lo que una vez aterrizado se soltaría el fuselaje con su carga artillera, regresando seguidamente para volver por un nuevo fuselaje con su carga. La combinación de este fuselaje con rotores que permitieran su desprendimiento en pleno vuelo y el descenso vertical a poca velocidad, es un fin próximo a que se tiende, y con los adelantos de la técnica y la constancia en el trabajo, pronto será un hecho, con lo que ganará en rapidez y seguridad la entrada en acción de la artillería aeroterrestre.

#### *Organización e Instrucción.*

Aunque se desconoce con detalle las nuevas plantillas—están en estudio—, podemos decir que, en general, la artillería aeroterrestre de la División paracaidista constará de tres Grupos de tres Baterías de a cuatro piezas, más un cuarto Grupo para su empleo, en los casos que se presenten, como apoyo general.

La organización artillera durante la segunda guerra mundial para todas las Divisiones aeroterrestres y actualmente en uso consta de una Batería de P. M. divisionaria, dos grupos paracaidistas con piezas de montaña de 75 mm., un Grupo velerista de igual material y otro con obuses M-3, de 105 milímetros.

Con respecto a la instrucción de esta Artillería en lo referente al tiro, dirección del fuego, comunicaciones y transporte de las piezas, se rige por las mismas normas y Reglamentos de la Artillería corriente, debiendo ampliarse aquellas materias que son de la especialidad de la artillería aeroterrestre.

El artillero paracaidista, como todo este personal, debe ser fuerte, inteligente, ágil de piernas, por lo cual en su instrucción se ha de dedicar más tiempo al ejercicio físico, a fin de darle esa flexibilidad y esa ligereza innata en todo paracaidista; asimismo se le ejercitará en el tiro de fusil, para hacer de él un buen tirador, ya que en muchas ocasiones, y en los primeros momentos, habrá de combatir como un infante. Ha de conocer el artillero paracaidista el uso

de la brújula y la lectura de planos para orientarse rápidamente y poder incorporarse a su Unidad, en los casos en que caiga lejos de la zona de lanzamiento.

La instrucción inicial especialista consiste en un Curso de seis semanas en la Escuela Aeroterrestre, terminado el cual con el debido aprovechamiento se le expide el correspondiente Diploma de velerista y paracaidista, y una vez diplomado continuará su instrucción de práctica constante con lanzamientos simulados y uno real, por lo menos, cada tres meses.

La Artillería paracaidista se lanza al mismo tiempo que la Infantería, lo que es causa que muchas veces, antes de coger el material, procedan a luchar los artilleros con sus armas propias, como también ocurre en el caso de que un pelotón de artillería caiga fuera de la zona de lanzamiento, que luchará como arma fusilera hasta que pueda incorporarse a su batería. Mas en los casos que estas anomalías no ocurran, procurarán cuando estén en el aire ir observando para ver dónde han caído las piezas, que distinguirán por el color de los paracaídas, y una vez que tomen tierra y se desembaracen de sus arneses, se dirigirán rápida y debidamente encorvados, para presentar menos blanco, al lugar donde se hallan las piezas, si están armadas, y en caso contrario, dónde se halla el cañón, procediendo a armarlas con la mayor celeridad, operación en que deberán emplearse unos cinco minutos, tratándose, como es de suponer, de fuerzas bien instruidas y entrenadas. El Jefe de la pieza la llevará al emplazamiento designado. Mientras tanto, y de modo análogo, irán a recoger las radios los encargados de éstas, procediendo a desembalarlas y ponerlas en funcionamiento. Los observadores avanzados descenderán en la primera ola con los infantes y pondrán en funcionamiento sus radios.

La Sección de la Dirección de Tiro del Grupo, P. D. T., al mismo tiempo que las baterías se ponen en servicio, instalarán el P. C. elegido previamente.

Instaladas Batería y Red radiotelegráfica, el P. D. T. tomará la dirección de aquéllas, y ya enlazadas las baterías, funcionará el Grupo de artillería paracaidista análogamente al de artillería terrestre.

#### *Fuerzas paracaidistas que se emplean.*

El número de las fuerzas de Artillería e Infantería paracaidista que se empleen dependerá de la importancia de la operación y del número de aviones de que se disponga. Tanto en Normandía como en Holanda, las disponibilidades de aviones fueron insuficientes para el transporte de los efectivos de las Divisiones aerotransportadas 82 y 101, por lo que hubieron de ser enviadas parte de aquéllos por vía marítima.

Y más aún se agudiza el problema del municionamiento de la Artillería aeroterrestre, pues casi nunca se dispondrá del número suficiente de aeroplanos para situar toda la munición precisa.

En cuanto a la Artillería velerista, su empleo ha sido variable; y teniendo en cuenta que cuando ha tomado tierra simultáneamente con los infantes paracaidistas ha sufrido muchas bajas en su personal y planeadores, y que los aviones remolcadores con sus planeadores en tándem van en vuelo lento y ofrecen hermoso blanco a los antiaéreos, es de aconsejar que la Artillería velerista no debe aterrizar hasta no estar la zona libre de enemigo.

Por último, el empleo de la Artillería aerotransportada requiere disponer de un aeródromo donde aterrizar, campo sólidamente propio y libre de la acción artillera enemiga.

#### *Medios de transporte.*

Los medios de transporte varían según la clase de artillería. La aerotransportada usa de los de la artillería corriente, ya que el tractor reglamentario de ésta puede ser cargado en un avión C-82.

La Artillería velerista va en los planeadores tipos 4.<sup>o</sup> y 15.<sup>o</sup>, que sólo pueden transportar el "jeep" de un cuarto de tonelada, que puede remolcar el obús de 75 mm. El M-2 puede también remolcarse por "jeep" sobre cualquier clase de terreno que no sea duro. En los terrenos pantanosos o húmedos se utilizará como tractor del M-2 y aun del M-3, el "Weasel".

Para el M-3 se precisarán la tracción de dos "jeeps", y cuando se traslade fuera del camino habrán de ayudar con su esfuerzo muscular los propios sirvientes. El vehículo de tracción apropiada para el M-3 es el ca-

mión de 1.500 kilogramos de carga, pero no puede transportarse en planeador.

En suma, la Artillería velerista utiliza dos clases de motores: el "jeep", en el escalón aéreo, y el camión de 1.500 kilogramos, en el terrestre.

La Artillería paracaidista en su primera parte de asalto no dispondrá de medios mecánicos de arrastre, pues sus tractores vendrán en planeadores o con el escalón terrestre, por lo que habrán de ser transportadas a brazo, mediante los correspondientes arneses, a menos que en la zona de lanzamiento se encontraran medios de tracción mecánica o animal.

En los Grupos de Artillería "Aeroterrestre" la plantilla del material de arrastre es muy exigua, lo que dificulta su movimiento en un solo escalón; la batería de obuses sólo dispone en plantilla de 10 "jeeps", por lo que cuando a esta artillería se le asigna una misión terrestre habrá de dotársele de medios extraordinarios de tracción.

#### *Enlaces radiotelegráficos.*

La comunicación radiotelegráfica en la Artillería aerotransportada y velerista es análoga a la Artillería corriente de campaña, pudiendo alimentarse la radio con la batería de un coche, y además de esta misión fundamental, ha de cooperar en los siguientes extremos:

1.º *Conquista y concentración.*— Campo apropiado para el aterrizaje de aeroplanos o planeadores.

Puntos básicos en la retaguardia de las defensas de costa enemigas, en combinación con fuerzas de desembarco.

Nudos de comunicación, puentes, canales y desfiladeros.

Cabezas de puente.

2.º Ocupación y destrucción de instalaciones de mantenimiento de todas clases, y medios de comunicación.

3.º Apoyo a operaciones terrestres propias, mediante envolvimiento vertical y captura de accidentes importantes del terreno, puntos fortificados y establecimientos enemigos.

4.º Alaque por su flanco o retaguardia a una posición enemiga.

5.º Desembarco en el interior de una zona fortificada del adversario y ataque para destruirla o, al menos, desorganizarla, y

6.º Operaciones de diversión y entorpecimiento para secundar las de acción principal.

En muchos casos, y en los primeros momentos de asalto aéreo, podrán los elementos de la Artillería "Aeroterrestres", desde el pelotón inclusive, quedar afectos a la unidad de Infantería inmediata, reagrupándose aquélla a medida que desciendan nuevos contingentes y tan pronto las circunstancias lo permitan, para constituir las baterías, y éstas, a su vez, integrarse a sus grupos respectivos.

Lo que es indudable es que la Artillería aeroterrestre ha de seguir inmediata a los infantes, para poder protegerles el máximo en su avance.

Las piezas se emplazarán para hacer fuego en todas direcciones.

#### *Municionamiento.*

El problema más difícil a resolver es el del municionamiento; se economizarán en un principio todo lo posible las municiones, disparando en casos precisos, y el tiro inicial será probablemente directo; el abastecimiento será por vía aérea.

La escasez en el suministro de municiones puede provocar un grave conflicto. Para tratar de resolverlo, disponían los ingleses en la última guerra de dos juegos "Standard" de tablas de carga "móvil o normal" y "semimóvil". Estas se utilizaban cuando la zona de despliegue estaba próxima a la de desembarco y no se preveían ulteriores movimientos.

Las tablas móviles daban 137 disparos por cañón y 242 las semimóviles, diferencia resultante de sustituir un remolque de municionamiento por cada "jeep" destinado a idéntica misión.

Se estableció, además, para ahorrar granadas de gran explosión la norma de abrir el fuego y corregir el tiro con una andanada de proyectiles de humo, salvo el caso de que con la primera descarga no fuera posible dar en el blanco, o que razones tácticas impidieran emplear dicha clase de proyectiles.

## EN INGLATERRA

**Técnica y táctica de la Artillería aerotransportada y de montaña.**

(De un interesante trabajo publicado en "The Journal of the Royal Artillery".)

*Organización del Regimiento ligero aerotransportado R. A.*

Este Regimiento fué el primero de Artillería transportado por vía aérea al completo de todas sus unidades y la base de la Artillería ligera y de montaña motorizada, aerotransportadas; y la 458 Batería ligera independiente R. A. fué la precursora de toda la organización de este arma aerotransportada y la primera en cruzar un río en combate sobre los carros.

Esta batería 458, al organizarse en septiembre de 1941 la primera División aerotransportada, pasó a ser parte del 31 Grupo independiente afecto a la primera Brigada de desembarco aéreo. En junio del año siguiente fué designada la expresada Batería con el nombre de primera Batería ligera Aerotransportada.

En septiembre de este año 1942 se nombró un C. R. A. (Teniente Coronel) para el mando de la primera División Aerotransportada, y la primera Batería ligera se convirtió en tropas divisionarias.

En Bulfort, y el 13 de febrero de 1943, se creó el Regimiento Aerotransportado núm. 1, dividiendo la primera Batería en tres, constituyéndose las Baterías Ligeras Aerotransportadas 1, 2 y 3.

Su organización, en líneas generales, fué la normal de un Regimiento de Artillería de campaña, si bien su P. M. era más reducida. Formaban en cada Batería 12 Oficiales de primera línea Jefes de secciones y tres Oficiales de reserva, que disponían de un "jeep" con radiotelegrafía. Cada subsección tenía un cañón, dos "jeeps" y tres remolques para municiones y provisiones.

La citada primera Batería estaba armada con Hows, de 3,7 mm. Este material acababa de llegar de Inglaterra, más debido a la súbita marcha de la División destinada al Norte de Africa, no pudo casi ser probado, por lo cual las pruebas hechas a "posteriori" resultaron deficientes, pero se consiguió el funcionamiento de las baterías, reforzadas cada una con un cañón.

El "Howitzer" de alcance, de 9.600 yardas, tenía una granada de 15 libras, y la granada H. E. una espoleta T. P. de roce y de retardo.

Había además una granada de humos rellena con fósforo blanco y otra de carga hueca A/T. K.

Salió el Regimiento en mayo de 1943, en el segundo convoy de la 1.ª División aerotransportada, para unirse a la primera Brigada de Paracaidistas que operaba en Argelia, y sucesivamente fué a Bizerta, Tarento, Boston, etc., pues por esa primera División fueron realizadas 16 operaciones aerotransportadas, embarcando el personal y material en aviones de transporte y planeadores. El 17 de septiembre del año siguiente salieron en vuelo para Holanda las baterías ligeras primera y tercera, con el Oficial médico, topógrafo y Oficiales de señales, desplegándose sus piezas en Oosterberck, cerca de Arnhen. El día 18 se les unió la segunda batería, y en la noche del 25 al 26 de septiembre, tras duras jornadas, se replegaron a Lek los supervivientes.

El 8 de mayo de 1945 se trasladó el Regimiento por vía aérea a Noruega, y quedó en la zona de Stavanger hasta septiembre, que regresó a Inglaterra, donde en noviembre fué disuelto.

*Técnica del aerotransporte.*

En líneas generales, y para redactar la orden de despliegue, han de tenerse en cuenta los siguientes extremos:

- a) Carga de aviones y planeadores.
- b) Orden de vuelo.
- c) Concentración y despliegue.
- d) Protección local.

El Jefe de un Regimiento de Artillería Aerotransportado ha de cuidar que su Unidad esté dispuesta para entrar en acción con la mayor rapidez tan pronto haya tomado tierra. Para ello tropezará con grandes dificultades, en especial la dispersión de sus elementos y el desconocer el número de bajas sufridas durante el vuelo si es atacado por la Aviación contraria, como ocurrió con las operaciones sobre Sicilia, donde sufrieron graves contratiempos.

A este fin, el ejercicio de despliegue comprenderá estos cuatro puntos:

- a) Evitar en lo posible la pérdida de personal y material.

- b) Dar oportunidades a los aviones cargados de tropa y material para que lleguen en las mejores condiciones a la zona de despliegue.
- c) Procurar asumir lo antes posible el control de las baterías una vez en tierra.
- d) Deducir el tiempo que pasa desde el momento del aterrizaje hasta que pueden utilizar las piezas.

#### *Aviones y planeadores.*

El tipo Horsa M. K. I. fué el adoptado por el Ejército inglés, soportando una carga de 6.900 libras.

Para el acoplamiento del personal y de la carga se distribuían los especialistas y el material entre los aparatos, procurando llevar con cada cargamento un Oficial o Suboficial de categoría superior y el personal especializado preciso para activar la descarga, con un mínimo de cuatro hombres, aparte de los dos pilotos del planeador.

Para embarcar al Regimiento ligero con todos sus efectivos se precisaban 115 planeadores.

Los abastecimientos transportados fueron calculados con todo detalle. En la batalla de Arnhem cada "jeep" llevó diez sacos de arena vacíos, y con ellos se protegieron los equipos delicados, como el de T. S. H. del Comandante de la 3.<sup>a</sup> Batería ligera, que estaba con el Batallón de paracaidistas núm. 2 en el puente de Arnhem, que actuó de enlace entre este grupo y el grueso de la División.

#### *Concentración y despliegue.*

El Mando planeaba una operación estudiando el mapa de la zona elegida y consultando las fotografías que sobre ésta le proporcionaban los aviones encargados de este servicio.

Y de común acuerdo los Jefes de las Unidades que iban a operar a los Servicios de la R. A. F. señalaban las zonas de desembarco, punto clave y áreas de concentración y despliegue.

El punto clave solía ser normalmente un cruce de carreteras, situado generalmente entre la zona de aterrizaje y la de concentración, procurando que cada Unidad dispusiera de los suyos para que no concurrieran en los mismos sitios.

#### *Despliegue del Regimiento de Artillería.*

A la llegada a la zona de desembarco la preocupación del Jefe es la averiguación de las bajas sufridas en personal y material, y con los elementos sanos formar la Unidad artillera que se pueda, armar el material y efectuar el rápido despliegue. Para conseguir esto y obtener el control absoluto del Regimiento disponían los ingleses que tan pronto como dos Oficiales, o un Oficial y un Radiotelegrafista tomaban tierra, uno organizaba la defensa local, limpieza del lugar, procediendo a la descarga del material, todo ello con la mayor celeridad posible, mientras el otro se dirigía a través del punto clave al lugar de despliegue de su batería, donde debían estar situados los artilleros de vanguardia.

Generalmente, salvo los casos en que sufrieron gran número de bajas, fué factible el centralizar el control de las baterías en la zona de desembarco sin demorar el despliegue, pues el Oficial que iba a la zona de despliegue dejaba un enlace en el punto clave con órdenes para regularizar la marcha de los vehículos a la zona de concentración, mientras él llegaba a ésta y daba cuenta al Capitán de la batería, si allí estaba, o al Ayudante si aún no hubiese llegado ningún Oficial; dejaba allí un auxiliar con instrucciones y él pasaba a revistar sus fuerzas y establecer sus piezas en posición, que si eran seis constituían una sección, pero si eran más, las colocaba en otra posición. En cualquier caso, los cañones y tractores reunidos en la zona de concentración eran conducidos en grupos de cuatro o cinco, para entrar en posición en las indicadas por el Oficial.

Cuando la operación se efectuaba de noche o las circunstancias tácticas lo exigían, se esperaba un plazo prudencial para que se incorporaran los núcleos que habían tomado tierra en puntos lejanos, mientras se iba organizando el Regimiento, tras de una cortina que cubrían los infantes y grupos anticarros afectos y se efectuaba el despliegue artillero pasado el plazo, sin aguardar a las Unidades rezagadas y marchando a la zona de despliegue asignada.

En todo caso, se procuraba montar los puestos de T. S. H. y establecer con toda premura las redes de comunicación de la P. M. con las baterías, montando éstas

los equipos X, K, R, y los dos G. para conectar con el Regimiento, y organizando las secciones de transmisiones de éste para establecer la red del Regimiento y la comunicación con los Mandos Supremos y los Cuerpos que operaban armónicamente con él.

#### *Instrucción del personal.*

Dadas las características del Regimiento ligero de Artillería aerotransportada y de las misiones especiales en que había de intervenir, exigía en su personal una instrucción más amplia y adecuada que la de los soldados de los Regimientos de Artillería terrestre.

Los artilleros del Regimiento ligero que nos ocupa, aparte de la instrucción perfecta en el manejo de sus piezas y la destreza en su motaje, preciso y rápido, recibían la especial de los paracaidistas, para poder defenderse en los primeros momentos de la caída, cuando la confusión originada por la brusca llegada y la dispersión del material y personal en que se vieran acosados por fuerzas enemigas en lugares aislados en que carecieran de infantería propia; entonces, como ya indicamos, habían de entablar combate los elementos atacados como tales infantes, auxiliados por la sección de pilotos de planeadores, para fijar al enemigo en lo posible y tratar de ganar espacio y tiempo, para dar lugar a la organización de sus compañeros y que éstos pudieran montar sus cañones, si venían por piezas, y ponerles cuanto antes en condiciones de poder actuar para proteger con sus fuegos a los que en vanguardia luchaban, y poder romper la línea adversaria y abrirse paso a la zona de despliegue asignada; actuación en la que, como arriba indicamos, cooperaban los pilotos de planeadores asignados al Regimiento, bien combatiendo con los núcleos de vanguardia, o bien, cuando el caso lo requería, coadyuvando a la limpieza de obstáculos, según el Jefe dispusiera y conforme exigieran las circunstancias.

Por eso los pilotos de planeadores eran instruídos como fuerzas de Infantería y fué su ayuda, en numerosos casos de hostigamiento enemigo, muy valiosa por su peculiar entrenamiento y por su número, ya que, por batería, constituía una sección de 50 hombres, destacándose en la dura lucha entablada en Arnhem.

#### *Protección.*

Para protección del Regimiento de Artillería se le agregaba una Compañía de Infantería que en las marchas prolongadas por el territorio enemigo establecía los servicios correspondientes de seguridad a vanguardia y retaguardia.

Dicha compañía, en el viaje aéreo, iba con la primera expedición, y como su desembarco de los planeadores era más rápido que el de la Artillería, marchaba a tomar posiciones en el extremo de la zona asignada, protegiendo con sus fuegos la zona de desembarco y la organización de Artillería, enlazando su retaguardia con dos Oficiales subalternos del Regimiento por radiotelegrafía.

El grupo de vanguardia de Artillería era el centro donde se daba la novedad, y al llegar a la zona de despliegue se enviaban patrullas para que comunicaran si la zona estaba o no limpia.

Las Compañías de Infantería aerotransportadas constaban de cuatro pelotones (secciones nuestras), composición muy adecuada para la asignación de un pelotón a cada batería, quedando el cuarto de reserva en el P. C.

Cuando se disponía a la vez de los pilotos de los planeadores y de la Compañía de Infantería, los primeros se dedicaban a la defensa fija, mientras la segunda establecía la defensa móvil, montando el servicio de patrullas correspondiente.

#### *El campo de tiro de los 360°.*

En todas las operaciones planeadas para la primera División aerotransportada entre el día D y la batalla de Arnhem se suponía que tendría que luchar aquella fuerza alineándose en un perímetro de 360°, sin más apoyo, en un principio, que los propios cañones de su Regimiento ligero. De ahí que éstos pudieran hacer fuego en toda la línea. Se vió que el cañón de 75 mm. desde una posición central cubría normalmente a las posiciones principales, mas no a las avanzadas.

El campo de tiro creó no pocas complicaciones, tanto técnicas como tácticas. Para asegurarse un círculo de fuego completo es generalmente necesario colocar las piezas abiertamente, sin protección alguna, y ex-

poniéndolas de este modo a ser observadas por las fuerzas aéreas enemigas y descubierta por los observatorios de éste.

Cierto que contra este riesgo positivo de la intervención de la Aviación contraria cabe pensar que al realizarse una operación aerotransportada es porque se cuenta con el dominio del cielo, con lo cual queda descartado el primer peligro, si bien sigue el peligro de ser vistas las piezas desde los observatorios terrestres del adversario, y por ende, sometidas al fuego artillero, si de él dispone el enemigo en la zona atacada; sin embargo, en Arnhem, las pérdidas inglesas, pese al fuego de artillería y de morteros alemán, no fueron muy cruentas, hasta que tres de las posiciones de Sección fueron arrolladas por los carros y los cañones S. P.

Las dificultades técnicas se refieren a los puntos de referencia y en el manejo de las tablas de tiro de Artillería, por la frecuencia con que los cañones son empleados con el máximo alcance y la imposibilidad de encontrar éste en las tablas con un arco de 360°, usando la escala normal de 1/25000.

Esto se subsanó por los artilleros ingleses empleando, bien la escala 1/25000, situando a la batería en cada esquina del *canabá* por cada sector del arco de fuego, numerando los cuatro cuadrados de cada esquina, o bien, emplazando la batería en la parte central del *canabá* y utilizando una escala de 1/50000; a ambos procedimientos fueron empleados con acierto; mas expuesto el primero a un error importante, menos preciso el segundo, lo que obligó a adoptar para el Regimiento un tercer método, asignando a cada batería un arco de fuego principal de unos 120°, y otro secundario de unos 360°.

Se colocaron, asimismo, un *canabá* de artillería número 2, para planear todos los blancos registrados por la batería en su arco de fuego principal, y otro *canabá*, que se instaló en la posición de la batería proyectada en el centro de aquél, preparado para la escala de 1/50000, y que se empleó para los blancos *M* y los no descubiertos por la batería fuera del principal arco de fuego.

Cuando se trataba de un arco de 360°, se precisaban más puntos de referencia; y de noche, cuando éstos se hallaban muy próximos, para evitar cometer un considerable error en la esfera graduada, se empleaban

dos puntos de referencia en ángulo recto entre sí, aproximadamente.

#### *Control del fuego de la Artillería de protección.*

El Teniente Coronel C. H. P. Crawford, primer Jefe de la Artillería de la Primera División aerotransportada, reconoció la necesidad de grupos de observación que facilitarían a las fuerzas aerotransportadas el apoyo de la Artillería. Consecuencia de esto, acompañó a la Primera Brigada de paracaidistas a la funesta operación de la cabeza de puente de Catania, efectuada del 13 al 14 de julio de 1943, llevando los equipos precisos de T. S. H. en un planeador, mientras el Capitán J. Walker del mismo Regimiento marchó con un grupo de observación para lanzarlo en paracaídas. La fatalidad impidió que tuviera éxito el intento, pues el planeador que conducía al Teniente Coronel Crawford se estrelló contra el suelo, causando la muerte de este inteligente Jefe, y el aparato Dakota que llevaba el Capitán Walker con el grupo paracaidista se despistó y hubo de volver a Africa sin poder desempeñar su cometido.

Al regreso a Inglaterra, el Jefe de la Sexta División aerotransportada tenía proyectado un equipo completo de comunicaciones radiotelegráficas que fueron la base de la actual F. O. U. R. A.

Gran parte de esas mejoras las realizó el Jefe de la Primera División aerotransportada, mientras esperaba para entrar en acción y la Sexta División se hallaba empeñada en la lucha de Normandía.

Con ese proyecto se vió un medio para obviar la dificultad de poder realizar la observación de un perímetro de 360°. El Jefe del Regimiento de Artillería ligera designó un asesor artillero por cada escalón. La designación de los blancos *Z*, como de los batidos por la Artillería terrestre, era propuesta por el Regimiento, que además elaboró un plan detallado de tiro en colaboración con la Escuela de Artillería para el empleo de la F. O. U. R. A.

#### *Operaciones realizadas como Regimiento motorizado y cruce de obstáculos.*

En la época de invasión de Sicilia la falta de aviones impedía el empleo del Regimiento ligero como Unidad aerotransporta-

da, dedicándose a prepararse para intervenir en operaciones de montaña, para lo cual era adecuado su material, y con esperanza de ser empleado en las campañas de Italia.

Se entrenaron en territorios tunecinos, entre montañas situadas el Norte de Enfidaville, donde tuvieron un curso relativo a limpieza de ruinas que les dieron Oficiales de Zapadores de la Primera División aerotransportada, practicándose bajo su dirección ejercicios y especializándose en esta misión dos equipos por batería, enseñanza que les evitó sufrir bajas por explosión de ruinas de que estaba infectada aquella región.

Esto les sirvió para precaverse de estos obstáculos y adquirir gran confianza para cuando en el futuro hubieran de enfrentarse con ellas. Poco después recibieron orden de estar preparados para ir a Salerno con la Primera División aerotransportada, que al Regimiento ligero, desprovisto entonces de material de transporte pesado, le agregó 14 camiones R. A. S. E. de tres toneladas con sus conductores, y cuatro "jeeps" del R. A. M. P. (Cuerpo de Sanidad del Ejército Real) con su conductor y tres practicantes de Sanidad, dotándose cada "jeep" con doble juego de cadenas para las cuatro ruedas.

La primera misión de este Regimiento fué emplear el material ligero para eliminar los obstáculos creados por los alemanes en su retirada, a fin de dar paso a los cañones de 25 libras y apoyar el avance de la Infantería.

Se reclamó ganado, mas en tanto éste llegó y antes de que estuviese libre el camino para el tráfico normal de los "jeeps" y los remolques del Regimiento ligero de Artillería, se emplearon para abastecer a la Infantería de primera línea, proporcionándoles, además, cañones de seis libras que remolcaban los "jeeps". Cuando se interrumpía el avance por obstáculos producidos por los incidentes de los bombardeos o creados por el enemigo, se reconocían aquéllos por si tras ellos se ocultaran minas; y seguidamente se procedía a abrir entre las ruinas un camino por donde pudiera pasar la fuerza, operación que realizaban los zapadores cuando unidades de este arma venían agregados al Regimiento y cuando no se disponía de ellas, como ocurría en la mayoría de los casos en que tenían los artilleros que trabajar con sus propios medios.

Cuando se operaba en terreno montañoso donde era difícil encontrar una zona apta para desplegar dos baterías, se emplazaba una tan solo para apoyo de la maniobra de avance de la Infantería.

Si el Regimiento ligero de Artillería iba a la inmediación de la Brigada Paracaidista, el Jefe de aquél actuaba como asesor artillero del General. Tal ocurrió el 25 de Octubre de 1943 al cruzar el río Biferno, en que pasó el río una batería sobre carros de combate Shermann, y durante la noche y madrugada siguiente lo efectuaron el Cuartel General y otra batería en que los cañones de 25 libras estaban fuera del radio de los puestos de observación de vanguardia. No obstante, el puesto de observación del Regimiento ligero era capaz de controlar el fuego de tres regimientos de campaña y de un regimiento medio, retransmitiendo a través de su Cuartel General y siendo perfecta la dirección de fuego, que produjo un tiro eficaz que hizo fracasar un contraataque alemán contra las posiciones de Molise, que defendían dos regimientos ingleses.

#### *Paso de ríos.*

Para el cruce de ríos por la Artillería se emplearon carros de combate. La primera vez que se utilizó con éxito fué en el paso del río Biferno, el 26 de octubre de 1943.

El puente de Campobasso había sido destruido, el río era de cauce bastante profundo y no había vados, por lo que no podía pasar el personal ni los "jeeps", mas, al fin, los zapadores hallaron un paso más propicio por el que logró cruzar un escuadrón de carros Shermann, y en su vista, y sobre estos carros, pudieron pasar las piezas y todo el material y personal del Regimiento ligero de Artillería.

Otros procedimientos que intentaron para el paso de ríos en la campaña de Italia fué la construcción de una balsa aerotransportada capaz para llevar carga de 3.000 kilogramos, pero los ríos que tuvieron que atravesar no eran aptos para ello y hubo de abandonarse el intento, y la construcción de puentes aerotransportados, aprovechando piezas de planeadores unidas y reforzadas en sus costados por bridas y armaduras tubulares de tres pulgadas, tampoco dió resultado.