



ARMA

AEREA

Planeadores de transporte. - Instrucción de las tropas aerotransportadas.

Por el Capitán FERNÁNDEZ TOFFÉ

No se trata aquí de hacer historia precisa de la actuación de las unidades de paracaidistas, de la infantería del Aire o de las tropas aerotransportadas. Si hasta hace bien poco sólo conjeturas e ideas, las más de las veces propias, se extendieron por doquier, sin fuente oficial de información alguna, hoy se ha escrito y opinado tanto, se ha "averiguado" tanto también, que no sólo hay materia para llenar el formato de un simple artículo de divulgación; hasta para un extenso folleto, y si cabe, un libro se puede confeccionar. Yo lanzo el cartel, desde las columnas de nuestra REVISTA DE AERONAUTICA, con la idea de que cualquiera de mis capacitados compañeros se dedique al trabajo, posible por la cantidad de información existente, y confeccione ese libro que necesitamos ya en España, pues no dudo que en fecha próxima se acometerá la organización de algo que se relacione con tan nuevos métodos de lucha, para el que, estoy firmemente convencido, nuestro soldado posee las más excelentes cualidades. He oído decir repetidas veces que el español, para la guerra, desarrolla una virtud en él innata: la improvisación, y ésta, precisamente, ha de ser la característica más acusada que debe tener en todo momento un soldado paracaidista.

BREVES CONSIDERACIONES GENERALES

Las modalidades especiales que las unidades de paracaidistas introdujeron en el combate, al principio de la contienda, impusieron desde el primer momento la necesidad de un mantenimiento intensivo y extensivo a todos los elementos imprescindibles para una acción continuada. Los ensayos de Polonia dan lugar a que se establezcan unos principios, base de futuras operaciones en Dinamarca y en Noruega; se perfila una forma de actuación clásica: destacamentos de paracaidistas lanzados sobre campos de aviación en el interior del territorio enemigo, ocupan y preparan las pistas de aterrizaje, en las que poco después aparatos de transporte irán dejando unidades suficientes que amplíen la "cabeza de desembarco aéreo" y operen en la retaguardia enemiga, hasta su conjunción con las fuerzas que avanzan en tierra. Esta es, en síntesis, la táctica empleada, de envergadura tal, que en Noruega mismo, unidades desembarcadas en alguna de las "cabezas de desembarco", llegan a constituir verdaderas columnas operativas.

El 10 de mayo de 1940, el Ejército alemán atraviesa las fronteras de Holanda y Bélgica y son lanzados

destacamentos paracaidistas, a la manera clásica, en diversas localidades al interior de ambos países, y aunque el éxito acompaña a todas las acciones, en determinados sectores se tropieza con resistencias superiores a las previstas, y así, el aeródromo de La Haya cambia varias veces de dueño, y siendo insuficientes las fuerzas lanzadas desde el aire para consolidar la situación, en una playa situada a 12 kilómetros al norte de la capital, toman tierra diez "Ju-52", que transportan hombres y material, con cuyo concurso se toma el campo de aviación y los objetivos perseguidos; otro tanto ocurre en Rotterdam, ciudad y aeródromo, y aquí el refuerzo llega por el río en unas gabarras en las que van ocultos soldados alemanes.

En esta operación se apunta la necesidad de un nuevo medio de transporte que no precise para su actuación de campos de aviación de determinadas características, y llegamos, con la enseñanza que supone lo experimentado recientemente, a la operación para la conquista de la isla de Creta, acción eminentemente aérea, de perfecto enlace y coordinación entre todos los elementos que en ella intervienen. En los puntos elegidos para el desembarco, casi todos ellos situados en la parte norte de la isla: campos de aviación, playas y fajas costeras más o menos llanas, se pudo observar, en las primeras horas de la mañana del día D, que el suelo estaba plagado de un número considerable de planeadores que habían llevado hasta allí su carga en ayuda de los soldados que les habían precedido.

* * *

Queda definida claramente la nueva modalidad, y el planeador de transporte toma carta de naturaleza dentro del Arma aérea. Puede aterrizar en cualquier terreno lo suficientemente apto, y aun llegado el caso de un aterrizaje violento y de su posible inutilización, su bajo coste y la facilidad y rapidez de construcción le dan grandes ventajas sobre el avión de transporte. Si comparamos la actuación de las fuerzas paracaidistas con las tropas transportadas por vía aérea, obser-

vamos la ventaja de éste último procedimiento. En el desembarco aéreo de Unidades aerotransportadas, el descenso es "mandado" hasta el contacto con el suelo, y pueden llegar a tierra sin que el enemigo se dé cuenta si previamente se ha abandonado el remolque a gran altura y lejos de la zona señalada para la operación; aunque la ventaja mayor la supone la estrecha unión que mantiene a los soldados que van a entrar en combate, unos junto a otros, en oposición al soldado paracaidista, que se diluye sobre una larga faja de terreno.

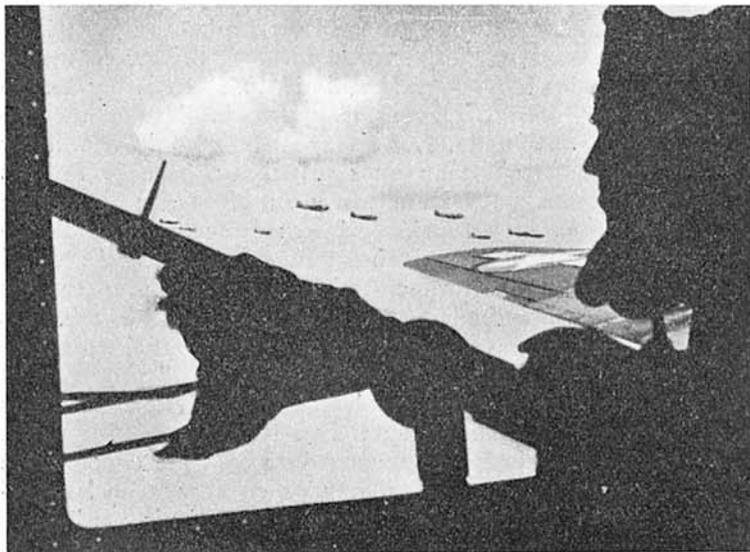
ALGUNOS DE LOS MODELOS DE PLANEADORES DE TRANSPORTE USADOS POR LOS BELIGERANTES Y SUS CARACTERISTICAS

Alemania.—Uno de los principales tipos usados por los alemanes es un monoplano de ala alta, con envergadura de 21,3 metros; peso aproximado de 900 kilogramos y capacidad para ocho soldados provistos de todo su armamento. Se puede calcular la velocidad de descenso en 1,22 metros por segundo. El aparato va provisto de un carrillo de dos ruedas, que no sirven más que para el deslizamiento en el despegue, tren de aterrizaje que puede ser abandonado una vez en el aire. El aterrizaje se efectúa sobre una quilla elástica, que se extiende hasta casi la mitad de la parte interior del fuselaje y que va unida a éste, por su extremo anterior, al morro del mismo. Dos ballestas en su parte intermedia la mantienen en separación constante. Al contacto con tierra, el ballestaje de la quilla elástica evita la brusquedad del golpe.

Otro tipo con envergadura de 27,5 metros, capacidad de carga de quince hombres útiles, y otro con envergadura de 42,7 metros y capacidad para veinte hombres, poseen características parecidas al tipo descrito anteriormente.

Se supone, sin que se haya comprobado la veracidad de la noticia, que se han construido modelos especiales para posarse en el agua, si bien determinados tipos terrestres pueden hacerlo con seguridad en aquellas zonas de agua poco profundas en las proximidades de tierra firme.

Inglaterra.—El planeador inglés "Hotspur", fabricado en serie por la General Aircraft Ltd., de Feltham (Middlesex), es un monoplano construido por entero de madera, con envergadura de 28 metros y longitud de fuselaje de 12,10 metros; lleva dos puertas laterales, por las que salen al exterior el piloto y los seis hombres que forman su tripulación; éstos van sentados en simples sillas, tres a cada lado a lo largo del interior del fuselaje. La cabina del piloto, con techo y paredes frontal y laterales, transparentes. La sustentación del aparato en tierra está determinada por un par de carrillos de ruedas dobles y un patín de cola vertical y terminado en una plataforma rectangular. Los carrillos de despegue pueden ser abandonados en el aire si es preciso, y entonces el aterrizaje se efectúa sobre una quilla elástica en un todo similar a la del modelo alemán; pero si las condiciones



Un ametrallador, en su puesto, vigila un convoy de transportes y planeadores que se dirige a Holanda.

del terreno lo permiten, conservando el tren de aterrizaje, puede hacerlo sobre él. En la parte superior de ambas alas lleva un sistema doble de frenado que no consiste más que en dos superficies rectangulares, que, mantenidas perpendicularmente a las alas en la toma de contacto con tierra, sirven para que ésta se haga con la mínima velocidad posible.

América del Norte.—Las Fuerzas Aéreas del Ejército y la Aviación Naval, encargaron a la industria de aeroplanos sin motor aquellos tipos que se ajustasen a las propias necesidades, teniendo en cuenta que en los Estados Unidos ha sido la Aviación de la Marina la

Planeador de transporte de la Aviación Naval, construido por Snea y C., con las características siguientes: Envergadura, 33,5 metros; carga útil, veinticuatro hombres completamente armados; peso total, 5.450 kilogramos y construido también en madera compensada.

En el desembarco aéreo en Normandía, los aliados han empleado dos tipos de planeadores gigantes en grandes proporciones, cuyas características especiales se detallan a continuación: El "Hamícar", capaz, según las informaciones de prensa, para transportar 150 hombres útiles con todo su armamento o una can-



Instrucción de Infantería aerotransportada.

que ha creado, tanto las unidades de paracaidistas como la infantería del Aire.

Velero biplaza para entrenamiento con cifra XTG-1, empleado en el Ejército y construido por la Frankport Sailplane, con las características siguientes: 14 metros de envergadura, fuselaje 7,2 metros y un peso total de 358 kilogramos.

Velero biplaza también de entrenamiento del Ejército, con cifra XTG-2, construido por la Zweitzer Aircraft Corps. Sus características son como sigue: envergadura, 15,85 metros; longitud del fuselaje, 7,6 metros, y 390 kilogramos de peso.

Planeador de transporte para la Aviación Naval, construido por la Allied Aviation Corp., de 26,8 metros de envergadura, con una carga útil de doce hombres provistos de todo su armamento y 2.950 kilogramos de peso total. Está construido enteramente en madera compensada.

tividad considerable de material. No parecen exageradas las cifras citadas si se comparan las dimensiones del planeador de referencia con las de los modernos bombarderos:

	Planeador <i>Hamícar</i>	<i>Boeing B-17 G</i> Fortaleza Volante	<i>Consolidated B-24 J</i> Liberator
Envergadura...	33,55 mts.	31,649 mts.	33,5 mts.
Longitud.	19,1 »	22,483 »	20,4 »
Altura fuselaje.	4,00 »		
» máxima.	8,005 »		

En las primeras horas de la invasión se reforzó, tanto en hombres como en material, con este aparato, a la Sexta División inglesa de "soldados del aire", que había sido lanzada en las llanuras al NO. de Caen.

Dos ruedas delanteras sobresalen, la mitad de su diámetro, del perfil longitudinal del fuselaje, y a lo largo de su parte inferior y hasta la mitad del mismo, se observa un sistema doble de quilla elástica. Las fotografías obtenidas demuestran que gran número de ellos resultaron averiados en la toma de contacto, creyéndose que los sistemas de aterrizaje son defectuosos.

La tracción de este planeador gigante ha sido llevada a cabo por el tetramotor *Handley Page Halifax*, al que le ha sido suprimida la torre trasera para poderle destinar al remolcado del mismo.

En pistas de despegue condicionadas para el caso, se alinea una doble hilera del *Airspeed Horsa* y del pesado *General Aircraft Hamilcar*. Un número igual de remolques se sitúan a ambos lados de la pista. La infantería está ya embarcada y el material ha sido instalado. Un "*Handley Page Halifax*" se destaca de su formación, rueda sobre la pista y se sitúa a 50 metros delante del planeador en turno. Se le une por un cable de acero, doble la unión en el planeador. Ambos aparatos empiezan a rodar y se elevan. Otros les siguen, y en pocos momentos un considerable refuerzo ha sido transportado.

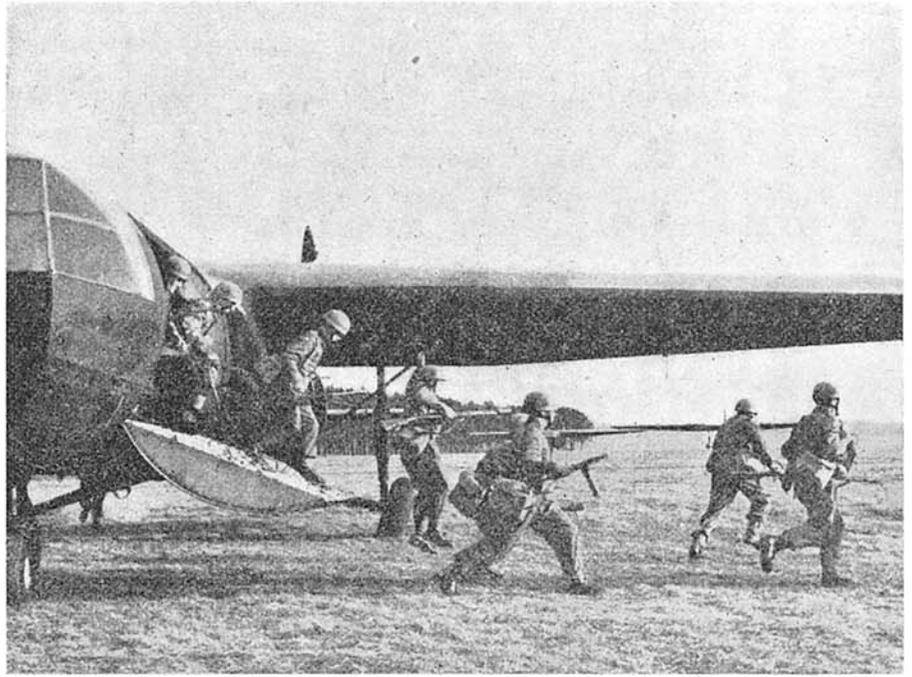
El otro tipo usado ha sido el *Airspeed Horsa*, aunque no es la primera vez que ha sido empleado por los aliados.

Durante la invasión de Sicilia cumplieron con indudable éxito las misiones encomendadas en las últimas fases de dicha campaña. Cerca de Siracusa, el 9 de julio de 1943, intervinieron, transportando tropas y material, que ayudaron a la captura de la ciudad y puerto citados. Más tarde, esta operación ha sido descrita como modelo de cooperación aérea.

Las características del *Horsa* son las siguientes:

Envergadura	26,8 mts.
Longitud	20,4 "
Altura máxima	4,00 "
Diámetro mayor del fuselaje	2,29 "

El fuselaje está compuesto de tres partes independientes entre sí. Cabeza o morro, lleva los aparatos de mando y control, con asiento para el primero y segundo pilotos, y transparentes sus partes frontal, superior y laterales. Fuselaje propiamente dicho, cilindro uniforme de 11 metros de longitud; en su parte delantera se puede introducir un coche ligero "jeep", y en el resto, a todo lo largo del mismo, en asientos a propósito, va sentada la dotación. En la parte trasera superior y en un pequeño resalte, se aloja el radiotelegrafista. Parte trasera o cola, de forma fuselada, en



Infantería británica aerotransportada desciende de un planeador "Horsa" durante unos ejercicios.

la que se instala el material, pudiéndose desprender de la anterior automáticamente para facilitar la salida de los hombres y del material.

Es monoplano de ala alta y situada hacia la mitad del fuselaje. El tren de aterrizaje modelo usado en el "Airacobra". Un juego de ruedas sujeto en doble V a las alas y otra adelantada en la parte inferior de la cabina de pilotaje.

La forma de remolcar los planeadores de transporte, en cuanto a modelos pequeños se refiere, depende de sus características especiales y de la potencia del remolque, pues, por lo dicho anteriormente, se ha visto que los modelos pesados actuales precisan, cada uno de ellos, de un tetramotor como remolque.

Generalmente son varios los remolcados por un solo aparato. El "Ju-52", del tipo alemán descrito, puede hacerlo en número de tres a seis, y el tetramotor *FV. Kurier*, hasta diez. Esta forma de remolque varía según los casos: número de planeadores a remolcar y condiciones atmosféricas. Para un número pequeño de ellos puede hacerse en "tandem", sucesivamente ligado cada planeador al que le precede; en este caso el desligamiento empieza por el último y en completo acuerdo con el anterior, con objeto de que el cable suelto por uno de sus extremos lo sea a su vez por el otro. En el caso de que cada planeador vaya unido independientemente al remolque no existe dependencia entre unos y otros para el desligamiento. Para un número mayor de remolcados, nueve por ejemplo, puede usarse un sistema mixto de "tandems" de tres aparatos cada uno. Es primordial para los planeadores, en todos los casos, mantenerse sobre o debajo de la estela producida por las hélices del avión remolque, evitando de esta forma las vibraciones, que necesariamente introducirían un elemento de desequilibrio.

INSTRUCCION DEL PERSONAL

La instrucción de los pilotos es cuidada sobremedida.

En Alemania han salido del plantel numerosos muchachos entusiastas que periódicamente asisten a los campos de entrenamiento y adquieren en poco tiempo los títulos necesarios.

Los aliados conceden gran importancia a su preparación y los pilotos de los planeadores ingleses se reclutan entre el personal del Ejército que reúne determinadas condiciones. Después de breve instrucción teórica, se les hace frecuentar un curso de pilotaje, haciendo prácticas en aviones de turismo a motor, y sólo

de entrar en la lucha a continuación de los soldados paracaidistas asegurando el mantenimiento de la acción iniciada por éstos.

Los alemanes no crean una Infantería del Aire específica y suponen que todo el Ejército del Reich es susceptible de ser transportado por vía aérea. Contando con los aparatos precisos en el punto y hora señalados, cualquiera de las divisiones alemanas puede ser aerotransportada al lugar previamente fijado, con lo que a la motorización terrestre unen la motorización aérea.

Los aliados oponen sus apreciaciones particulares. Reconocen que cuanto se refiere a los nuevos méto-



Un velero de las A. A. F. norteamericanas planea, durante la noche, para aterrizar en el lugar designado.

después de superado un determinado período de instrucción, empiezan las prácticas de pilotaje en planeadores; terminadas con aprovechamiento y en posesión del título correspondiente, se les destina a las unidades de infantería aérea en espera de su empleo y con las que intervendrán en la diaria instrucción.

En América del Norte ha sido creado un centro principal para la instrucción de pilotos de planeadores de transporte en *Twenty-nine Palms*, en California, bajo la forma de una escuela militar de vuelo a vela. Gran parte de los pilotos proceden de la reserva de pilotos de aviones a motor.

¿TROPAS AEROTRANSPORTADAS? ¿INFANTERIA DEL AIRE?

Grandes diferencias de concepto separan a los beligerantes de uno y otro bando sobre cuáles deben ser las características esenciales de las unidades que han

dos de lucha, ha sido desarrollado y llevado a la práctica con toda perfección por Alemania y que ésta les llevaba gran delantera. A pesar de la firme oposición que al principio de la contienda ofrecieron a la actuación de los soldados paracaidistas, a los que tacharon de espías y francotiradores, adoptan en principio la idea, evolucionan con ella y quieren darla fisonomía propia, y al mismo tiempo que las Divisiones de "soldados del cielo", crean la Infantería aérea con características especiales, enfrentándose de este modo con la tesis alemana, a la que suponen fundada en bases poco firmes: la de creer que se cuenta con un ilimitado número de eficientes fuerzas del aire.

Si cuidada en extremo debe ser la instrucción de cualquier tropa, medítese sobre el hecho de que la Infantería terrestre interviene en el combate perfectamente encuadrada y acolada, con interdependencia entre las unidades próximas.

Tengamos presente que las fuerzas desembarcadas, por muy diversas causas, actuarán en determinadas ocasiones en condiciones desfavorables, y es preciso prever todas las contingencias adversas. Tengamos presente también que la llegada de los planeadores de transporte a los objetivos prefijados ha de ser en plena noche, o cuando menos, antes del amanecer. En tales condiciones, la pérdida de algunos aparatos puede ocurrir por efecto, tanto de la defensa aérea como de la antiaérea del enemigo; si los planeadores se desligan de sus remolques lejos del lugar de aterrizaje, para lograr la sorpresa táctica, ha de contarse con que la pericia de sus pilotos los lleve hasta el sitio preciso, y una vez llegados a él, que el aterrizaje se lleve a cabo sin violencia y sin merma alguna del poder combativo de los hombres que transporta; serie de condiciones, en fin, que aun en el caso más favorable no permitirá el reagrupamiento total del efectivo transportado, y si a esto se añade que en algunos casos tendrán que empezar a luchar apenas abandonado el aparato, se puede colegir que instrucción más precisa, perfecta y cuidada hasta en sus más mínimos detalles, no deberá poseer cualquier Unidad de Infantería del Aire.

En la instrucción diaria y en la superación constante, se ha procurado prever todos los casos de actuación probables, que llevados a la práctica y experimentados en supuestos tácticos preparados al efecto se observa con detalles su desenvolvimiento, y de las experiencias sacadas se va creando un reglamento nacido de la experiencia misma.

A continuación se relata uno de los muchos ejercicios a que está sometida la Infantería aérea, ejercicio que se lleva a cabo primero por una Sección y después con los efectivos de una Compañía.

La acción va a ser ejecutada por dos Secciones, perteneciente cada una de ellas a Unidades de distinta División, y sin previo conocimiento de la actuación conjunta.

Elegido el terreno en que se va a operar, la Aviación de reconocimiento suministra fotografías del mismo, y en grandes cajones de arena, técnicos modeladores, a determinada escala, lo reproducen con toda fidelidad. Se estudia la operación hasta en sus más pequeños detalles, y el soldado conoce a la perfección el terreno en que ha de operar, a dónde debe ir y cuál será su actuación. En otro campo de entrenamiento la otra Sección está realizando un trabajo similar.

Llegado el momento, de dos campos de aviación distintos se elevan dos remolques, con sus correspondientes planeadores. Se ha calculado el tiempo de tal forma, que ambos están sobre sus objetivos en el mismo instante. Los pilotos de los planeadores se desenganchan de sus correspondientes remolques, y ambos se posan en tierra. Salen los hombres con las armas dispuestas, y los Oficiales de las dos Secciones observan que no luchan solos. Se intenta el enlace, o mejor, si es posible, aun a la carrera, un contacto entre ellos mismos, pero sin dilación alguna, pues la sorpresa táctica es el elemento principal en el combate de estas tropas. Coordinada la mutua acción, la operación ha dado el resultado previsto y el objetivo ha sido ocupado.

Oficiales superiores llegados con anterioridad han observado todo el desarrollo de la acción, y este trabajo continuado que supone una instrucción y una preparación en la tropa como no la tiene cualquiera otra Unidad del Ejército, supone también la elección de la táctica a seguir en los nuevos métodos de lucha, que tienen su gestación en esta guerra.

