

LOS PLANEADORES EN LA GUERRA



Por **JOSE M.^a G. ESTECHA**

El alto nivel que ha llegado a adquirir el vuelo sin motor, teniendo en cuenta su actual potencia en órdenes diversas, nos lo justifica, fuera ya de la importancia primordial del volovelismo, su gran valor dentro del orden bélico, como lo pone de relieve la actual contienda; y aunque esto sea por sí solo un motivo más que suficiente para su desarrollo, existe un fundamento también vital, y es que figura entre los principales deportes. De aquí se deduce que las potencias que están situadas en primer plano con relación a su marcado carácter deportivo, son asimismo las primeras en el difícil dominio de este maravilloso arte de volar.

Muchas e importantes han sido las "marcas" homologadas en estos últimos tiempos; por ejemplo: la de altura, en la que se ha alcanzado una cota de 6.838 metros; la de permanencia en el aire, con cincuenta y nueve horas, y por último, la de distancia, en la que se llegaron a cubrir 749 kilómetros; estas "marcas", que por sí solas ya nos indican su importancia y las actividades desarrolladas, son exclusivamente en cuanto al orden deportivo. Ahora bien, al hablar de la importante labor de los "planeadores en la guerra", y a su vez del material que se emplea, es completamente inevitable tratar casi por entero de las operaciones que se han venido desarrollando en el norte y sur de Francia.

Digo esto porque puede afirmarse sin exageración que es el acontecimiento militar en el que se ha empleado hasta ahora, en escala jamás conocida, ese arma nueva y específica de esta guerra que se llama planeador de combate, el cual conduce las tropas que en la pura terminología moderna reciben el nombre de aerotransportadas o aerotropas.

Esta clase de infantería del aire, o, como ya hemos dicho, aerotropas, es una evolución del paracaidista. Bosquejemos en primer lugar a las tropas paracaidistas de choque y pasemos después a su complementación con las tropas aerotransportadas con planeadores.

El paracaidista tuvo su origen en el Ejército ruso, que llegó a formar con él unidades de importancia, transportadas en pesados aviones polimotores, a los que acompañaban

transportes aéreos que, ¡oh maravilla de entonces!, llegaban incluso a resistir el peso de un pequeño carro de combate, colgado, mediante un dispositivo especial, bajo el fuselaje.

Pero el empleo de estas unidades y su equipo en el Ejército ruso no llegó a formalizarse, y sólo hicieron su aprendizaje en maniobras espectaculares. La eficacia de estas tropas en combate real podía ponerse en duda.

La aparición del paracaidista como verdadero combatiente tiene lugar en las "campañas" relámpago emprendidas por los alemanes en Bélgica y Holanda, cuando las tropas paracaidistas del III Reich deshicieron en poco más de diez días, primero, toda la resistencia organizada de los holandeses, y segundo, el sistema de fortificaciones de los belgas, que enlazaban con la legendaria línea Maginot de los franceses.

Su eficacia quedó demostrada; pero tenían un defecto: no podían transportar más que armas ligeras, y, lógicamente, habrían de estar en desventaja ante un adversario decidido y provisto de abundantes medios de defensa.

Los alemanes, maestros en el arte de la guerra, ya se habían dado cuenta de esta debilidad del paracaidista, y como, debido al Tratado de Versalles, tenían limitada su aviación, se dedicaron a perfeccionarse mediante los vuelos sin motor. Esto les dió un gran número de pilotos expertos en esta clase de vuelo, y como consecuencia inmediata pensaron: ¿No podría emplearse con ventaja el avión sin motor para atenuar todo lo posible las desventajas del paracaidista, que sólo va dotado de armas ligeras?

La respuesta a esta pregunta se tiene en la ocupación de Narvik y Creta; en esta última campaña es en la que todas las tropas alemanas atacantes fueron transportadas en trenes de planeadores, que, en combinación con unidades de paracaidistas, infligieron una derrota a las tropas británicas y griegas que había en la isla, que se vieron obligadas a evacuarla y a trasladarse a Egipto.

En esta campaña se aprecia perfectamente el valor y el empleo táctico del planeador. Va a remolque del avión hasta cierta distancia de los objetivos asignados a la unidad transportada en su interior; allí se desengancha silenciosamente, hasta aterrizar en las inmediaciones del aeródromo, batería, puesto de mando, etc. Tiene la ventaja de su absoluta falta de ruidos y de poder aterrizar en un espacio relativamente reducido, e incluso en terrenos abruptos.

Las tropas aerotransportadas surgen inmediatamente de su vehículo provistas de sus fusiles, ametralladoras, morteros ligeros, etc., y se lanzan al ataque aprovechando el factor sorpresa.

Después de la conquista de Creta, los alemanes siguieron haciendo uso del planeador para abastecer a los ejércitos de Rommel, cuando el predominio de la Escuadra inglesa en el Mediterráneo puso en peligro sus líneas de abastecimiento.

Después de la batalla de El Alamein, los británicos encontraron en diversos aeródromos, planeadores gigantes de distintos modelos, siendo el más curioso el *Gotha-242*, provisto de una amplia cabina central de sección rectangular y de dos vigas en las que van montados los planos de cola; sus características son:

- Tripulación, dos pilotos y 21 soldados.
- Envergadura, 24 metros.
- Longitud, 15,70 metros.
- Peso en vacío, 1.140 kilogramos.
- Peso en vuelo, 3.810 kilogramos.
- Velocidad de remolque, 180 kilómetros-hora.
- Coefficiente de planeo, 1 : 9.
- Armamento, cuatro ametralladoras.

Este ha sido construido por la "Ghotaer Wegenfabrik", A. G. de Gotha, conforme a los diseños del gran volovelista Hans Jakobs y proyectista de múltiples aparatos de vuelo sin motor.

Durante la campaña de Africa del Norte, los germanos siguieron empleando dicha arma, dedicada exclusivamente al servicio de abastecimiento mediante trenes aéreos, llegando a la culminación con la ocupación de la Regencia de Túnez, con motivo de los desembarcos angloamericanos en Marruecos y Argelia. En la campaña de von Arhneim y Rommel, la mayoría de las sustituciones de bajas y abastecimientos de material se realizaron mediante planeadores combinados con aviones gigantes *Me-323*.

Por último, la evacuación de las tropas especialistas y altos jefes se realizó con ayuda de trenes de planeadores.

El brillante historial de esta Arma al servicio de los alemanes no podía dejar de inducir a los angloamericanos a estudiar las ventajas que ofrecía, con objeto de incorporarla a sus Ejércitos en formación.

En vista de ello, el Ejército america-

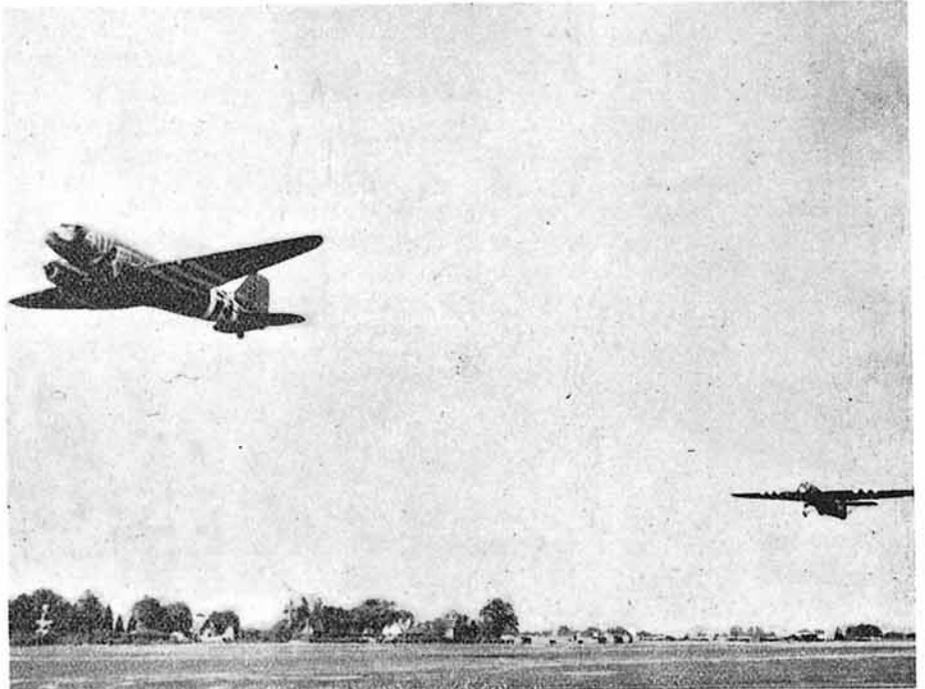
no y el británico emprendieron la construcción, en gran escala, de planeadores gigantes, siendo los más importantes los *Cargo CG-3*, *Cargo CG-4A* y *Cargo CG-13*, americanos; *Hotspur*, *Horsa* y *Amílcar*, británicos. De este material se reseña solamente aquel que por su importante labor se está destacando en la actual contienda, ya que de los demás tipos hizo una detallada descripción el Teniente Quintanilla en el número 32 de esta Revista.

CG-13.—Este planeador de transporte de tropas es un nuevo tipo americano, que, por los datos dados a conocer, puede clasificarse como de primera línea. Su capacidad es igual a la de cualquier bimotor de transporte, puede llevar 30 soldados completamente equipados o dos "jeeps", así como también otros vehículos ligeros; su velocidad de remolque es de 240 kms/h., y la de planeo de 144 kms/h., y su peso aproximado es de 4.000 kilos.

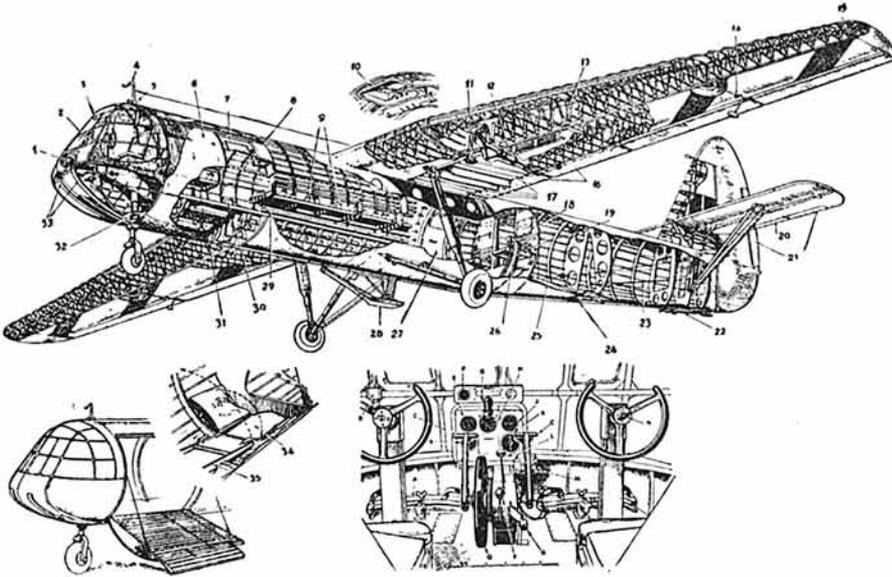
De todo este material hay que hacer resaltar que el que más servicios presta es el *Horsa*, habiendo llegado a ser uno de los preferidos por su completo cuadro de características, y cuya descripción es la siguiente:

- Tripulación, dos pilotos y 26 soldados.
- Envergadura, 26,80 metros.
- Longitud, 21 metros.
- Peso en vacío, 3.400 kilos.
- Peso en vuelo, 6.920 kilos.
- Velocidad de remolque, 18 kilómetros-hora.
- Armamento, dos ametralladoras.

Amílcar.—Este planeador, de origen inglés, cuya envergadura es comparable con la de cualquier cuatrimotor de bombardeo, ha sido construido por la General Aircraft Hamilcar; hizo su aparición por primera vez en la batalla de



Un transporte "C-47", remolcando un planeador cargado de tropas, despegando de una base inglesa de la 9.ª Fuerza Aérea norteamericana, para llevar refuerzos a Francia.



CARACTERÍSTICAS DEL PLANEADOR "HORSA".

1. Botella de aire para los frenos.—2. Tablero de instrumentos.—3. Interruptor de la luz para el aterrizaje.—4. Tubo Pitot.—5. Tubo Venturi.—6. Puerta principal; sirve de rampa de carga al bajarla.—7. Trampilla de la puerta principal.—8. Conducto de los mandos de vuelo.—9. Cinturones de seguridad para los soldados.—10. Escotilla superior para el ametrallador en la sección del ala.—11. Tambor del cable de remolque.—12. Gato del "flap".—13. Frenos de aire.—14. Anilla de amarre para anclaje en tierra.—15. Patín de punta de ala.—16. "Flaps".—17. Cuatro secciones para carga.—18. Fundas de oscurecimiento.—19. Espacio para el paracaídas.—20. Plano estabilizador.—21. Compensadores aerodinámicos.—22. Soporte de cola.—23. Cables de transmisión.—24. Escotilla para el ametrallador, provista de puerta de corredera.—25. Puerta de la cuaderna maestra, con asiento plegable.—26. Tubo Sanitario.—27. Puerta de estribor que se desliza alrededor del techo.—28. Patín principal.—29. Barrera para sujeción.—30. Abertura de babor.—31. Dos asientos desmontables delante de la puerta principal.—32. Tubo para las bengalas.—33. Rieles del patín.—34. Escotilla del ametrallador.—35. Plataforma del ametrallador tendido.
- A, tuerca de aletas para fijar el palonier; B, altímetro; C, palancas de mando del freno del aire; D, tabla de desviación de la brújula; E, indicador de velocidad; F, manómetro de la presión del aire; G, luz del tablero de instrumentos; H, horizonte artificial; J, barómetro; K, inclinómetro e indicador de viraje; L, palanca de mando para soltar el remolque; M, brújula; N, tuerca de aletas para sujetar el volante de mando; O, palanca de lanzamiento del tren de aterrizaje; P, palanca de mando de los "flaps"; Q, volante de reglaje del plano de compensación del timón de profundidad.

Normandía; los datos que es posible facilitar de este nuevo aparato son escasos, pero puede asegurarse que es capaz de transportar tanques de tipo medio, artillería ligera, "jeeps", material de abastecimiento o un gran número de soldados completamente equipados.

Todo este material (hoy ya utilizado) dió lugar a un detenido estudio técnico, de cuyo resultado se obtuvieron mayores posibilidades bélicas en el empleo de esta nueva arma, creándose inmediatamente numerosos campos de instrucción en ambos países. Más tarde, en el Estado de Carolina del Norte (Estados Unidos), verificaron unas maniobras de invasión tropas transportadas en planeadores, que puede decirse han sido las mayores realizadas hasta la fecha; en ellas tomaron parte más de 300 planeadores y unos 200 grandes aviones de transporte, que trasladaron al "Ejército invasor" sobre un mar imaginario de unos 300 kilómetros de anchura, remolcando cada avión dos planeadores. Una vez lanza-

das las tropas paracaidistas y soldados los planeadores, los aviones regresaron a sus bases en busca de más fuerzas, que luego aterrizaron en aeródromos "conquistados" por las tropas lanzadas anteriormente, sirviendo éstas de refuerzo a las primeras; en esta maniobra, planeadores y aviones llegaron a transportar más de 10.000 toneladas de abastecimiento para una operación que tenía que durar más de tres días.

En los campos de entrenamiento e instrucción de los Estados Unidos e Inglaterra han sido sometidas durante largo tiempo a una intensa preparación, cuyo perfeccionamiento fué puesto de relieve por primera vez en el desembarco de Sicilia, donde las tropas aerotransportadas fueron lanzadas con varias horas de anticipación a la llegada de las tropas de desembarco, consiguiendo establecerse en determinados puntos estratégicos, que aún no se conocen con exactitud, y desorganizar la afluencia de refuerzos, de abastecimientos, de las tropas del Eje, facilitando muchísimo la labor de las tropas de desembarco y contribuyendo a la conquista total de la isla en poco más de un mes.

A continuación reaparecen nuevamente los planeadores en los desembarcos de Salerno, donde un grupo de tropas aerotransportadas del Ejército británico realizó la heroica hazaña de sostenerse en dos puntos de gran importancia hasta que llegaron las tropas del V Ejército, que avanzaban por tierra, combatiendo con tal energía que perdieron más del 80 por 100 de sus efectivos.

Es digna de mención la invasión de Birmania por tropas aerotransportadas. Los "chindits" del General Wingate, fallecido en un accidente de aviación al frente de sus hombres, hicieron una incursión detrás de las líneas japonesas,

permaneciendo tres meses en las junglas del país. La información recogida fué valiosísima, hasta el extremo de que permitió organizar una invasión por aire de Birmania.

Los trenes de planeadores remolcados por Douglas CD-3 (C-47) "Dakota", partieron de los aeródromos de la India, y en un audaz vuelo nocturno aterrizaron en un lugar salvaje, conocido humorísticamente por los soldados que tomaron parte en la primera operación con el nombre de Broadway, donde en menos de veinticuatro horas abrieron en la densa vegetación dos pistas de aterrizaje, que permitieron la llegada de los transportes Dakota y Comando (Curtis G-46), que en poco tiempo descargaron los efectivos y material de una división.

Esta unidad empezó inmediatamente a operar, desorganizándose en grado sumo las precarias comunicaciones de los japoneses y cortando el ferrocarril de Mandalay en más de 60 sitios distintos. Su colaboración ha sido tan valiosa que

ha permitido que las tropas chinas del General Stilwell llegasen hasta la importante ciudad de Mitkyina, cabecera septentrional del ferrocarril de Birmania, donde se combate encarnizadamente en la actualidad por la posesión de los importantes aeródromos allí existentes.

Es tal la importancia de estas últimas, que recientemente adoptó el Mando aliado la decisión de reunir las en un Ejército autónomo, compuesto por unidades seleccionadas, que comprende desde los pilotos a las tropas combatientes de tierra. Este nuevo Ejército, el primero aerotransportado que existe en la historia militar, está mandado por Lewis Brereton, jefe del IX Cuerpo Aéreo de los Estados Unidos.

Estas tropas de paracaidistas están equipadas hasta el máximo, comprendiendo desde las clásicas pastillas de goma de mascar al "Handie-Talkie", receptor-transmisor de radio, de pequeño tamaño y fácil manejo; el material auxiliar de estas tropas es lanzado en paracaídas de diversos colores, con lo que se identifican fácilmente.

El perfeccionamiento de este arma ha llegado hasta tal punto, que las divisiones aerotransportadas van armadas, no

sólo de las armas automáticas corrientes de las unidades de choque, sino que llevan también morteros bastante pesados, cañones antitanques, piezas de campaña de 75 milímetros, coches ligeros "jeep", tanques medios, coches anfibios, hospitales de campaña, etc., etc.

Estas tropas no sólo son de infantería, sino que tienen unidades de ingenieros especializados en tareas de demolición o de reconstrucción y, naturalmente, dotadas del equipo especial adecuado para la misión que tienen encomendada.

El progreso de los planeadores en la guerra ha sido tal, que incluso han transportado tipos especiales de niveladoras y equipos completos de aeródromos, cuyo peso y volumen es bastante considerable.

En resumen, podemos decir que, en poco más de tres años, las operaciones algo rudimentarias de este arma se han convertido en una técnica perfeccionadísima, mediante la cual pueden transportarse por aire Ejércitos enteros, revolucionando todo el concepto clásico de la táctica y de la estrategia e introduciendo posibilidades casi ilimitadas en la guerra moderna.

