



El planeador militar y su futuro

Por ALEXANDER JOHNSTON

(Publicado en The Aeroplane.)

Winston Churchill fué uno de los principales responsables de la formación, durante la guerra, de las Fuerzas Aerotransportadas inglesas. Había observado la forma de organizar sus Ejércitos los alemanes y los rusos, antes de 1939, y se había dado cuenta de la eficacia de los planeadores que usaron por primera vez los alemanes el 10 de mayo de 1940, cuando desembarcaron los equipos de sabotaje en las proximidades del Canal Alberto.

El primer Ministro se dió cuenta, además, que una división aerotransportada no sería nunca una fuerza suicida, sino un arma nueva y científica, de la misma manera que lo fué el tanque en la primera guerra mundial. Igual que el tanque, el planeador y el paracaídas prometía incrementar el alcance de los empleos táctico y estratégico de las tropas. Este punto de vista, sin embargo, no era aceptado en general durante 1940. To-

davía existían muchos prejuicios en contra de lo que se consideraba como un experimento costoso, impracticable e ineficaz.

La división aerotransportada.

Conviene, al llegar a este punto, examinar los relativos méritos y obstáculos de la división aerotransportada, comparándola con la división en tierra.

La primera y mayor ventaja es su movilidad. Evidentemente, el soldado aerotransportado puede desembarcar casi en cualquier parte, y el enemigo estará queriendo averiguar hasta el último momento la posición exacta de la zona proyectada como objetivo. También, con motivo de esta movilidad, se puede conseguir la sorpresa hasta un grado tal, no concebido hasta ahora por ningún jefe militar.

Por otro lado, una vez en tierra, una fuerza semejante quedaría casi inmóvil debido a

la falta de cantidad de transportes que necesitarían. Asimismo, será esencial la superioridad aérea local, y esa fuerza tendría que ser relevada o reforzada muy de prisa, por no poder operar durante mucho tiempo sin tener líneas regulares de avituallamiento. En otras palabras, una división aerotransportada sería un elemento de ataque relativamente ligero, lo mismo si se utilizase para alcanzar unos resultados rápidos que si se hiciese con el fin de consolidar un éxito previo. Pero esa división no estaría capacitada para llevar a cabo una lucha larga, dura y encarnizada. Sería vital el apoyo en tierra de antemano.

En 1940 se decidió que existían tres formas de tomar tierra las tropas aerotransportadas; con paracaídas, con planeador y con aeroplano. Posteriormente estos tres métodos demostraron ser, hasta cierto punto, independientes uno de otro. El aeroplano podía ser utilizado en los últimos momentos de un ataque, con el fin de llevar equipos pesados a un aeródromo recién tomado. Pero en los primeros momentos no se podía emplear más que el paracaídas y el planeador.

El paracaídas y el planeador.

En los primeros días de la guerra el planeador tenía varias ventajas sobre el paracaídas. Podía usarse en zonas limitadas en las que no podía tomar tierra una serie "stick" de tropas paracaidistas. Podía emplearse en los casos en los que eran necesarios transportes ligeros, cañones de tipo medio y suministros; podían tomar tierra los soldados en objetivos precisos, tales como puentes, asegurando así su captura antes de que fuesen destruidos por el enemigo. El planeador podía usarse también cuando las condiciones del viento hacían inseguras las operaciones de las tropas paracaidistas.

Además, los soldados aerotransportados en planeadores podían entrar en acción en el momento de tomar tierra, y, por tanto, puede considerarse una fuerza mucho más potente durante los primeros diez minutos que sus contrapartidas paracaidistas, los cuales resultan inútiles durante cierto tiempo, hasta que se pueden quitar su corraje, recoger su armamento, sacándolo de los cajones en los que van colocados y formar sus unidades.

En un día de mucho viento una serie de paracaidistas podría resultar muy diseminada sobre un área bastante extensa durante un "lanzamiento".

Finalmente, los planeadores podrían aproximarse a su objetivo en completo silencio si fuesen soltados de su remolque a una distancia de varias millas. Esto sería en extremo útil durante la noche, pero en este caso es probable que fuesen necesario equipos auxiliares para tomar tierra, los cuales habrían tenido que ser lanzados con paracaídas anteriormente, si no se contaba con personal de quinta columna.

En 1940, las desventajas del planeador no eran muchas; necesitaba un aeródromo de tamaño normal para poder operar desde el mismo, y que no fuese excesivamente vulnerable en el aire durante el remolque. Las condiciones atmosféricas tenían que ser bastante buenas para operaciones, y los pilotos, ser soldados además de aviadores; en consecuencia, su entrenamiento debía ser largo y costoso.

Las tropas paracaidistas podían emplearse con buenos resultados en el caso en que la naturaleza del terreno fuese inadecuada para planeadores, o en el caso en el que el objetivo estuviera poco defendido y en el que la concentración, al tomar tierra, no era necesaria. Es interesante observar, sin embargo, que en los años que siguieron las ventajas del planeador tenían que disminuir en proporciones iguales a las que mejoraba la técnica del paracaidismo. Por ejemplo, cuando se desarrolló después de la guerra la práctica del lanzamiento de jeeps y armamento con paracaídas quedó anulada otra de las ventajas del planeador.

Por tanto, lo mismo los planeadores que los paracaídas tuvieron sus usos en 1940, y se tomó la decisión de seguir adelante con el desarrollo de ambos. Por aquel tiempo los alemanes iban por delante de nosotros, ya que las tropas aerotransportadas fueron empleadas en las invasiones de Francia, Bélgica, Holanda y Noruega. El DFS 230, un planeador ortodoxo de diez plazas, comprendía su equipo normal en aquellos días.

Nuestros primeros pilotos de planeadores, de los que viven pocos en estos días, comenzaron su entrenamiento en planeadores Kir-

by Kite, remolcados por Tiger Moths. Más adelante, la primera versión del General Aircraft Hotspur de ocho plazas, que utilizaba un remolque de cuerda, fué desarrollado. Este aparato fué destinado sólo al entrenamiento, utilizándose los viejos Harts, Audaxes y Hectors como remolques. Estos fueron reemplazados, después de algún tiempo por aparatos Mercury con motores Master.

Al final de 1941, cuando fué formado el Regimiento de Pilotos Planeadores, se introdujo una versión modificada del Hotspur con una envergadura de ala más corta, mejorando el factor de seguridad. Durante el siguiente año este aparato fué modificado de nuevo, proveyéndosele de un montante en el plano de cola y de un remolque en el morro. Igualmente, en 1942 se adoptó el Aispeed Horsa. Este aparato, de 30 plazas, estaba destinado a ser utilizado en casi todas las operaciones aerotransportadas británicas de la guerra. Era un aparato magnífico, que tenía una velocidad de remolque razonable, una pequeña velocidad de aterrizaje y un ángulo muy inclinado de aproximación cuando se usaba todo el "flap".

Esto demostró ser una gran ventaja al llevar a cabo operaciones complicadas de aterrizaje, ya que era posible aproximarse a la zona de aterrizaje a una altura segura, aplicando todo el "flap" y aterrizando, además en un espacio muy restringido sin pasarse si se utilizaban los frenos sobre el tren de aterrizaje triciclo.

Horsa y Hamilcar.

Primeramente se utilizó una unión de dos puntas para la cuerda de remolque, enganchadas cada una de ellas sobre cada uno de los encastres de las dos alas. Sin embargo, el Horsa 2 sólo llevaba colocada en el morro una unión de una sola punta. El Horsa iba remolcado por Dakotas, Stirlings, Albermanes y, en algunas ocasiones, por Halifaxes; los viejos Whitleys se usaban en las escuelas de entrenamiento de vuelo.

Este planeador podía llevar una gran variedad de cargas: personal, un cañón anti-tanques y motocicletas, un "jeep" u otros accesorios de equipos, sumando unos 3.000 kilogramos. En operaciones, el "jeep" o ca-

ñón era sacado del Horsa mediante un dispositivo del fuselaje. Como este método resultaba demasiado lento, un morro con charnelas fué colocado en el Horsa 2. Esto fué una gran mejora, a condición que el piloto procurase evitar el choque con cualquier obstáculo que se encontrase en su camino al aterrizar. En general, cualquier choque daba como resultado que el morro quedaba incapacitado para abrirse.

Más adelante apareció el Hamilcar, construido por la General Aircraft, proyectado para transportar 60 hombres o un tanque de 60 toneladas. Algún tiempo después demostró su valía para transportar explanadoras, camiones con cañones Bren y otros equipos pesados también. Aparatos Halifax los remolcaban.

Había otro planeador, el Hengist, de 15 plazas, que nunca fué producido en cantidad. Este aparato tenía un aspecto muy bonito y daba gusto volar en él. El aire entraba por el borde de salida del ala y éste hacía funcionar un sistema de fuelles, el cual facilitaba la bajada de los "flaps". Sin embargo, al mismo tiempo, aproximadamente, que se produjo el Hengist, se construía el planeador americano de 15 plazas Waco-GG-4A Hadrian, y esto fué causa de que el desarrollo del aparato inglés del mismo tamaño resultase innecesario. En cualquier caso, las unidades aterrizadas por aire que proporcionaron las tropas para los planeadores, basaron su establecimiento en el Horsa de mayor tamaño.

Al final de 1942 todo estaba dispuesto. Ya teníamos equipo y el entrenamiento estaba en pleno movimiento. El objetivo eventual era el de la formación de dos divisiones aerotransportadas, teniendo cada una de ellas tres brigadas: dos de paracaidistas y una de aterrizaje por aire, siendo esta última transportada en planeadores. Diversas unidades de artillería, de ingeniería, de señales y de material pesado completaban toda la formación. El Regimiento de Pilotos de Planeadores sería destinado a cualesquiera división encargada de las operaciones.

El regimiento comenzó con un batallón, siendo el jefe que lo mandaba el teniente coronel John Rock, del R. E., uno de los precursores del paracaidismo y de los planeado-

res militares. Desgraciadamente, fué muerto en un accidente, volando de noche al final de 1942, mientras probaba una nueva senda con bengalas. La cuerda del remolque se rompió y el piloto, capitán Peter Robinson, no pudo llegar al aeródromo.

Reorganizando el regimiento.

El segundo jefe, Major George Chatterton (después general de brigada Chatterton, D. S. O.), tomó el mando, y posteriormente reorganizó el regimiento en dos batallones, o "Wings", como se las denominaba más tarde, mandando cada una de ellas un teniente coronel. El mismo general mandaba el regimiento desde un cuartel separado, conocido como el G. C. P. (Mando de los Pilotos Planeadores).

Cada batallón estaba subdividido en "squadrans", en general tres o cuatro, y cada uno de éstos comprendía, a su vez, tres o cuatro "flights". Uno de éstos comprendía de quince a veinticinco tripulaciones—el número variaba considerablemente—. Una tripulación de un primero y segundo pilotos. Desde 1943 hacia adelante, los pilotos de los planeadores fueron entrenados como primeros y segundos pilotos, siendo más corto el curso de estos últimos. La idea de todo esto era la de asegurar que habría bastantes tripulaciones para el día "D" y para las operaciones posteriores.

El entrenamiento de vuelo de los primeros pilotos comprendía un curso normal E. F. T. S., un mes en la Escuela de Entrenamiento de Planeadores y seis semanas en una unidad de entrenamiento de planeadores para operaciones. Este último curso fué suprimido al final de 1942, ampliándose el curso de la Escuela de Entrenamiento de Planeadores.

Una vez completado su entrenamiento de vuelo, el piloto del planeador N. C. O. era recompensado con sus alas y era destinado a un "squadron" con el grado de sargento o de sargento de oficinas. A continuación hacía otro curso más de entrenamiento militar, y realizaba otros cursos de vuelo periódicos para no desentrenarse. Al principio de 1944, sin embargo, todos los "squadrans" fueron enviados a vivir en los aeródromos, compartiéndolos con los "squadrans" de los

remolques. Un poco antes de esto, un "squadron" especial, mandado por el Major Alec Dale, D. F. C., fué formado y equipado con aparatos Hamilcar.

Durante el año 1942 se intentó valientemente el vuelo de dos Horsas cargados de equipos de sabotaje para los patriotas noruegos, los cuales habían proyectado destruir la fábrica de agua pesada instalada allí. El enemigo trabajaba de día y de noche sobre la investigación de la bomba atómica en aquel tiempo. Debido en especial a las malas condiciones frigoríficas, el intento fracasó; los dos planeadores y Halifax se perdieron.

En 1943 tuvo lugar la invasión de Sicilia. Cierta número de Horsas habían sido llevados en vuelo al Norte de Africa desde Inglaterra para esta operación. Pero estos planeadores tuvieron una vida muy corta bajo el sol africano, y, al final, se utilizaron casi exclusivamente los Hadrians. Su estructura de metal era más adecuada para el calor que la de madera del Horsa.

La Primera División Aerotransportada y el Primer Batallón del Regimiento de Pilotos de Planeadores formaron la fuerza aerotransportada británica, con los pilotos de los remolques británicos y americanos. La operación contra Sicilia no tuvo un éxito completo por dos razones. Pronósticos equivocados de las condiciones meteorológicas y pilotos poco expertos en los remolques fueron causa de que se lanzase con poca precisión la mayoría parte de la fuerza. Sin embargo, se aprendieron muchas lecciones, poniéndolas en práctica más adelante.

En junio de 1944, el día "D", los aterrizajes de los planeadores fueron un gran éxito. Esto fué debido en parte a la superioridad aérea total alcanzada, y en parte a la técnica del primer aterrizaje realizado por la Compañía Independiente de Paracaidistas para limpiar la zona de aterrizaje y desmontar allí ayudas al aterrizaje. Esta compañía había sido entrenada anteriormente para este trabajo. El grupo mayor de planeadores que aterrizaron p e después de las veintiuna horas lo hicieron sin encontrar oposición realmente.

En cuanto a esto, es interesante observar las diferentes tácticas empleadas por los

alemanes en la invasión de Creta en el mes de mayo de 1941. Aterrizaron primeramente sus tropas, transportadas en planeadores, con el fin de preparar el camino para el grupo principal de las tropas paracaidistas. A pesar de no ser formidables las defensas de la isla, los planeadores sufrieron grandes pérdidas. De hecho fué la falta de oposición por parte de los cazas y la superioridad numérica la que ganó la jornada. Si los alemanes hubieran aterrizado en primer lugar algunas tropas paracaidistas en alguna parte de la isla poco defendida, el camino de los planeadores hubiese sido menos dificultoso.

El asalto aerotransportado del día "D" fué un ejemplo clásico del empleo que se ha de dar a una división aerotransportada. El flanco izquierdo aliado se apoyaba en el río Orne, con el fin de evitar un ataque alemán contra este flanco, y la Sexta División Aerotransportada fué llevada en vuelo para que formase un tope en el otro lado. Empleando una fuerza aerotransportada se hizo innecesario el intento anfíbio, costoso, para atravesar el río, ahorrándose así muchas vidas.

Se utilizaron en esta operación elementos de las "Wings" 1 y 2 del Regimiento de Pilotos de Planeadores, mandados por el Teniente Coronel Murray D. S. O. y por el Major Peter Jackson D. F. C., respectivamente. La extensión sobre la cubierta aérea provista por los planeadores queda demostrada por el hecho de haber sido empleados 15 "squadrons" de Spitfires, cinco de ellos formando una cubierta a baja altura, otros cinco a altura media y los cinco restantes a bajo nivel; todos éstos, además de las patrullas normales que se encontraban sobre las cabezas de playa.

Antes del día "D", la técnica del despegue en masa había sido perfeccionada por las tripulaciones de remolques y planeadores. Una combinación de las anteriores se elevaba cada 35 segundos, no siendo esta una hazaña insignificante, ya que este tiempo comprendía el lento proceso de recoger la primera cuerda floja entre el planeador y el remolque.

Entre junio y septiembre de 1944 se planearon muchas operaciones aerotransportadas que después fueron anuladas. La rapidez con que se desarrollaron los aconteci-

mientos en el Norte de Francia hizo muy difícil el montaje y ejecución de tales proyectos con buen resultado. Pero cuando los aliados invadieron el Sur de Francia en el mes de agosto, fueron utilizados planeadores y paracaídas para asegurarse ciertos puntos vitales. Casi todas las misiones encargadas a las tropas aerotransportadas fueron realizadas y no sufrieron muchas bajas. El contingente británico de planeadores no era muy grande.

Sin embargo, pronto se vió claro que la lucha en el noreste de Europa pronto quedaría en tablas, si los aliados no se esforzaban por atravesar rápidamente el Rin y los otros ríos que les impedían llegar hasta él, antes de que los alemanes pudiesen reorganizarse en la línea Sigfrido. Así es que el recién formado Regimiento Aerotransportado fué destinado a la captura de los puentes, que tenían que quedar intactos en Grave, Nimega y Arnhem. Este Ejército lo mandaba el General Bereton, de los Estados Unidos; el General Browning, primer jefe de la División Aerotransportada, era el segundo jefe. Para fines conducentes a esta operación se iban a emplear tres divisiones: las dos americanas en Grave y Nimega y la Primera División Británica, en Arnhem.

El Segundo Ejército tenía que ir delante a gran velocidad, cruzar estos tres puentes, atravesando así la línea Sigfrido, con el fin de relevar a las tropas aerotransportadas, llegando como una avalancha al Rhur, desde el Norte. La fuerza británica en Arnhem recibió la orden de mantenerse allí durante cuatro días, como tiempo máximo, antes de ser relevada.

Como la Historia registra hoy, el Segundo Ejército llegó hasta las proximidades de Arnhem; pero a causa de una violenta e inesperada reacción alemana y de dificultades para el aprovisionamiento no pudo llegar al último puente. Unos 2.000 soldados aerotransportados pudieron volverse atravesando el río, pero tuvieron que dejar detrás al 80 por 100 de los primeros números muertos o heridos, después de diez días de lucha encarnizada.

El elemento transportado en planeador aterrizó en dos veces durante dos días consecutivos, y esto resultó ser una equivocación. El enemigo estaba preparado cuando llegó.

el momento de la segunda subida y desencadenó un fuerte tiroteo, formando una barrera antiaérea la cual infligió considerables daños. Además, el primer esfuerzo no era lo bastante vigoroso para poder mantener sus ventajas iniciales. Esta acción también fué una prueba, si se necesitasen pruebas, de que una fuerza aerotransportada, ligeramente equipada, no puede seguir combatiendo durante mucho tiempo sin líneas regulares de aprovisionamiento. La R. A. F. con gran intrepidez, les llevó por el aire víveres y municiones, pero esto no fué bastante para una batalla de diez días en la que se tuvieron que enfrentar con una superioridad numérica de hombres, armas y municiones.

Estos aterrizajes fueron planeados primeramente como una operación que comprendería una división, utilizando una brigada en cada uno de los puentes. En vista de futuros acontecimientos, más valía modificar el plan original.

El Regimiento de Pilotos de Planeadores, de igual manera que las otras unidades aerotransportadas, sufrió unas pérdidas enormes en Arnhem, y no hubo tiempo suficiente de entrenar bastantes tripulaciones para la travesía del Rin, proyectada para principios de 1945. A causa de esto, un número sobrante de pilotos de la R. A. F. fueron entrenados para que pilotasen planeadores, una labor que realizaron perfectamente cuando llegó el momento. Pero las tripulaciones no habían podido recibir más que un entrenamiento militar de lo más rudimentario y muchas de ellas pagaron el precio de su inexperiencia, una vez tuvieron que actuar en tierra.

Sin embargo, las tropas aerotransportadas en planeadores lograron un éxito señalado durante esta operación, a pesar de que el humo hacía difícil para los pilotos de los planeadores localizar con exactitud las zonas de aterrizaje. Las tropas aerotransportadas fueron relevadas por el Segundo Ejército dentro de las veinticuatro horas, habiendo cumplimentado sus tareas.

Cuando llegó el momento final de la guerra, la técnica de las fuerzas aerotransportadas había llegado a ser una perfecta obra maestra. Los planeadores y paracaídas habían sido utilizados, y ambas cosas demos-

traron su gran eficacia. Equipos especiales de planeadores habían sido proyectados y usados con buenos resultados. Los despejes y aterrizajes en masa, así como las operaciones nocturnas, ayudadas en el aterrizaje y los mismos planeadores, habían sido mejorados en extremo desde los primeros días. Los precursores de los planeadores militares nunca hubieran podido prever el grado de éxito que iban a alcanzar. Es más, con un poco de suerte, el aterrizaje en Arnhem podía haber tenido éxito y la guerra hubiese terminado seis meses antes. El día "D" y las operaciones para la travesía del Rin salvaron probablemente muchas vidas, mucho tiempo precioso y sembraron el desconcierto entre los críticos de la guerra aerotransportada.

* * *

Como resultado de la experiencia obtenida en tiempo de guerra, los planeadores pueden usarse para cinco fines distintos. Estos son los siguientes:

1.º Para realizar incursiones con intención de sabotaje o de adquirir información, seguido de una posible evacuación de tropas. (El raid de paracaídas sobre Brunelval en 1942 y el intento de aterrizaje de planeadores en Noruega.)

2.º Para un ataque contra un objetivo, apoyado después por fuerzas terrestres. (Sicilia, Arnhem y el cruce del Rin; en una escala menor, la invasión del sur de Francia.)

3.º Como movimiento táctico y para el empleo de tropas. (Día "D" y el ataque alemán contra Creta.)

4.º Para el movimiento de tropas, de mercancías y de provisiones, detrás de la primera línea. Esto incluye el aprovisionamiento de las bases aéreas avanzadas. (Las operaciones de aprovisionamiento alemanas en el norte de Africa y movimientos de tropas en Inglaterra.)

5.º Para raids o "golpes de mano". (Las operaciones aliadas en la noche antes del día "D".) Este asunto será tratado con mayor amplitud más adelante.

Estas tareas pueden ser realizadas de maneras muy distintas. ¿Deberían desprenderse los planeadores de sus remolques sobre

la zona de aterrizaje o deberían hacerlo antes? Esto evidentemente depende de las circunstancias, pero en casi todas las operaciones en masa se hizo el desprendimiento sobre el área del objetivo o cerca, a unos 600 metros de altura, con viento de costado o a favor del mismo.

¿Deberían aterrizar los planeadores en una esquina de la zona de aterrizaje con el fin de que las tropas pudiesen entrar en acción sin el menor retraso, o deberían aterrizar dispersados con el fin de presentar un blanco más desparramado al fuego enemigo? En realidad, se llevó a cabo un compromiso por el cual los planeadores aterrizaraban en el mismo lugar en la zona de aterrizaje, pero sin quedar demasiado amontonados.

¿Cuál es más deseable, una aproximación en picado, o un desprendimiento normal y aterrizaje? Los primitivos pilotos de planeadores fueron entrenados para llevar a cabo el picado de sus aviones a cierta distancia del aeródromo, recogiendo seguidamente para llegar a una velocidad normal, dando los saltos consabidos para perder así velocidad. Utilizando este método de aproximación, el planeador presentaba un blanco difícil al enemigo, o a sus artilleros antiaéreos. Sin embargo, estas tácticas fueron descartadas al ver que se saltaban durante el picado las unidades de las colas. Velocidades de más de 300 kilómetros eran corrientes durante estos picados; más adelante la velocidad máxima tolerada del "Hotspur" fué establecida en 203 kilómetros por hora. Este método de aproximación no fué utilizado normalmente en operaciones.

¿Es conveniente que el planeador vuele por encima o por debajo del rebufo de la hélice del remolque? Esto fué cuestión de gusto relativamente, ya que algunos pilotos consideraban más fácil adoptar una posición de remolque bajo todo el camino. Si volando de esta forma se mete en nubes, el piloto del planeador debería consultar inmediatamente su instrumento de "ángulo de suspensión", dispositivo que sólo funciona en posición de remolque bajo. Este indica la posición exacta en relación con el remolque y funciona mediante un alambre fijado en la cuerda del remolque. Pero muchos pilotos consideraban que la posición de ser remolcados a mayor altura requería una tensión menor al cubrir grandes distancias.

Estos y otros muchos sistemas fueron elegidos como resultado de la experiencia conseguida en operaciones. Pero un hecho quedó muy a las claras: no se sugirió ni por un momento que el planeador o el paracaídas se hubiesen mostrado superiores, ni la conveniencia de sustituirlos por otra forma de transporte aéreo.

El presente y el futuro.

Entre 1945 y 1949 fueron desarrollados mejores planeadores. Pueden ser remolcados con mayor rapidez, y pueden aterrizar más lentamente que los tipos similares del tiempo de la guerra. Algunos de estos aparatos son todos de metal. El Horsa era de construcción de madera en su totalidad, y el Hadrian, de tubos de metal cubierto de lona.

El tipo primitivo no era tan peligroso si encontraba un obstáculo de equipos pesados. 3.º Un viento fuerte no sería un factor que imposibilitase su empleo.

Si estas restricciones pudiesen ser superadas, entonces sería innecesario el uso del planeador para operaciones aerotransportadas.

Durante la guerra, el trabajo experimental fué conducido de forma completamente nueva. Se intentó desarrollar unas cabinas lo bastante grandes para que cupiesen un gran número de tropas, las cuales serían lanzadas con paracaídas. A continuación se hicieron ensayos con rotores en vez de paracaídas. Si estos recipientes se hubiesen podido conseguir de forma práctica, las tropas que cupiesen dentro, una vez en tierra, podrían entrar en acción tan rápidamente como sus contrapartidas transportadas en planeadores. Además, si estos recipientes se pudiesen hacer lo bastante grandes podrían llevar dentro un equipo tan pesado como, por ejemplo, un Hamilcar. Sin embargo, estos dispositivos siempre estarían a merced de un fuerte viento.

En vista de un desarrollo de la postguerra de motores cohete, parece ser que estos dispositivos podrían proporcionar el medio de controlar el vuelo descendente de estos recipientes. Si esto resultase práctico, las ventajas inherentes tanto del planeador como del paracaídas podrían ir combinadas.

Un recipiente en el que cupiesen 60 hombres o un equipo de peso equivalente, podría

ser lanzado desde un avión especial; sólo daría mal resultado si se encontrase con vientos desfavorables. Al aterrizar podría llevarse a cabo la concentración, y el recipiente presentaría un blanco más difícil para el enemigo que un planeado de gran tamaño.

El aeroplano en sí sería uno proyectado especialmente para esa labor y construido sobre líneas de un Miles Aerovan, un Merchantman o, mejor todavía, de un Box-Car. La parte baja del fuselaje iría construida de forma de recipiente y sería empleada la técnica paracaidista normal durante el lanzamiento.

Si se llegase a desarrollar un recipiente semejante no le quedaría más que un uso al planeador—el "raid" nocturno—"golpe de mano", en el que fuese esencial un silencio absoluto y una precisión exacta, pudiendo en su camino al aterrizar; se hacía trizas, simplemente, dejando a sus ocupantes más o menos heridos. Pero la estructura del "Waco" tenía la tendencia a doblarse, aplastando y mutilando a los pasajeros y tripulación, especialmente a esta última. Sin embargo, ambas formas de construcción tenían sus partidarios, y es posible que un planeador todo de metal combinara todas las ventajas estructurales con las pocas desventajas de los aparatos del tiempo de la guerra.

¿Qué ocurrirá con los futuros pilotos de los planeadores? Existe una tendencia que sostiene que el Regimiento de la R. A. F. o el que le suceda proporcione las tripulaciones para los planeadores. Se dice que un individuo que pertenezca a este regimiento está perfecta y normalmente entrenado como soldado y puede vivir en los aeródromos con el personal de vuelo de las Reales Fuerzas Aéreas con muchas menos complicaciones administrativas que las que provocaría un piloto perteneciente al Ejército.

Este plan tiene evidentes ventajas. Sin embargo, se puede decir en contra del mismo que el Ejército tiene un caudal de experiencia en cuanto a operaciones aerotransportadas, y que, después de todo, una división

aerotransportada es en realidad una formación del Ejército. Es más, no están dispuestos a perder su bien ganado control del vuelo en planeador, e insisten en que una vez en tierra los pilotos de planeadores de la R. A. F. se encontrarían como "extraños" en una formación del Ejército. Siempre habría una mezcla de las dos Armas.

El futuro del planeador está íntimamente unido al trabajo experimental del paracaídas. Poco se sabe, en general, en relación con este trabajo. Sin embargo, se pueden sacar ciertas conclusiones de las informaciones publicadas sobre los experimentos llevados a cabo en tiempo de guerra y según el sentido común de cada uno. Estas conclusiones afectan al futuro del planeador aunque no lo parezca.

Considerémoslo desde el siguiente punto de vista: las tropas paracaidistas podían ser utilizadas como sus contrapartidas transportadas en planeadores, previsto que: 1.º Pudiese ser efectuada la misma concentración al aterrizar, consiguiéndose así una mayor eficacia en el primer momento; 2.º Que se pudiese disponer de la misma cantidad desprenderse del remolque antes de llegar sobre el objetivo. Íntimamente unido a este empleo del planeador se podría realizar el despegue "estilo raptó", práctica que se desarrollaba en los años de la guerra, en la cual un planeador en tierra puede ser "raptado" por un avión remolque volando por encima. Los americanos emplearon mucho esta táctica cuando rescataron sus "whisper ships" (barcos silenciosos) en la cabeza de playa de Normandía.

Así, de esta forma, vemos al planeador del futuro aterrizando de noche agentes y equipos en territorio enemigo, o asegurando puntos estratégicos vitales dentro de las líneas avanzadas enemigas, así como siendo rescatados mediante el despegue raptado. Agentes individuales podrían ser lanzados con paracaídas reuniéndoles después mediante el sistema de "raptó", puesto que lo mismo se puede raptar a un hombre que se recoge un planeador.

