

Curso de Instrucción de Infantería Aerotransportada

CIAE

- CIAE - Material reglamentario del curso
- Material para Instructores de GIA
 - Guia burros para la instrucción

CIAE - Material reglamentario del curso



SQUAD ALPHA
EST. 2012

Manual en curso

INTRODUCCIÓN

La infantería aerotransportada se define como unidades militares, de infantería o fuerzas especiales, trasladadas en aeronaves y lanzadas en combate o insertadas en un punto concreto. El principal objetivo que se busca, es el lanzamiento o inserción tras las líneas enemigas con poca o ninguna advertencia por parte de estas.

Entre las ventajas que ofrecen este tipo de unidades, están la rápida movilización hasta la posición requerida, así como el "supuesto" factor sorpresa sobre las fuerzas enemigas.

Como desventajas, diremos que las fuerzas aerotransportadas carecen generalmente de suministros y equipo para operaciones de combate prolongadas. Además, las operaciones paracaidistas son particularmente sensibles a las condiciones atmosféricas adversas.

En nuestro caso, dividiremos las unidades aerotransportadas en dos grandes grupos:

Paracaidistas: Transportados generalmente en avión y que realizan saltos controlados tras las líneas enemigas.

Tropas de asalto aerotransportadas: Generalmente transportadas e insertadas tras las líneas enemigas mediante helicóptero.

La premisa básica de las fuerzas aerotransportadas es la de llegar con suficiente velocidad a su objetivo para que no se pueda montar una defensa coherente contra ellas en un tiempo corto. Se asume que esta ventaja táctica no se puede mantener durante mucho tiempo, por lo que las misiones aerotransportadas eficaces requieren del avance rápido de las tropas de tierra para su apoyo

CLASIFICACIÓN DE HELITRANSPORTES

Por razón de la misión

- Tácticos: Helitransportes realizados en la zona de combate o área de operaciones para facilitar directamente las maniobras de la unidad.
- Logísticos: Helitransportes realizados en beneficio de la maniobra logística de la unidad.

Por razón de la carga a transportar

- Personal
- Material
- Mixtos

Por razón de la forma de transporte

- Cargas Internas
- Cargas Externas
- Cargas Mixtas

Clasificación de helicópteros por su capacidad

En función de su peso máximo al despegue los helicópteros se clasifican en:

- Helicópteros de transporte Ligeros: entre 6 y 7,99 Toneladas
- Helicópteros de transporte medios: entre 8 y 10,99 Toneladas
- Helicópteros de transporte pesados: superiores a 11 Toneladas

COMUNICACIÓN Y COORDINACIÓN

Como en cualquier ejercicio o especialidad, la comunicación y los protocolos de radio constituyen un elemento fundamental para llegar a buen puerto, la infantería aerotransportada no es una excepción. Es importante que todas las unidades implicadas en las maniobras aerotransportadas, sepan y puedan comunicarse y coordinarse de forma clara y rápida, es por ello, que durante el desarrollo de dichas maniobras, aquellas unidades no implicadas en el proceso de comunicación deben guardar silencio.

Imagen

Titulo 1

Titulo 2

ZONA DE ATERRIZAJE (LZ)

Una zona de aterrizaje se define como una zona de terreno de determinadas características que se utiliza para el aterrizaje de los helicópteros durante operaciones o ejercicios tácticos.

Los criterios de elección y los sistemas para señalar los puntos de toma helicópteros en las operaciones diurnas y nocturnas, descritos en este capítulo, representan una solución ideal.

En algunas ocasiones será necesario aceptar algunos criterios de tipo restrictivos, recayendo siempre la decisión final en la unidad de helicópteros.

En el argot militar del ejército de los Estados Unidos, reciben el nombre de LZ (Landing Zone).

Características de la zona de aterrizaje

DIMENSIONES

Las dimensiones de las zonas de aterrizaje dependerán del número de puntos de toma de que conste y de la dispersión necesaria entre ellos, de acuerdo con la situación táctica. La distancia mínima entre puntos de toma, dentro de una zona de aterrizaje y sin tener en cuenta la dispersión, es la siguiente:

	Tipo	Modelo	Dimensión
a	1	MH-6	25m
b	2	UH-1Y VENOM, UH-60	37m
c	3	CH-53E	50m
d	4	CH-46, CH-47	80m
e	5	OTROS SUPERIORES	100m

SUPERFICIE

- La superficie del centro del punto de toma debe ser llana y lo suficientemente firme como para aguantar el peso de un vehículo terrestre cargado que se pare, y arranque sin hundirse.
- Toda la superficie de aterrizaje debe estar limpia de materias sueltas o montones de tierra o arena.
- Los puntos de toma de consistencia arenosa o polvorienta se deberán regar.
- Las zonas cubiertas de nieve se deberán limpiar para impedir el desplazamiento de objetos peligrosos y reducir la intensidad de la nube blanca que se podría producir.

PENDIENTES

El terreno del punto de aterrizaje debe ser llano, como caso ideal; si hubiera alguna pendiente, debiera ? ser uniforme y estar dentro de los siguientes límites:

- Durante el día: No debe exceder de 7° (1 por 8–13 %) para que el helicóptero pueda aterrizar. Los helicópteros de transporte admiten mayores ángulos pero se les debe avisar si está entre 7° y 15°.
- Durante la noche: No es aceptable la toma en contrapendiente, según se observa desde el pasillo de aproximación. La pendiente lateral hacia delante no excederá normalmente de 3° (1 por 19–5%).

OBSTÁCULOS EN LOS PASILLOS DE APROXIMACIÓN

Idealmente el pasillo de aproximación debe estar libre de obstáculos y orientado de forma que los helicópteros realicen la aproximación a proa al viento (viento de cara).

Características de la zona de aterrizaje

DIURNO

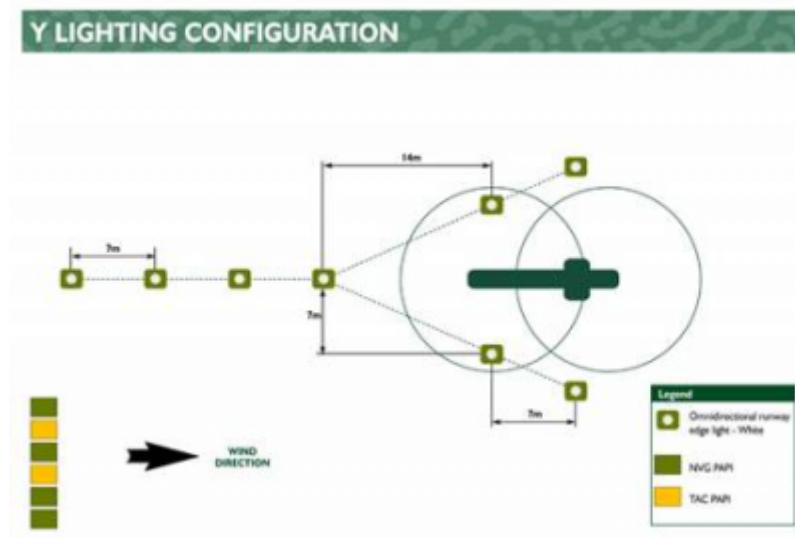
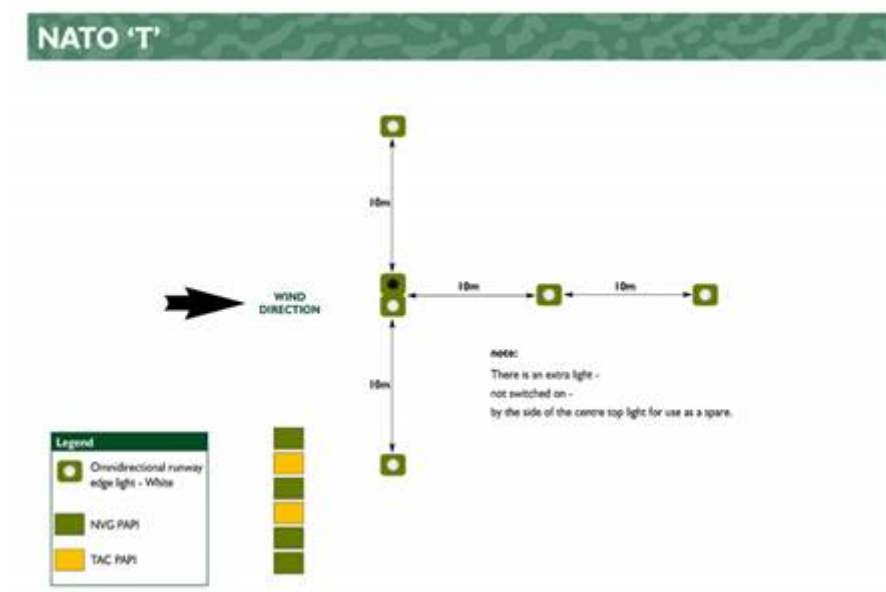
Siempre que sea posible se colocara un bote de humo en las proximidades de tal forma que no

cubra la zona de toma e indique la dirección del viento.

Se utilizará el balizamiento en forma de T o Y (invertida) con paneles longitudinales señalizando cada punto de toma si se dispone de ellos.

NOCTURNO

Se realizará en forma de T ó Y invertida con luces químicas o balizas de color o con filtros apropiados (granadas IR) para operaciones con equipos de visión nocturna.



INFANTERIA AEROTRANSPORTADA PARACAIDISTA



Las principales ventajas con las que cuentan este tipo de unidades, son la velocidad y la sorpresa, y por su naturaleza y como se habló al inicio de este texto, su función más característica es la de infiltrarse en las líneas enemigas, para cumplir o asegurar objetivos clave que faciliten en gran medida la labor de una fuerza terrestre mayor.

También las fuerzas especiales utilizan mucho las inserciones en paracaídas. Pequeñas unidades de operaciones especiales pueden ser insertadas mediante salto en paracaídas con rapidez y sigilo en zonas donde no sería posible acceder de otra manera con tanta facilidad.

PLANIFICACIÓN

Según las circunstancias, se seleccionará la zona de salto, el punto de toma o DZ y el punto de reunión. Observando las características del terreno y distancia al objetivo, así como posibles peligros añadidos (zona de salto despejada, tránsito de patrullas enemigas si se tiene informes de inteligencia de la zona etc, etc). Se debe fijar también una altura de salto y una velocidad del aparato en ese momento, factores clave que pueden determinar el éxito o fracaso del mismo.

Zona de salto

Zona en la que dejaremos la aeronave. Esto puede venir dado a espacios aéreos restringidos u otras necesidades.

Hay que tener en cuenta que en el momento del salto tenemos cierta inercia en rumbo a la aeronave.

Punto de toma o DZ

Será el punto donde se espera aterrizar. Puede estar cercano al de salto o no. Según la altura del salto, el tipo de salto y la dirección de viento podremos indicarlo más lejos.

Seleccionar una zona de toma libre de arboles o vegetación, edificios, rocas u otros elementos.

Punto de reunión

Siempre estará separado del DZ. La razón es sencilla, si el enemigo divisa la zona de aterrizaje, se dirigirá a ella, con lo que siempre será más seguro no seguir allí.

Siempre que se pueda, se seleccionará un punto de reunión fácil de defender, con cierta ocultación y con visual del entorno.

Se indicará también un rumbo de entrada al punto de reunión.

EL SALTO

Llegado el momento, el piloto debe avisar con antelación al equipo de salto, de manera que puedan prepararse para el mismo. Dada la naturaleza de ARMA, consideraremos que 1 minuto es tiempo más que suficiente para dicha preparación, con lo cual fijaremos como norma, que el piloto debe informar con un minuto de antelación al salto, al líder de equipo de paracaidistas. Recibida esta información, el líder pondrá sobre aviso a sus hombres y una vez el piloto de luz verde, se procederá al salto por orden de numeral. Adoptaremos como norma general, que la separación entre un salto y otro, la indicará el tiempo que tardamos en indicar nuestro numeral y pronunciar la palabra "**salto**".

“ EJEMPLO: Después de recibir luz verde del piloto.

Líder de equipo: Equipo alpha saltamos!!

- Alpha 1 salto!

- Alpha 2 salto!

LA CAÍDA LIBRE

La fase de caída libre se utiliza para establecer la orientación del terreno, comprobar la dispersión de otros paracaidistas en la caída, y vigilar la altitud a la que el despliegue del paracaídas se haya fijado. Hay que mantener una estrecha vigilancia sobre el altímetro para que saber exactamente cuándo tirar de la anilla.

Comprobareis que es posible alcanzar más de 40km/h de la velocidad de desplazamiento por medio del movimiento en caída libre hacia adelante, esto puede ser usado para acercarse a su zona de descenso antes de abrir el paracaídas. Además la capacidad de maniobra en el aire también permite mantener la formación con otros miembros en la unidad, facilitando la cohesión del grupo y el reagrupamiento posterior.

APROXIMACIÓN FINAL

Evaluar el terreno en la aproximación final es especialmente importante para evitar que el salto acabe en desastre. Cuanto más cerca nos encontramos del suelo, con más detalles podemos observar sus características. Hay que tener especial cuidado y evitar pasar cerca o aterrizar en una zona arbolada, u otros obstáculos como líneas eléctricas, zonas urbanas o potencialmente pobladas.

Durante la exploración de estos obstáculos, también se deben buscar indicios de búnkers, vehículos, patrullas a pie, o cualquier otra cosa que pudiera indicar presencia enemiga. Por último, escanear alrededor para ver dónde está el resto de tu equipo en el aterrizaje, será la clave para reagruparse con rapidez.

Llegado el momento de tomar tierra, siempre que el paracaídas lo permita (ram air), deberemos reducir la velocidad todo lo posible inclinándonos hacia detrás. Tomar tierra a demasiada velocidad, puede suponer acabar heridos o incluso muertos, tenedlo en cuenta.

REAGRUPARSE

Tras el aterrizaje en paracaídas y haber comprobado que estamos libres de amenazas, deberemos comunicar nuestro estado al líder de equipo y proceder al punto de reunión.

El primero que llegue al punto de reunión, comunicará con su equipo, se cerciorará que esta despejado. Y cogerá un sector para cubrir.

Los siguientes en llegar, comunicarán que están entrando (y por donde) y cogerán un sector desatendido.

- Blue entrando en punto de reunión por el SW...

Material para Instructores de GIA

Documentos privados de GIA

Guia burros para la instrucción



SQUAD ALPHA
EST. 2012

Titulo

Texto

Titulo 1

Titulo 2