

# AEROLOGÍSTICA

Por **Fernando Villalba**

Teniente Coronel de la Escala del Aire

Universalidad de empleo y movilidad son las características que esencialmente diferencian al Ejército del Aire de los de Mar y Tierra.

La facilidad para el empleo en distinto teatro de operaciones del que actúan las fuerzas aéreas, no tiene otro límite que el impuesto por las servidumbres logísticas, servidumbres que se obvian con la elección y suministro de todo lo necesario a aerodromos convenientemente situados a tal fin. Mediante ellos, las unidades aéreas pueden ser empleadas con diferencia de horas en teatros de operaciones separados entre sí a distancias considerables.

Entre las ciencias militares, la Logística es la que, mediante la aplicación de sus principios, sitúa a los combatientes y elementos precisos, en el teatro de la lucha, en el momento adecuado y en condiciones de seguridad.

También es del dominio de esta rama del Arte militar el regular el reposo y estacionamiento, así como garantizar la seguridad durante ellos.

En los teatros de operaciones comprendidos en el adjunto croquis, es evidente que sólo a costa de transportes de larga duración pueden intervenir las fuerzas de tierra o mar en distinto frente de combate del que están empeñadas. No así las aéreas.

Para proceder ordenadamente, en la demostración del aserto de la superioridad logística de la Aviación sobre los restantes elementos bélicos, empezaremos por enumerar los teatros de operaciones que figuran en el croquis adjunto.

Nos limitaremos a los terrestres, pues los marítimos, exceptuando zonas bien delimitadas, como el Mediterráneo o la correspondiente a la llamada "Batalla del Atlántico" (por ejemplo), constituyen un conjunto inseparable:

1.º Frente rusoeuropeo. No figura en el croquis, pero sí su comunicación más importante con los anglosajones, constituida por el ferrocarril transiraniano (5).

2.º Frente norteafricano.

3.º De China o chinojaponés.

4.º De Birmania o anglojaponés.

5.º Teatro de operaciones de las Indias holandesas, o mejor y más ampliamente dicho, de Malasia; pues el archipiélago de Bismark, ocupado ya en parte por los japoneses, no pertenece a dicha división política.

En esta relación de grandes frentes, que atañen a la enorme zona comprendida en el croquis, también podría incluirse, por su vecindad y relación en cuanto a comunicaciones, el teatro de operaciones naval del Pacífico.

Si no lo hago así es porque, además de la razón dicha, tal teatro está (valga la palabra) "estabilizado"

desde que el Japón ocupó todas las posiciones avanzadas que en él tenían las democracias.

Veamos los problemas de logística aérea que se presentan a la Liga A. B. C. D. (American, British, China, Dutch) en esta zona:

En primer lugar, alimentar el frente aéreo norteafricano; en segundo, lo mismo con el soviético; en tercero, el de Birmania; en cuarto, el de China, y por último, el de Malasia y Australia.

Dando por sentado que el abastecimiento de material aeronáutico ha de hacerse desde Inglaterra y Estados Unidos, analicemos el estado de las comunicaciones con estos países de tales teatros de operaciones.

Míster Churchill (28 de febrero de 1942) ha manifestado que el Mediterráneo está cerrado para los ingleses, y por tanto, no trataremos de tal vía de comunicación (6).

Desde Inglaterra, la "Home Fleet" (Flota inglesa metropolitana), el "North Atlantic Squadron" (Flota inglesa estacionada en Gibraltar) y el "South Atlantic Squadron" (Flota inglesa estacionada en el Africa del Sur) han de conducir los aprovisionamientos aéreos hasta el sur de Africa. Una vez allí se encuentra ante la inmensidad del Indico, en el que un pueblo enemigo (nada inactivo, como el japonés) posee bases en la costa birmana e Insulindia.

Míster Churchill (discurso de 28 de febrero de 1942) ha dicho que los barcos que desde Inglaterra abastecen los teatros de operaciones orientales sólo pueden rendir tres viajes al año por el considerable rodeo que, perdida la ruta de Suez, han de dar por el Cabo de Buena Esperanza.

Para el aprovisionamiento a los soviets puede ser un camino costear Africa hasta Aden (7), apoyándose en las bases que en ella tiene Inglaterra; bordear Arabia y remontar el golfo Pérsico, hasta el origen del ferrocarril transiraniano (5). Tal ferrocarril es la explicación de la ocupación por los anglosoviéticos del Irán (Persia).

Una derivación final de tal ruta puede consistir en la utilización del ferrocarril a Mosul (4) si por fin se constituye un frente rusoeuropeo en el Cáucaso.

Para el aprovisionamiento del teatro de operaciones norteafricano, puede servir la anterior ruta en su primer tramo (Ciudad del Cabo-Aden), remontando después del mar Rojo.

Los yanquis, según Mr. Lyttleton, han proyectado, y al parecer construyen una base aeronaval en Eritrea (mar Rojo), que "por ahora no es muy grande; pero será algo colosal", según el ministro británico.

También puede abastecerse por una ruta que acorta considerable distancia con relación a la anterior: me refiero al ferrocarril Mombassa-Alejadria (1).

En previsión de que el canal de Suez (arteria tan vital para su Imperio) pudiera ser cortado, hace mu-

chos años construyó Inglaterra un ferrocarril que, iniciándose en la desembocadura del Nilo (bajo el amparo de base de Alejandría), remonta el río hasta su nacimiento, en los Grandes Lagos africanos, enlazando allí con el que va al puerto de Mombassa en el Indico (1).

Tal ferrocarril permite a los ingleses no sólo acortar la peligrosa ruta marítima, sino también la terrestre, pues bastante antes del Cairo los transportes automóviles pueden hacerse cargo de lo más indispensable, o bien instalar (como seguramente tendrán ya) aerodromos con talleres para el montaje y transporte en vuelo de los aviones a su punto de destino.

Para abastecer los tres teatros de operaciones orientales (China, Birmania e Insulindia), el camino que parece ofrecer más garantías es el que sigue la costa Este de Africa, tomar después el camino por Aden, y Socotora a la India (8).

Ya en dicha región el material aéreo puede establecerse en un lugar adecuado de su costa Oeste (como, por ejemplo, Bombay); una a modo de "cabeza de etapas", donde montado se desplace en vuelo a su destino.

La etapa final y marítima de esta ruta atravesando el golfo de Bengala (9), sin otros puntos de apoyo que las islas Andaman, no es demasiado segura, pero puede ser evitada abasteciendo el teatro de operaciones de Birmania desde puertos situados al este de la península indostánica en la forma dicha.

En cuanto al frente chino, perdidos trozos de la "ruta de Birmania" (2) con la ocupación por los japoneses de Pegu y Rangún, habrá de abastecerse por otro ferrocarril: el de Chitagong a Sadiya (3), situado más al oeste, con cabecera también en el golfo de Bengala; lo que hace inevitable este último y peligroso tramo.

Aleatoria es la ruta 3: está muy internada al N.-E. de la India y cerca de la frontera china; también es cierto (aunque la Prensa democrática diga otra cosa) que la ruta terrestre de Sadiya a Chunkín no pasa, por ahora, de proyecto, que en su día comunicará las cuencas de Brahmaputra, Mekong y Yantsé, cruzando divisorias de 5.000 metros de altura, y más aún, con un recorrido de 1.100 kilómetros.

Los técnicos anglosajones estudian el proyecto, en vista de la pérdida de la "ruta de Birmania" y de la imposibilidad de habilitar la de Sadiya (llamada también de Assam), de enlazar Calcuta con Chunkín mediante "trenes aéreos"; es decir, aviones de transporte con planeadores a remolque.

En su discurso de 23 de febrero, Mr. Roosevelt ha preconizado la ayuda a la "China democrática" a todo trance por ser el "único medio de derrotar al Japón".

Si difícil es el abastecimiento del frente de Birmania (incluso desde un puerto occidental de la India), y más aún, según hemos analizado, el chino, figúrese el lector el de Australia (11), con el flanco izquierdo (la península de Malaca, Sumatra y Java) en poder de los japoneses.

El Almirante Hart fué encargado por las democracias del mando naval del Extremo Oriente: cruzó el Pacífico en submarino, y a bordo de un crucero holandés (hundido por los japoneses) ha perecido.

Al General Wavell (el de Creta) le dieron parecido encargo con las fuerzas terrestres. Según notificó la Radio británica (3 de marzo de 1942), ha sido resignado el cargo de Comandante Supremo del A. B. C. D. en el S.-O. del Pacífico, y por orden superior se ha hecho cargo del mando militar supremo de la India.

A la línea de comunicaciones citada de abastecimiento de los tres frentes asiáticos puede salirle (y le saldrá) una nueva rama (11) con la peligrosa aproximación japonesa a Australia (desembarcos nipones en Nueva Guinea) y creación en este Continente de un nuevo teatro de operaciones que necesita ser mantenido aeronáuticamente.

En este caso, Inglaterra podría intentar la comunicación directa por el Indico sur (Ciudad del Cabo-Melbourne) con el apoyo de las islas de Nueva Amsterdam y San Pablo (12).

"Los traperos del mar" llamó Julio Verne a los ingleses por su "costumbre" de coleccionar islas en apariencia inútiles. A la vista está que no lo son.

Téngase en cuenta que semejante camino es el oriental de Inglaterra a EE. UU. y puede ser importantísimo para Albión si el resultado de la "batalla del Atlántico" le es desfavorable, y no para mandar cosas, sino para recibirlas.

En cuanto a los aprovisionamientos de Estados Unidos para los frentes citados, forzosamente han de hacerse por el sur de Australia (10), pues el Pacífico central está tan cerrado para ellos como el Mediterráneo para los ingleses.

De momento, EE. UU. tienen bases intermedias en el Pacífico que permiten el transporte marítimo hasta Melbourne (por ejemplo). Allí, proceder al montaje de los aviones, y éstos, en vuelo a través de la Insulindia que todavía les queda, ponerse a las órdenes de Wavell (frente de Birmania e India) o de Chang-Kai-Shek (frente chino).

Las vías marcadas en el croquis con los números 13 y 14 no parece probable puedan ser empleadas.

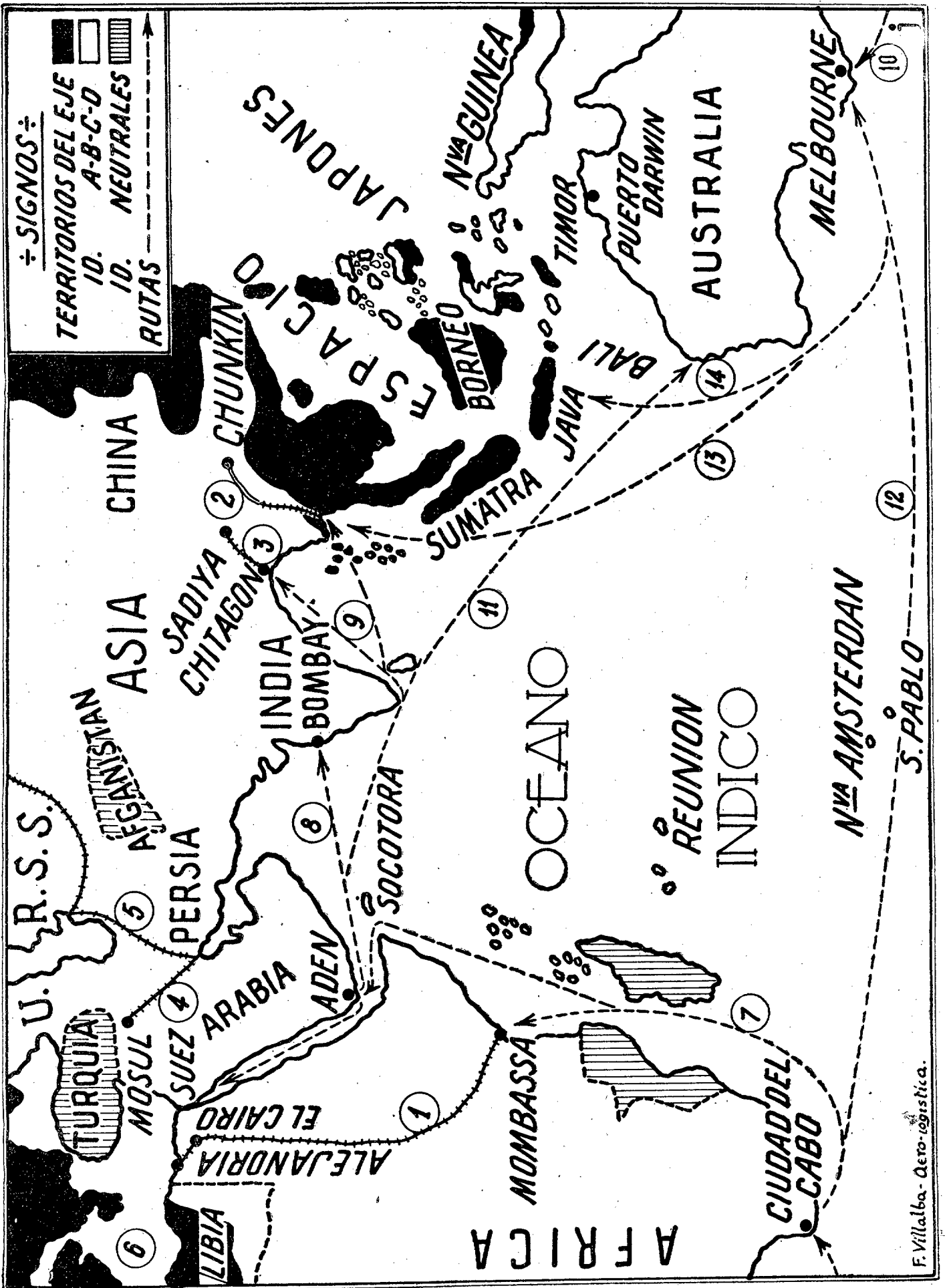
El "Gabinete de coordinación estratégica" que las democracias han instalado en Washington, al repartir los abastecimientos a los diferentes frentes, si deja a Inglaterra el norteafricano y a los EE. UU. los de Birmania, China, Insulindia y el que pronto aparecerá de Australia, evitará el cruzar el Indico, apoyándose entonces los convoyes en las costas, con sus bases y aerodromos.

Y ahora, una vez reseñados, muy a la ligera, los teatros de operaciones, sus comunicaciones y posibilidad de abastecimiento por las democracias, vamos al fondo del tema: Este es que para aviones de las características de los modernos es posible actuar, casi simultáneamente, en los frentes de Insulindia, Birmania y China.

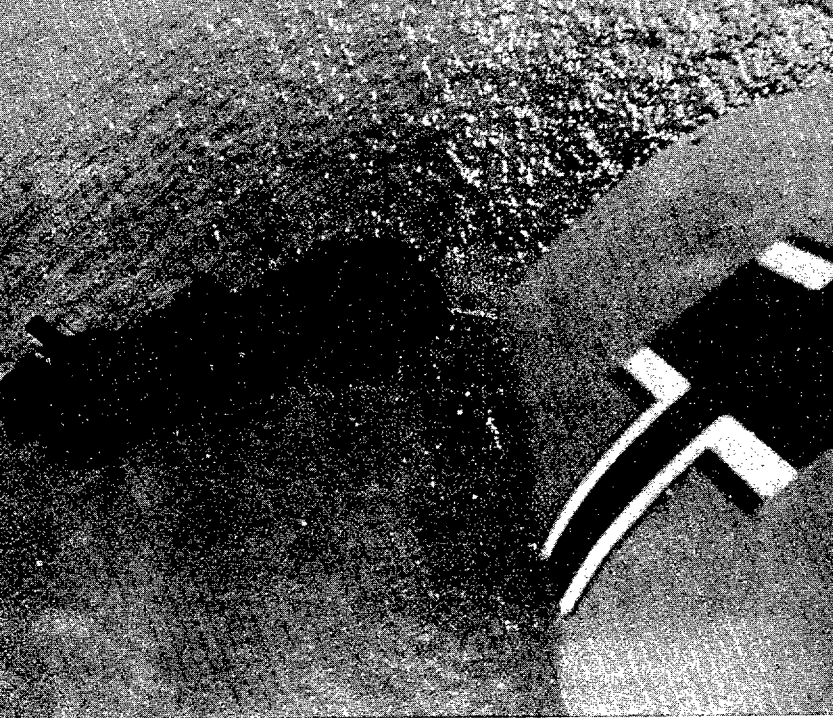
No en operaciones poco profundas (al estilo de nuestra batalla del Ebro), pero sí en acciones profundas y de envergadura estratégica.

Como se ve, tanto en su empleo como en lo logístico (transportes y desplazamientos), la movilidad y universalidad del Ejército del Aire son evidentes.

La batalla del Atlántico (con considerable parte aérea) se está desarrollando. Las del Pacífico y Medi-



F. Villalba - Aero-estadística.



No lo es más que lo hecho hasta ahora: Pearl Harbour, Flota inglesa del Extremo Oriente, Estados malayos, Singapur, Filipinas, Célebes, Wake, Guam, Timor, Bali, Sumatra, Rangún... Tales son los nombres del *principio* de la expansión de ese pueblo que cada día, hasta a los más prevenidos, da una sorpresa.

Y ya que de logística tratamos, para la conquista del dominio del aire, que será lo que decida la batalla (a semejanza de lo ocurrido en el mar del Norte, Mediterráneo, Pacífico, etc.), tén-gase en cuenta que, a diferencia de las enormes distancias que han de recorrer los aprovisionamientos de las democracias antes de entrar en la zona del croquis, y ya después en ella, las Potencias del Pacto Tripartito se "asoman" al teatro de la lucha, como en el croquis puede verse, con la consiguiente ventaja de menor longitud de la línea de comunicaciones.

terráneo se han acabado, y por cierto nada bien para el A. B. C. D. Estamos en vísperas de la batalla del Indico, que, como muy ligeramente he reseñado, va a ser enconada, pues ha de tenerse en cuenta que para quienes han hecho los milagros—así, milagros—que los japoneses, el enlazar con los italoalemanes en el frente norteafricano o ruso no es increíble.

"Las 26 Divisiones japonesas que operan en los teatros extremo-orientales están en condiciones *fáciles* de ser abastecidas, mientras que las fuerzas del A. B. C. D. encuentran *grandes obstáculos* para establecerse sólidamente. Por ello, es preciso esperar pruebas difíciles y días amargos." (Del discurso de Mr. Churchill en la Cámara de los Comunes el 24 de febrero de 1942.)



Caza británica en vigilancia.