

El enlace aéreo con Africa Oriental

Por **GIULIO MAGALDI**

(Extractado de *Vita eroica nei cieli dell' A. O. I.* Suplemento al núm. 18 de *Le Vie dell' Aria*, de 9 de mayo de 1941.)

He hab'ado ya del transporte del correo, de los medicamentos y cosas similares; pero, al objeto de brindar una visión más completa del rendimiento de este servicio, haré mención de otro material con el que se alimenta y se ha alimentado la resistencia del Imperio.

De excepcional puede calificarse el transporte hecho por los "S.M. 82"—llamados "marsupiales" por el General Liotta—de los aviones de caza "C.R. 42" en la panza del fuselaje: decenas y decenas de estos aviones prestan ya su servicio en la Aviación del A. O. I. También se han transportado por vía aérea motores de recambio, a razón de tres o cuatro por viaje y por avión.

Líquidos y lubricantes especiales, material óptico y fotográfico, sustancias químicas, instrumental de cirugía, piezas de recambio para aviones, para armamento, automóviles, instalaciones de radio o eléctricas, así como alimentación especial para niños, han constituido, por centenares de toneladas, la carga preciosa de los "S.M. 82", y, para terminar, la instalación completa de una fábrica Pirelli para la fabricación de cubiertas, con piezas cuyo peso osciló entre 10 y 15 quintales cada una, transportadas por avión.

El enlace aéreo tropezaba con dificultades de todas clases, a las que había que hacer frente y vencer; lográndolo en julio de 1940 el Mando de los Servicios Aéreos Especiales.

Por encima de todo, la distancia: desde Bengasi hasta Asmara hay cerca de 2.800 kilómetros, a volar en una sola etapa, además del trayecto Roma-Bengasi de 1.200 kilómetros. Elegido: el "S.M. 82" como el avión más indicado por su capacidad de carga y su idoneidad para el embarco y transporte de material muy voluminoso (también se han utilizado algunos "S.M. 75" de gran autonomía), aumentando adecuadamente la capacidad de gasolina y aceite. No obstante, la carga útil disponible supera las dos toneladas.

En segundo lugar, el itinerario del vuelo: éste, en su mayor parte, se efectúa sobre territorio enemigo—Egipto o Sudán—desierto, en medio de una atmósfera saturada de arena. Los viajes han de ser precisamente nocturnos, muy fatigosos y, por razones evidentes, no puede hacerse uso de la radio hasta la parte final del trayecto.

Finalmente, muchísimas dificultades técnicas derivadas de la adaptación y puesta a punto de los aviones para tal servicio; han sido precisas numerosas modificaciones al objeto de hacer compatible el armamento con algunas exigencias particulares, tanto respecto al vuelo como a la carga.

A fines de enero, las vicisitudes en la zona cirenaica obligaron a modificar la escala de tránsito en Libia, cambiándola a Sirte y aumentando el trayecto en unos 300 kilómetros; se superó rápidamente esta nueva dificultad, de igual manera que recientemente al no poder utilizarse los aeropuertos eritreos, y más tarde, al reconquistar Bengasi, se ha hecho frente a un nuevo y pequeño aumento de recorrido.

Diciendo que desde hace nueve meses el enlace con la metrópoli es casi diario con un grado de regularidad en los vuelos, que habría que admirar aun cuando fueran aviones de línea los protagonistas, con etapas tres o cuatro veces más próximas; que se han afrontado condiciones atmosféricas de violencia excepcional, en ocasiones con daños de consideración en los aviones; que, especialmente sobre el Mediterráneo—en el vuelo de Roma hasta Libia—, la caza enemiga está siempre alerta; que en Libia, y aún más en Africa Oriental Italiana, los aviones han sido objeto de ataques aéreos; diciendo todo lo que antecede, se da el justo relieve que merece la obra de los hombres que han asegurado este magnífico servicio, desde el Jefe y los Oficiales de los Servicios Aéreos Especiales, hasta el más modesto aviador.

NOTAS PARA UN CURSO DE DERECHO MILITAR Y AÉREO

El Fiscal en los Ejércitos de Aire, Tierra y Mar

Por **RAFAEL DÍAZ-LLANOS**
COMANDANTE AUDITOR DEL AIRE

En el presente mes de abril se constituyó en Berlín la Cámara Internacional del Derecho. Esta Asociación (Vereiniung) tiene la misión de promover la colaboración profesional y técnica en el campo del Derecho entre los distintos países (1). La importancia de la formación de los juristas en Derecho extranjero fué unánimemente proclamada y se concretó que una de las grandes tareas comunes a realizar era la de que cada país pusiese a disposición de los demás sus experiencias, sus éxitos y sus fracasos para la solución

(1) Artículo segundo de los Estatutos de la Cámara Internacional del Derecho. El protocolo fué firmado el día 4 de abril de 1941.

de los problemas que se planteasen en toda Europa de carácter análogo, salvando el principio de lo específico del ordenamiento jurídico de cada pueblo (2).

Con motivo de las reuniones celebradas en la capital alemana tuvo ocasión de cambiar impresiones sobre Derecho militar y aéreo con los doctores que asistieron en representación de los diversos países de Europa y del Japón, entre los cuales se encontraban Profesores de Derecho aéreo y

(2) En las conversaciones habidas en la Unión Nacional-Socialista de Juristas Alemanes (NS-Rechtswahrerbund) se señaló reiteradamente con análogas palabras uno de los fines de la Cámara.