

El abastecimiento por vía aérea

Por el Teniente Coronel GARCIA ALMENTA
De Intendencia del Ejército del Aire.

Nuestra Aviación militar fué la precursora no sólo de los transportes de personal y material, sino también de los abastecimientos por aire.

Recordemos algunos episodios de nuestra guerra en Africa. Aquellos aprovisionamientos a posiciones incomunicadas o sitiadas, en los que muchos de nuestros aviadores cayeron cuando de modo impresionante, en "vuelo a la española", iban en auxilio de sus compañeros de armas. Buharrax, Fondalillo, Miskrela, Xauen, Kudia-Tajar, etc., nombres éstos que van unidos a los de muchísimos aviadores que no cito por temor a omitir a alguno de los que entonces tan alto pusieron el nombre de la Aviación española, y que son la solera de su brillante historia militar.

Después, en nuestra Guerra de Liberación, hubo necesidad de estos aprovisionamientos por aire, e independientemente a los importantes transportes que de Africa (Tetuán) se hicieron a la Península (Sevilla, Jerez, Granada, etc.) en los primeros momentos de nuestro Movimiento Nacional, destacaron los abastecimientos que se hicieron al Alcázar de Toledo y los efectuados por el laureado Comandante Haya a la guarnición del Santuario de la Virgen de la Cabeza, y en cuyos abastecimientos, sin duda, por pertenecer Haya al Cuerpo de Intendencia y haber prestado los primeros servicios de su vida militar en las abnegadas Compañías de Montaña (Africa), debía tener tan arraigada la idea de sacrificio, peculiar de estas Unidades, que sin temor a equivocarnos esto fué lo que le hizo prestar tan excelentes servicios de abastecimiento, de todos conocidos, y en los que al valor y pericia como aviador se unió su habilidad en el preparado de productos para que los abastecimientos llegaran a su destino con el menor número posible de pérdidas. En estos abastecimientos se empleó, además de otros sistemas, el llamado de los "pavos", que consistía en volar bajo sobre el objetivo y dejar caer sobre él algunas de estas aves, a las que mediante un pequeño aparejo se les introducía entre sus abundantes plumas, inyectables, medicinas y, en gene-

ral, materiales de poco peso y volumen. El pavo cumplía su doble finalidad, ya que servía de amortiguador en su pesado "desplome", después de su forzado vuelo, y al mismo tiempo abastecía de carne sabrosa y nutritiva a aquel puñado de heroicos defensores del Santuario de la Virgen de la Cabeza.

Los italianos, en Abisinia, utilizaron también el sistema de abastecimiento por vía aérea. Debido a los grandes y rápidos avances, las divisiones motorizadas se alejaban considerablemente de los centros de abastecimiento, y fué entonces cuando por primera vez, y en "plan serio", se utilizaron y se crearon unidades aéreas especializadas en los abastecimientos y transportes de material, las que cuando por las condiciones del terreno les era imposible tomar tierra, lanzaban los productos con paracaídas "ad hoc", y tras ellos se lanzaba la mayoría de las veces, desde el avión, el Oficial de Intendencia, Jefe del Depósito de abastecimientos que se deseaba establecer, y que después se encargaba de la explotación económica de la zona militar ocupada, estudiando sus recursos, para así tener preparado los abastecimientos de las tropas llamadas de ocupación o guarnición, que llegaban después por tierra.

La guerra mundial que ha pasado ha dado pruebas de la eficacia del abastecimiento por aviones.

A la terminación de la guerra 1914-18, la industria automovilista perfeccionó y construyó grandes camiones, que los Ejércitos adoptaron, llegando a coronarse el éxito de este sistema de transporte, en proezas tan sobresalientes como fué la del "Red Ball Express" (Expreso de la Bola Roja), que funcionó en el teatro de operaciones europeo durante el segundo semestre de 1944. Sin embargo, a pesar de este sistema, tan eficiente y tan rápido de transportar abastecimientos a las zonas de combate, el avión ha demostrado ser, por su gran rapidez, flexibilidad y movilidad, el medio de transporte más importante para toda clase de abastecimientos. La característica más destacada de estos transportes es la posibilidad de volar sobre cualquier

parte de la superficie terráquea, lo mismo océanos que montañas o costas inhospitalarias. Su ventaja es la de cubrir velozmente enormes distancias, llevar tropas y abastecimientos rápidamente y en la dirección que se desee. Para el asalto aéreo, es decir, para arrojar paracaidistas y abastecimientos, el avión no necesita campo de aterrizaje en el punto de destino, sino que suelta su carga y la abastece en días sucesivos, si el asalto tuvo éxito, consiguiendo mantener posiciones en retaguardia del enemigo hasta el enlace con las columnas que avancen por tierra.

Veamos ahora los métodos con que cuerta la aviación para llevar a cabo estas misiones.

Empecemos por el sistema más primitivo, o sea el de "lanzamiento libre". Este método se empleaba en la época en que para algunas aviaciones era un lujo el uso de paracaídas, aun para los tripulantes de aviones. Los abastecimientos se hacían envolviendo las vituallas generalmente con paja, e introduciendo después todo en sacos terreros, que eran lanzados con el *máximo cuidado* desde el aire, en vuelo lo más bajo posible; pero por experiencia sabemos lo que sucedía...; contados eran los productos que se podían aprovechar. En esta última guerra mundial se empleó este método "como último recurso", frase ésta que lo define perfectamente. Basta decir que por este procedimiento las pérdidas y averías eran prohibitivas, y si se utilizó fué solamente en casos extremos, ya que al fin constituía alguna, aunque ínfima, posibilidad de alivio a las tropas que estaban en situación difícil.

Otro sistema es el de *aterri-zaje*, que indudablemente es el mejor; es decir, el de aterrizar los aviones en las inmediaciones de las fuerzas que se desea abastecer; pero para esto se requiere una pista de aterrizaje o campo apropiado. Los abastecimientos llegan, como es natural, intactos, y es evidente que el método debe emplearse siempre que sea posible.

Aterri-zaje por planeadores.—Este es un magnífico sistema, pero resulta costosísimo debido al material empleado, y además, en muchas ocasiones, por escasez de planeadores es difícil ejecutar el servicio al instante, en situaciones inesperadas. Sin embargo, cuando se utilizan, los resultados son muy semejantes a los del segundo método citado anteriormente; la carga llega en buenas condiciones, y además tiene el planeador las siguientes ventajas sobre el avión: 1.^a Puede aterrizar en campos pequeños y en terrenos difíciles y no adecuados para el aterri-zaje por

aviones. 2.^a Es más útil para el transporte de carga especial y voluminosa, puesto que los planeadores pueden construirse más rápidamente y con capacidad apropiada a estas cargas, y además son muchísimo más baratos que los aviones.

Lanzamientos con paracaídas.—Aun lejos de ser el mejor, ha sido uno de los sistemas más empleados. Este método requiere mucho trabajo y abundancia de equipo.

Cada paquete precisa, según el peso, de uno o dos paracaídas; se necesitan recipientes especiales y el personal que los prepare; debe estar especializado en aparejar estos paracaídas y en el embalaje de abastecimientos.

La misión del avión consistirá en pasar por encima del objetivo y lanzar una parte de la carga, puesto que el soltar toda ella podía ser contraproducente, ya que muchos bultos caerían en manos del enemigo. Claro está que el número de "pasadas" dependerá de la caza enemiga, condiciones atmosféricas en que haga el servicio, terreno donde esté enclavado el objetivo, etcétera, etc.

Cuando se lanzan abastecimientos por paracaídas hay muchas pérdidas y averías. Es frecuente que los bultos queden desparramados y no se puedan coger por caer en lugares que están bajo el fuego enemigo.

La experiencia demuestra que los aviones bombarderos, capaces de soltar 30 ó más paquetes por el método de "salvas", pueden ser utilizados con gran rendimiento; pero, como es natural, no siempre se puede disponer de ellos para este fin en la guerra, y sólo se han utilizado en casos críticos y de emergencia.

Aunque este sistema de lanzamiento con paracaídas es costoso, las exigencias del combate a veces lo hacen imperioso.

Helicópteros.—A pesar que en la guerra no se emplearon con fines militares en operaciones de tierra, sí, en cambio, se utilizó en el mar como aparato explorador para localización de submarinos o utilizados por éstos (algunos submarinos estaban dotados de helicópteros) con el mismo fin. El perfeccionamiento de los helicópteros en los Estados Unidos ha despertado gran interés, y el progreso en su construcción debe ser seguido con atención. Es obvio que los aparatos que pueden aterrizar y despegar verticalmente son útiles sobre todo para los abastecimientos de fuerzas que operan detrás de las líneas enemigas. Necesariamente, para conseguir estos fines militares habrá que perfeccio-

narlos más, sobre todo en velocidad y radio de acción, consiguiéndose así que estas máquinas puedan jugar un papel militar importante en el futuro.

Examinemos ahora la organización de estos transportes y abastecimientos en un teatro de operaciones, y para ello nada mejor nos será utilísimo que las experiencias del ATC (Mando de Transporte Aéreo) y del TCC (Mando de Transporte Aéreo de Tropas) de las Fuerzas Aéreas del Ejército norteamericano, así como del Mando de Transporte Aéreo de la RAF en esta última guerra mundial.

Prescindiendo de detalles de ejecución, los abastecimientos aéreos se hacían en la RAF y en la AAF en forma parecida; veamos: En las Fuerzas Aéreas americanas el Mando de Aerotransporte de Tropas (TCC) era el organismo que se ocupaba de transportar tropas y abastecimientos dentro de las zonas de guerra. Tenía a su cargo una misión principal y otra secundaria. La principal abarcaba el transporte y reaprovisionamiento de tropas aerotransportadas, y la secundaria incluía:

a) El abastecimiento y evacuación de emergencia.

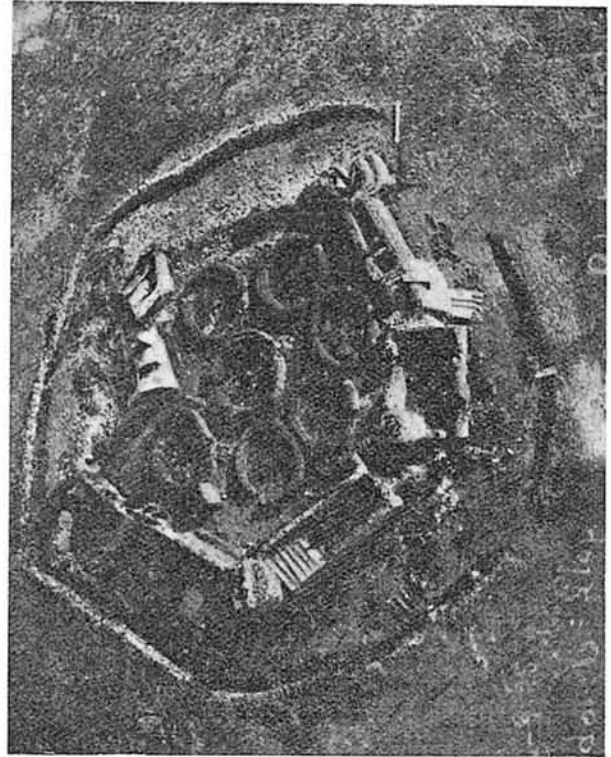
b) Los transportes urgentes de tropas y sus abastecimientos a sectores de difíciles comunicaciones.

Por su parte, el ATC transportaba por vía aérea desde el continente americano personal y abastecimientos de determinadas características a los teatros de operaciones.

A más de esto, no sólo proporcionaba este órgano las bases aéreas, tripulaciones, los aviones, debidamente equipados, para las misiones y el personal de tierra necesario para organizar el transporte, sino que también formulaba las órdenes precisas para el tráfico aéreo y el cargamento. Además, este Mando también tenía a su disposición equipos especializados en aparejar paracaídas, empaquetar y cargar abastecimientos a bordo y hasta lanzar suministros desde avión, si el abastecimiento había de efectuarse por paracaídas, o descargarlo si el avión aterrizaba.

Las formaciones del Mando de Transporte de Tropas (TCC) estaban bajo la dirección del órgano más alto del Teatro de Operaciones, con jurisdicción sobre todas las fuerzas terrestres, navales y aéreas del Teatro.

El ATC, con su Cuartel General en los Estados Unidos, dependía del Mando Supremo.



Fotografía aérea (noviembre de 1925) de la posición de Cudia-Tahar (Campaña de Africa), en la que se observa alguno de los 82 cadáveres que quedaban sin enterrar entre las ruinas de la posición asediada. Abastecida de hielo y víveres desde el aire, pudo continuar su resistencia hasta la llegada de tropas de socorro.

En algunos teatros de operaciones las líneas principales de comunicación, debido al terreno, iban paralelas en vez de perpendiculares al frente de combate, lo que hacía utilizar abundantemente los abastecimientos aéreos. En otros teatros de operaciones, donde había islas separadas por vastas extensiones de agua (guerra del Pacífico), era preciso valerse de la aviación para la entrega de abastecimientos.

El Cuartel General Superior organizaba su sistema de abastecimiento aéreo de acuerdo con sus necesidades. Este centro podía juzgar con exactitud el grado de organización que necesitaba, y tomaba las medidas correspondientes para que cada fuerza se beneficiara del transporte y abastecimiento aerotransportados.

El primer paso, y el más importante, consistía en establecer un control centralizado, organizando un Puesto de Mando de aerotransporte, un centro de operaciones y una Jefatura de Control de Tráfico aéreo.

En esta última deberían estar siempre disponibles los datos siguientes:

- a) Número y situación de todos los aviones de transporte (averiados y en vuelo).
- b) Los Depósitos donde se encontraban las distintas clases de elementos, repuestos, municiones y abastecimientos. Distancias de éstos a los campos de aterrizaje.
- c) Depósitos que contaban con campo de aterrizaje.
- d) Estado de las pistas cerca de las unidades.
- e) Pistas nuevas en construcción.
- f) Situación y efectivos de las unidades disponibles para acarreo, cargar y descargar, lo mismo en el punto de partida como en el de destino.
- g) El sistema de señales, con las claves y códigos del día.

Las unidades interesadas tenían que tramitar sus solicitudes directamente por medio de sus Cuarteles generales, que las enviaban al Centro Control de cada Ejército o Fuerza Aérea táctica; es decir, que las unidades no podían dirigirse directamente al Centro Control. Las solicitudes debían incluir lista de artículos y material necesarios, situación exacta de las unidades y demás datos indispensables para conseguir un buen servicio.

Importantísimo era un buen y adecuado servicio de transmisiones, que ayudaba a evitar demoras en la tramitación de solicitudes urgentes.

Al recibir la solicitud, el personal del Centro Control hacía los preparativos para la misión. Rápidamente se notificaba al Depósito que tuviera preparada la cantidad de abastecimientos en el aeródromo *M* y a la hora *P*. Al mismo tiempo se comunicaba a los Jefes de las Unidades de transporte aéreo que tenían preparados el número de aviones necesarios y a la hora indicada. Al Mando de Aerotransporte se le indicaba también cuándo, dónde y cómo tenía que entregar los abastecimientos, así como las señales de identificación. La unidad a quien iba destinado el abastecimiento recibía indicaciones de la hora en que llegarían los aviones, características de éstos, etc.

Es, pues, indispensable se prevea por el Mando, en todo plan de operaciones, la coordinación del AFSC y ASF con el Mando de Transporte aéreo y los servicios de transmisiones; pero esta coordinación y cooperación entre estos ser-

vicios tiene que estudiarse hasta descender al más mínimo detalle, ya que el menor fallo puede originar el desquiciamiento del abastecimiento por vía aérea, y como consecuencia, el fracaso del combate, que aprovecharía el enemigo para rehacerse y asestar un duro golpe a estas fuerzas de vanguardia.

Las operaciones de abastecimiento que se llevan a cabo contra un enemigo superior en el aire están condenadas al fracaso, debido a que el transporte aéreo es particularmente vulnerable por la caza enemiga. Estas razones de vulnerabilidad son:

- 1.^a Los aviones de transporte deben tener la mayor capacidad de carga posible; su protección en las zonas amenazadas por la aviación enemiga ha de encomendarse a la caza propia, o debe conseguirse el servicio mediante sorpresa o la oscuridad.
- 2.^a La necesidad de enviar muchos aviones para abastecer un determinado punto constituye inevitablemente un blanco fácilmente localizable por los cazas.

Con lo expuesto hemos visto a grandes rasgos la organización general e importancia de un servicio de abastecimientos por vía aérea.

Entre los ejemplos elocuentes que reflejan la importancia de estos abastecimientos tenemos el audaz y rápido avance hecho en Francia por el General Patton, en el que sus tanques no se paralizaron gracias al abastecimiento de gasolina hecho desde el aire a sus divisiones blindadas.

Otro ejemplo es el abastecimiento por aire hecho a las islas del Dodecaneso y Creta, ocupada. Al Mando de Aerotransporte se le pagadas por paracaidistas alemanes, con todos sus servicios aerotransportados.

Interesante es dejar bien sentado que el plan general de abastecimientos en un teatro de operaciones debe prever todos los transportes (terrestres, marítimos y aéreos); pero los transportes aéreos deben estar preparados y en condiciones óptimas para hacerlos intervenir intensamente cuando la situación se complique en la tierra o en el mar.

En definitiva, podemos decir que merced a estos abastecimientos muchas operaciones tácticas han tenido éxitos notorios y han resuelto "papeletas" que el Mando creía fracasadas.