

La logística y los tipos de aviones civiles y militares en los puentes aéreos del Extremo Oriente

Por P. M. GALLOIS
Teniente Coronel.

(De Forces Aériennes Françaises.)

Fiel a los métodos que le valieron los éxitos alcanzados en el curso de las últimas hostilidades, la Fuerza Aérea americana, que reconstituyó una "Task Force" para explotar el puente aéreo transpacífico, confió el mando a uno de los directores de la Pan American Airways, que con este motivo fué llamado al servicio activo y nombrado General de Brigada. El General C. Kistofferson estableció su Cuartel General en la base de Fairfield (California), y como flota de aviones contaba con dos escuadras de transporte de tropas de la U. S. A. F., compuesta por aviones de diecisiete Empresas civiles y con los aparatos aportados por el Estado Mayor del Military Air Service para el tráfico transpacífico. Desde el comienzo de las operaciones el puente tuvo dos "arcos": Uno dedicado al transporte puro y el otro a la intervención eventual en la batalla y al transporte de material inmediatamente detrás de las primeras líneas.

Desde los Estados Unidos a las bases aéreas del Japón, los aviones de la "Task Force" han transportado en cinco meses unos 40.000 hombres y 14.000 toneladas de carga. Si se comparan a las obtenidas en el puente aéreo de Berlín (que alcanzaron 12.000 toneladas de carga cada veinticuatro horas), estas cifras dan todo su valor al factor distancia. Efectivamente, en el trayecto San Francisco-Seul, cada tonelada representa un "trabajo aéreo" equivalente a unas 11.000 toneladas-kilométricas.

Desde el Japón a Corea son los aviones de un C. C. C. (Combat-Cargo-Command) los encargados de llevar los aprovisionamientos a primera línea, y a veces más allá de las

líneas, como sucedió en Hagaru cuando se vieron cercados elementos muy importantes del VIII Ejército. El C. C. C. operaba con transportes Fairchild "Packet C-119", Douglas C-47, Curtiss "Command", C-46 y C-54. Por primera vez los C-119 tuvieron que satisfacer las exigencias de un severo teatro de operaciones, y sus resultados no fueron siempre muy felices.

Fueron los C-119, del C. C. C. los que en 70 salidas transportaron el puente de barcos que se montó sobre el río Han, en pocas horas, cerca de Seul. Fueron ellos también los que en un centenar de vuelos llevaron otro puente de un peso total de 600 toneladas, destinado a la travesía de otro río cerca de Pyongyang.

Si la capacidad de transporte de estos aviones les permitía realizar inapreciables servicios, faltaba algo a su puesta en punto, y pequeños trastornos mecánicos tuvieron a veces graves consecuencias.

Las averías de hélice, principalmente, redujeron el margen de utilización a que lo excelente de su material tenía acostumbradas a las tripulaciones americanas. Sin embargo, gracias a un ingeniero de la Fairchild destacado en el C. C. C., los Packet pudieron rendir servicios muy estimables. Pero al principio de noviembre, es decir, antes de la ofensiva china, fueron enviados al Japón para modificar sus instalaciones.

Con sus aviones el C. C. C. transportó o lanzó con paracaídas no menos de 20.000 toneladas de aprovisionamiento en el frente de Corea.

El transporte ligero por aire hasta detrás

de las líneas desempeñó un importante papel en la campaña. Lo que hace pensar que Francia ha estado acertada en la elección del transporte medio tipo Nord 2.500 o Breguet 891, ya que estos dos aviones responden muy aproximadamente a lo que los americanos denominan aparatos de transporte de asalto, materializado en el Packet y representado pronto con el Chase C-123 y el Northrop "Pioneer", en su nueva versión.

Antes de terminar esta rápida ojeada sobre el transporte aéreo en Extremo Oriente conviene insistir en la importancia del factor distancia. Recientemente la revista "Air University Quarterly" publicaba un artículo en el cual subrayaba los errores estratégicos del Japón.

Se lanzaron a conquistar todos los objetivos desde el principio de la guerra. ¿Cómo es posible que los estrategas nipones pudieran dar prueba de tal inconsciencia al pasar desde una situación a la que le bastaba un abastecimiento precario, a otra que exigía una expansión fuera de los límites razonables de todo apoyo logístico posible y eficaz con sus cortos medios?

¿Cómo pudieron dilapidar esta preciosa reserva de tonelaje marítimo hasta el punto de consagrar tan gran proporción a la preparación y conducción de operaciones que, aun coronadas de éxito, tenían que imponer una carga prohibitiva a una estructura logística ya muy recargada?

Para una nación que sólo disponía de un 10 por 100 del potencial industrial de su principal adversario, lanzarse a la empresa de alargar más aún su perímetro de acción (ya muy extenso), indica un desconocimiento fundamental de la importancia de la logística, desde el punto de vista estratégico.

Una de las lecciones más significativas de esta guerra es que el potencial militar de una nación es directamente proporcional a su potencial logístico. Por el contrario, la incompetencia o la falta de objetividad en la utilización de los recursos logísticos pueden significar toda la diferencia que hay entre victoria y derrota.

Los japoneses no fueron los únicos en mostrarse débiles en este sentido. Sin embargo, con sus medios comparativamente poco abundantes, sus errores de juicio lo-

maron aún más importancia... El Alto Mando japonés consagró su esfuerzo militar a extender mucho más sus fáciles conquistas y, al mismo tiempo, el perímetro de la defensa del Imperio. Así fueron preparándose los acontecimientos que siguieron, y que significaron el desastre del Japón.

Cierto que los Estados Unidos, al contrario que el Japón, poseen el dominio aéreo mundial, y hoy en día, el dominio del mar. Es normal que jueguen con su superioridad total en materia de transporte y que aceleren su aprovisionamiento urgente por aire. Su potencial logístico, tal como lo define el autor del artículo del que hemos sacado el texto precedente, es considerable, y no será Corea la que lo agote.

Sin embargo, el tonelaje transportado por aire desde una orilla a otra del Pacífico, le deja a uno pensativo por su relativa escasez: unas 15.000 toneladas en cinco meses; una media de 3.000 toneladas mensuales. El tonelaje transportado en veinticuatro horas en los primeros días del Puente Aéreo de Berlín, y la cuarta parte de la carga transportada a la capital alemana en un solo día en marzo de 1949, no constituyen una aportación mensual muy considerable para doce divisiones de campaña.

Sin duda, sobre distancias parecidas, se impone un aumento general en los pesos del material aéreo utilizado, y a los C-54, e incluso a los Boeing "Stratocruiser", será necesario reemplazarlos rápidamente por los Douglas C-124, y hasta por los Convair XC-99, de 150 toneladas, capaces de llevar de 20 a 40 toneladas de carga a distancias de 4.000 a 6.000 kilómetros.

Queda el problema de las pistas y de toda la infraestructura exigida por los aviones muy pesados. Queda también el construir en grandes series esta clase de aviones, cuyo precio de coste es, por lo demás, elevadísimo.

El estudio de la movilización industrial americana y la inquietud de la opinión de ultramar, preguntándose dónde han ido a parar los 90.000 millones de dólares destinados en estos últimos cinco años a la defensa nacional, muestran que aun el más rico y poderoso de los pueblos no debe olvidarse del precio del material que fabrica.