



## Las pequeñas Unidades y las Bases Aéreas

Por ANTONIO CADENAS ECHEVARRIA  
Teniente Coronel de Aviación.

Las fuerzas aéreas necesitan disponer de una organización territorial que les permita actuar cumpliendo la doble finalidad de servirles de base de operaciones, al propio tiempo que de base logística para hacer posible su funcionamiento.

En estas bases aéreas, se impone, necesariamente, la máxima coordinación entre las unidades aéreas de combate y los elementos que precisan para su mantenimiento; resultando como consecuencia de ello, unos conjuntos heterogéneos "Unidad Aérea-Servicios", integrados por dos componentes marcadamente distintos, pero que se complementan para poder llevar a cabo, con el máximo rendimiento, el cumplimiento de las misiones aéreas. Su mayor o menor eficacia dependerá, en grado muy considerable, de la óptima constitución, sistematización y funcionamiento de esta organización territorial, así como de sus relaciones con

las unidades de combate, requisitos ambos, que se pretenden analizar en este artículo.

Para ello, debemos imaginarnos a la unidad aérea y a su base o aeródromo, a fines operativos, como una agrupación compleja, que necesariamente ha de estar bajo un mando único; que no solamente deberá tener como singular misión la de cuidarse de satisfacer las necesidades de la propia unidad, sino que además le corresponderá la responsabilidad de las operaciones en el aire y la de la dirección de todos los elementos de la base que puedan hacer posible dichas operaciones.

El Reglamento Provisional para el Régimen Interior de las Bases Aéreas y Aeródromos, distingue perfectamente la diferencia entre ambos conceptos, al concretar que las primeras son establecidas con carácter permanente desde época de paz, y los aeródromos de campaña y eventuales

(que sean necesarios para completar los despliegues creados anteriormente o para disponer de aeródromos para aterrizajes esporádicos, en caso preciso) se crearán, una vez en guerra, en función de las necesidades que se presenten.

Es indispensable exponer en este trabajo algunas ideas sobre cómo, a nuestro juicio, deben concebirse estos dos tipos de estacionamientos aéreos, que aun cumpliendo una misma finalidad, creemos presentan en su constitución señaladas diferencias.

Comenzaremos por la *base aérea organizada en la paz*. En ella se nos pueden presentar las siguientes situaciones:

- Que esté dotada de una sola unidad aérea.
- Que sea utilizada por dos o más unidades aéreas, dependientes de mandos distintos.
- Que esté desprovista de unidades aéreas, pero totalmente organizada.

Cada uno de estos casos citados, plantea problemas distintos, pero su organización deberá ser lo suficientemente flexible, para consentir el eficaz funcionamiento en cualquiera de ellos; encontrándonos en los dos primeros casos, por una parte a la "Pequeña Unidad", cuyas acciones se realizan hacia el exterior de la base, constituyendo la única razón de ser de ésta y abarcando el primer escalón de mantenimiento; y por otro lado la "Unidad de Servicios" de la base, creada específicamente en función de las necesidades que se estimen de la Unidad o Unidades Aéreas a que ha de atender como segundo escalón, y que, a título de idea, podemos valorar para un Grupo de Caza-Bombarderos en los siguientes consumos diarios.

Combustible ... ..	200.000 litros.
Aceite ... ..	5.000 "
Armamento ... ..	500 toneladas.

Lo que obliga a mantener en la propia "Línea de dispersión de aviones" cantidades del orden de 250 toneladas de armamento de todas las modalidades posibles de carga, y a situar en los terminales de suministro una previsión de unos tres días que eleva

estas cifras a unos 600.000 litros de combustible y 1.500 toneladas de armamento; equivalentes a 12 cisternas ferroviarias y 150 vagones o 250 viajes de camiones con remolque respectivamente, independientemente de las necesidades que tienen que atender otros servicios y que podemos fijar en unas 6 a 8 toneladas al día.

Ambas agrupaciones constituyen hoy el concepto del ALA (conjunto de un Grupo de Combate y otro de Mantenimiento), que desde el aspecto operativo, su constitución orgánica deberá ser adaptable a las maniobras de paz y a las operaciones de guerra; permitiendo acciones aisladas de los Escuadrones del Grupo de Combate, con ayudas directas en equipos y personal de unidades inferiores de servicios pertenecientes al Grupo o Escuadrones de Mantenimiento.

Asimismo, cuando el Ala cambie de estacionamiento, el que abandona quedará a cargo de una "Agrupación de Base" con los servicios indispensables a su entretenimiento, retirando la organización regional los medios innecesarios, caso de que no sea conveniente que algunos de ellos acompañen a la Pequeña Unidad a su nuevo estacionamiento, en el cual deberá contar con iguales recursos de apoyo que los que tenía, llevárselos ella, o sean puestos por la nueva organización regional a disposición de su Jefe. Estas circunstancias, no deben, a nuestro juicio, concretarse, ya que dependerán de multitud de pormenores, tanto de carácter táctico como logístico, dependientes ambos del lugar y momento en que se produzcan tales cambios de despliegue. La situación será como siempre factor principal en tales determinaciones, aunque como norma parece más conveniente dejar a las Pequeñas Unidades con el mínimo posible de dificultades e impedimentos para su normal desenvolvimiento, recargando por el contrario al máximo las unidades de mantenimiento regionales, de todos aquellos elementos que nos parezcan inadecuados a la ligereza y movilidad con que todos debemos concebir a un Grupo o Escuadrón Aéreo.

Sin embargo, admitiremos siempre que muchas cosas que, de buena gana, mantendríamos en la Organización Regional, nos veremos precisados a tenerlas en la mano, den-

tro del marco de la Pequeña Unidad, en aras de un mayor rendimiento, por múltiples razones, y sobre todo, por nuestra particular idiosincrasia.

Aun desprovista la Base de Unidades Aéreas, deberá estar organizada permanentemente, y a este respecto podemos preguntarnos: ¿Cómo debe concebirse tal organización y cuáles son las necesidades que se plantean? A esta pregunta podemos contestar haciendo en principio un parangón con los Aeropuertos, y fijándonos que así como éstos deben responder siempre a una gran economía de construcción, al rendimiento del tráfico, seguridad de utilización y previsión de futuras ampliaciones a largo plazo; en cambio las Bases Aéreas Militares siempre se encontrarán que el factor primordial a tener en cuenta será el del ahorro máximo del tiempo empleado en su construcción (sobre todo en los aeródromos de campaña), lo que a su vez llevará consigo una economía de materiales, trabajos y transporte, con el consiguiente perjuicio de su calidad y seguridad.

De todas formas, la construcción de una Base Aérea de tipo permanente o de campaña, es una obra de mucha importancia, que obliga a su realización en etapas limitando las primeras obras a las imprescindibles para la utilización de la unidad aérea (incluso, en algunos casos es suficiente una pista estrecha de vuelos, en la cual el terreno ha sido simplemente allanado, drenado y consolidado).

El tipo de Base Aérea que en la actualidad analizamos, constituida con instalaciones suficientes para el aprovisionamiento y reparación de los aviones que estaciona en ella, debe concebirse en relación con las necesidades de guerra y de la clase de dicho

material aéreo, fijando diferentes clases de estacionamientos, ya que sus dimensiones y en general todas sus características pueden ser cubiertas, en cada caso, de muy diferentes formas.

Podemos concebir Bases Aéreas para aviones de:

*Bombardeo:* Pesado, medio y ligero.

*Caza:* Caza - bombarderos e interceptores.

*Transporte:* Pesado, medio y ligero.

Es de sumo interés el señalar las diferentes zonas que debe tener una base permanente y que podemos concretar en las siguientes:

- de vuelos.
- periféricas.
- de estacionamientos.
- urbanas.



La configuración de las *Zonas de Vuelos* que antes estaba íntimamente ligada a la dirección, frecuencia e intensidad del viento dominante, hoy no lo está ya en igual forma, debido al incremento de la velocidad y peso de los aviones, así como la mayor solidez de su tren de aterrizaje. Ello y las exigencias del vuelo sin visibilidad, hace que tenga una mayor importancia la elección de buenos sectores de entrada en la delimitación de las pistas de vuelo; cuyas características podemos estimar hoy, según la altitud, en longitudes del orden de 2.500 a 3.800 metros para los aviones de bombardeo, de 2.500 a 3.500 para los caza-bombarderos, de 2.000 a 2.500 para los cazas de interceptación y de 1.500 a 4.500 para los aviones de transporte; con anchuras de 90 metros para el bombardeo pesado, 60 para el bombardeo medio y transporte pesado y 45 para el resto de los aviones.

Las *zonas periféricas* deberán ser superficies circulares de 3.000 metros de radio (en

las que no exista una altura mayor de 45 metros sobre el nivel de las pistas de vuelo), que tenga a continuación una superficie cónica de radio exterior de unos 5.000 metros y una segunda superficie circular de 15 kilómetros de radio, sin obstáculos de más de 150 metros de altura.

Las zonas de estacionamiento deberán satisfacer sobresalientes condiciones de seguridad y dispersión, pudiendo tener *aparcamientos aislados*, en los que deberán evitarse las alineaciones rectas, distanciándose de unos 80 a 150 metros. *Aparcamientos continuos*, similares a los de los aeropuertos (caso excepcional de no estar expuesta la base a los ataques enemigos) y también *aparcamientos de vigilancia o alerta*, situados en los extremos de las pistas de vuelo, con objeto de tener a los aviones en posición de despegue inmediato; su capacidad deberá ser para unos cuatro a seis aviones.

Estas zonas de estacionamiento podrán muy bien alcanzar áreas que nos parezcan desproporcionadas al tamaño de las propias pistas de vuelo, pero bastará recordar el éxito logrado por la R. A. F. en los aeródromos de Luga, Takali y Hal Far, en la isla de Malta, donde existían aparcamientos incluso a unos tres kilómetros de las pistas, para justificar el marcado interés de separar los aviones lo más posible de las pistas de vuelo.

Por último, las *zonas urbanas* no disponen hoy de hangares para aparcamiento por lo que precisarán el material metálico actual, siendo preciso solamente uno por Grupo Aéreo de Combate para reparaciones; de-

biendo restringirse, en el mayor grado posible, todo género de construcciones, dejando solamente las indispensables a las necesidades de mando y conducción de los aviones.

El Aeródromo de Campaña que la organización regional se verá precisada a crear, en época de guerra, presenta, como ya dijimos,

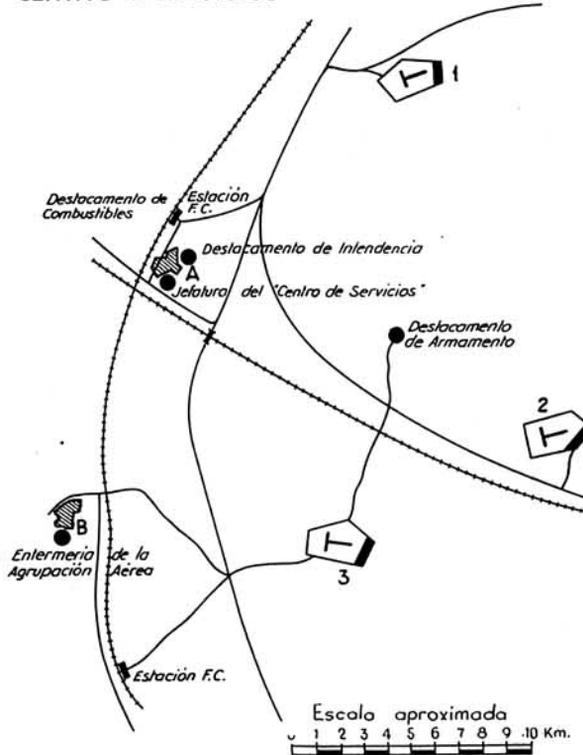
características muy diferentes a las bases que hemos analizado; la necesaria rapidez de su creación impondrá un marcado carácter de movilidad e inestabilidad en todas sus instalaciones, dentro del enorme volumen que en todas formas precisará para atender a unidades de igual composición que las que puedan estacionar en las bases permanentes.

A la Región o Zona Aérea se le plantea el problema de dar solución a las Pequeñas Unidades el conjunto de necesidades que hemos analizado anteriormente. Veamos cómo

debe llevar a cabo tal cometido:

En primer lugar, esta organización regional, deberá disponer para ello de medios materiales y unidades de cada uno de los servicios. Los primeros, acumulados en sus depósitos, parques y maestranzas; en los cuales el Alto Mando Aéreo, constantemente, deberá tener asignados, a dicha organización, créditos en función del problema de mantenimiento que en cada caso concreto se le plantee. De los lugares más adecuados en que se encuentren concedidos estos créditos (que normalmente deberán ser solicitados por los propios mandos regionales), para llegar al estacionamiento de la Peque-

ESQUEMA N.º 1  
CENTRO de SERVICIOS



ña Unidad, puede ocurrir que la proximidad de varios aeródromos aconseje la creación de un escalón de mantenimiento que pudiera denominarse *Centro de Servicios* (Esquema núm. 1), desde cuyos destacamentos se suministren y sean atendidas simultáneamente aquellas Pequeñas Unidades que no se encuentren a más de unos 20 kilómetros de los mismos, con la idea de crear el mínimo número posible de ellos.

En el citado esquema, representación de un caso concreto, se presenta la situación de tres Grupos Aéreos estacionados en sendos aeródromos, situados en una buena zona de comunicaciones ferroviarias y ordinarias, de un área aproximada de 15 por 25 kilómetros, que aconseja la creación de dicho escalón, con una jefatura y un conjunto de destacamentos de los diferentes servicios, convenientemente situados para facilitar al máximo el mantenimiento de las unidades aéreas.

Este Centro de Servicios, de carácter eminentemente móvil, será generalmente punto de contacto de los transportes por vía aérea y ferroviaria con los de carretera propios del centro, pudiendo estar indistintamente en la Zona de Combate o en la de Operaciones.

De cierta similitud con las Estaciones de Abastecimiento del Ejército de Tierra, cuando se creen para atender a efectivos pertenecientes a Fuerzas Aéreas Tácticas o de Defensa, sería conveniente su coincidencia con estas estaciones, por la ventaja de ser abastecidas nuestras unidades por los servicios del citado ejército, en aquellas materias de consumo normal y similar de los Servicios de Sanidad, Intendencia, Automóviles, etcétera, y beneficiarse éste, a su vez, de la oportunidad del transporte aéreo para necesidades urgentes o de poco volumen.

Debido a la gran magnitud que adquiere o tiene el material en él acumulado, a los talleres de reparación, aeródromos, etc., la superficie que ocupa será siempre considerable, debiendo estar dividido en secciones según la clase de abastecimientos o asistencias, las cuales podrán estar incluso separadas del Centro y destinadas a los mismos aeródromos, sobre todo si éstos se encuentran a distancias que así lo aconseje.

Para evitar el sobrecargar de medios a una determinada unidad o prevenir la esca-

sez en otra, es necesario establecer tipos definidos de aprovisionamientos, regulados en "tablas de asignaciones" resultantes del estudio conjunto de las necesidades de las diferentes unidades y servicios, en las cuales se determinen cantidades fijas de aprovisionamientos.

Debido a los constantes cambios de material, es imposible el mantener siempre aprovisionamientos suficientes para equipar una unidad recientemente creada o desarrollada. Puede esperarse, por tanto, que a veces exista una escasez de ciertos artículos, por lo que es imprescindible que se establezca un *sistema de inspección*, con objeto de poder suministrar un determinado equipo necesario, allí donde sea más imprescindible, y crear las siguientes *clases de aprovisionamientos*:

- Artículos intervenidos.—Generalmente de cierta importancia y cuya escasez se conocía de antemano.
  - Artículos de crédito.—Deben de estar incluidos en las "tablas de asignaciones", pudiendo disponerse de ellos por la P. U. en el momento preciso y en las cantidades necesarias.
  - Artículos de propiedad.—No clasificados en los dos grupos anteriores, y por lo tanto disponibles tan pronto como lo permita la corriente de abastecimiento.
- El cometido de este Centro de Servicios será:
- Almacenaje y distribución de todos los aprovisionamientos.
  - Localización, evacuación y creación de establecimientos de mantenimiento.
  - Transporte de abastecimientos e inspección del tráfico.
  - Construcción y mantenimiento de carreteras, ferrocarriles y aeródromos.
  - Vigilancia de todas sus secciones y ramas de aprovisionamiento.
  - Responsabilidad de las asignaciones del aprovisionamiento y justificación de las solicitudes y peticiones recibidas de las Unidades Aéreas.
  - Recomendaciones a las Unidades Aéreas sobre empleo y entretenimiento de nuevos materiales.

Muy acertadamente se afirma en un artículo de la revista "Forces Aeriennes Françaises", que no es necesario ni aconsejable, el que en época de guerra el mando de las PP. UU. asuma la preocupación del funcionamiento de estos Centros de Servicio. Analiza el que con frecuencia se ha comparado el aeródromo con un puerto, e indica que ello es ciertamente inexacto, indicando que el aeródromo es el portaaviones terrestre y que es por tanto más comparable al buque, ya que dispone de todos los medios para llevar a cabo su misión y hacer posible la vida y desenvolvimiento de su guarnición durante un cierto período de tiempo.

Efectivamente, los portaaviones no se dirigen al puerto más que para recibir nuevos suministros en personal o material, o para sufrir reparaciones que exceden de las posibilidades de sus propios medios

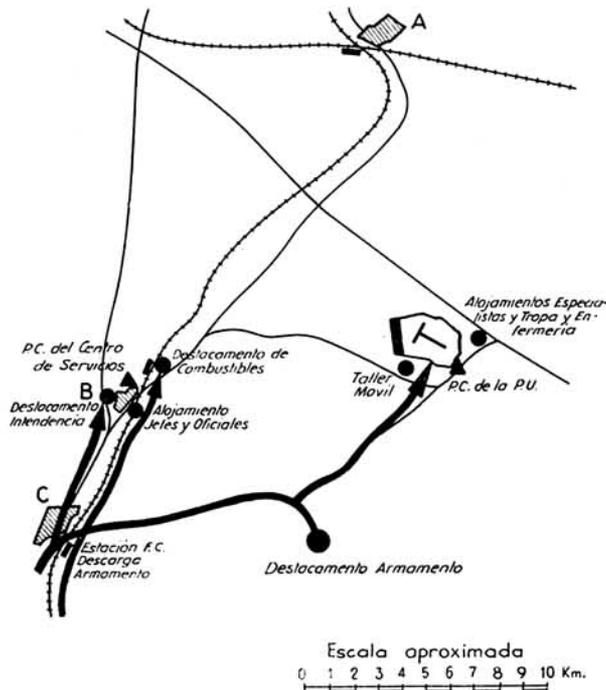
Esta comparación nos conduce, muy claramente, y de manera definitiva, a la delimitación de los dos tipos de organización que preconizamos; de un lado los "puertos" son en la Marina lo mismo que los destacamentos de los "Centros de Servicio" en nuestro Ejército del Aire; por otra parte, los "buques de combate" (que no pertenecen a los puertos, sino al mando de la Escuadra) son el símil perfecto con el "aeródromo" (conjunto de medios bajo una sola autoridad, a la que no debe desposeerse del mando y control de ninguna de las actividades que en el mismo se desarrollan).

Analizado el caso en que es conveniente la creación del mencionado "Centro de Servicios", veamos, que si por el contrario las

distancias de un determinado aeródromo a los del resto de un despliegue obligan a crear destacamentos de mantenimiento específicamente para él, también deberán agruparse bajo un mando logístico de la organización regional todos los medios precisos a la asistencia de la P. U., pero subordinado al aéreo del estacionamiento.

Estos destacamentos se deberán situar, con la idea, por una parte, de no dificultar la actuación de la unidad aérea, lo que nos llevará a alejarlos convenientemente de las zonas de dispersión de los aviones, y por otra parte se procurará que las distancias a las mismas no sobrepasen ciertos límites compatibles con la urgencia de los suministros y las posibilidades de los medios de transporte, así como también deberá aprovecharse al máximo las posibilidades de las vías de comunicación (estaciones ferroviarias, apartaderos, etc.) y la posibilidad de disponer de un adecuado enmascaramiento.

En el esquema núm. 2 se ha presentado otro caso concreto en el que se cumplen estas condiciones, ya que los distintos destacamentos se encuentran distanciados de la zona de dispersión de aviones unos 6 a 8 kilómetros, a excepción del Taller de Material y del Destacamento del Servicio de Armamento (que independientemente de estar situado en consonancia con las ideas expuestas, deberá contar en la propia zona de dispersión de aviones con un servicio de cada una de las modalidades de carga, ya que la urgencia de las misiones y el desconocimiento de cuál modalidad ha de emplearse para un servicio determinado, así lo exige,



Esquema núm. 2.

sobre todo en la actuación de las Fuerzas Aéreas Tácticas).

De esta forma en los dos casos presentados, el contacto de las PP. UU. con la Organización Regional, se lleva a cabo en estos destacamentos, realizándose el suministro en ellos por las propias unidades aéreas con sus medios de transporte, proporcionados en mayor o menor grado por dicha organización, circunstancialmente, mientras permanezca en dicho estacionamiento, como también en el caso de que se vea precisada a cambiar de aeródromo, pero éste se encuentre dentro de la misma Región o Zona a una distancia que no aconseje la asignación de otros medios en el nuevo despliegue y sí el que la P. U. se traslade con ellos asociados.

De esta manera quedarán claramente determinadas las responsabilidades de estos dos conjuntos; por una parte, la P. U. contando con medios adecuados en los destacamentos, dispondrá de ellos a su gusto y en las circunstancias y momentos precisos, y por ella elegidos, en función de la misión que tenga que llevar a cabo; y por otro lado a la Organización Regional le corresponderá la acumulación de los medios correspondientes a una previsión adecuada y su mantenimiento en consonancia con el consumo que se produzca.

Sin embargo, las unidades de servicios de la organización regional, estarán prácticamente, en muchas ocasiones, mezcladas en sus actividades con las PP. UU. en sus propios estacionamientos, al verse precisadas a llegar a la propia zona de dispersión de aviones; pero a pesar de ello, no deberán encontrarse en los aeródromos más que en forma de "invitadas" o "guests" como las llaman en la RAF.

Con ello descargaremos a los mandos de las PP. UU., lo más posible, de las preocupaciones de índole logística, ya que las necesidades que se puedan sentir, dentro del propio marco de la unidad aérea, en relación con los servicios, serán así pequeñas y se podrán cubrir con poco personal y material, aunque serán precisas todas las especialidades para la recepción, manejo y conservación de todo lo suministrado.

Por ello al mando de la P. U. le corres-

ponderá, tanto la decisión en relación a la forma en que ha de emplear sus aviones en la misión que se le asigne, como en lo que se refiere al empleo de los medios con que cuenta para llevar a cabo dentro de su esfera de acción, el mantenimiento de su unidad. Ello conducirá a la necesidad de contar con una *Plana Mayor*, que a manera de un pequeño Estado Mayor le auxilie en tales cometidos, organizada en estos dos aspectos tan distintos—Operaciones y Servicios—.

La jefatura del segundo cometido indicado deberá recaer en un *Jefe del Arma de Aviación*, que contará con oficiales representativos de cada uno de ellos, para poder enlazar adecuadamente con la organización regional y poder informar a su mando de las posibilidades de los servicios en cada momento que las necesidades tácticas así lo exijan, ya que claramente se comprende que las antedichas posibilidades serán a veces una marcada e inevitable servidumbre para el cumplimiento de una misión determinada, haciéndose imprescindible una estimación, lo más exacta posible, de las mismas, para valorar, sobre todo en tiempo, la forma y modo de llevar a cabo dicha misión.

En síntesis, la Plana Mayor puede quedar organizada de la siguiente forma:

- Jefatura de la Plana Mayor.
- Sección de Operaciones e Información.
- Sección de Servicios, dependiendo de ella las siguientes actividades:
  - a) Inspección y Entrenamiento del Material.
  - b) Armamento.
  - c) Combustible.
  - d) Víveres, Vestuario y Equipo.
  - e) Transporte.
  - f) Transmisiones.
  - g) Defensa Química e Incendios.
  - h) Sanidad y Farmacia.
  - i) Asistencia Religiosa.
  - j) Haberes.

#### *Inspección y Entrenamiento del Material.*

La dirección de este servicio corresponde al Oficial Ingeniero Aeronáutico de la P. U.,

el cual debe llevar a cabo la inspección periódica de los aviones y vehículos automóviles de la Unidad, desarrollando las instrucciones de carácter técnico que por conducto del Jefe recibirá de su escalón superior.

El mantenimiento del material en estado de eficiencia ha de asegurarse mediante la disposición de los repuestos necesarios para el recambio de piezas y para las reparaciones de primer grado realizables dentro de la Unidad.

En el Grupo Aéreo existirá un equipo capacitado para efectuar en el material aquellos trabajos que, por su importancia, no deban ser realizados en los Escuadrones y que, por otra parte, tampoco tengan tanta consideración que haga precisa la entrega de los aviones a los "Talleres de Base"; por ejemplo, cambios de motor (no periódicos), de elementos ligeros de célula, reparaciones en el armamento, radio, instrumentos de a bordo, etc.; contando con la ayuda de dichos talleres en todo género de revisiones y reparaciones de primer grado.

#### *Armamento.*

Las PP. UU. deberán tener un pleno de cualquier modalidad de carga al pie de los aviones, o uno de ellos cargado en los mismos, según la situación en que éstos se encuentren.

Con sus medios de transporte recogerán estos plenos en los Centros de Servicios, siendo efectuada la carga en los aviones, por el personal de la unidad; pero el armado y carga de bombas deberá efectuarse por el destacamento de la Unidad de Armamento del centro correspondiente.

Aunque esté a cargo de las pequeñas unidades el transporte de bombas o municiones desde los polvorines de los Centros de Servicios hasta el pie de los aviones, esta operación puede ser auxiliada y reforzada

por el personal y elementos que aporten las Regiones; no así la carga en los aviones, que se efectuará siempre por el personal de la P. U.

#### *Combustibles.*

Cuando todos los Escuadrones se encuentren en el mismo aeródromo que la P. M. del Grupo, la totalidad de las cisternas de combustible se reunirá en una agrupación bajo el mando del oficial de combustibles de la unidad. Estas cisternas se repostarán constantemente, permaneciendo en un aparcamiento alejado de las pistas, mientras los aviones de los Escuadrones permanezcan en las zonas de estacionamiento ya cargados. Al despegar las unidades para una misión, las cisternas se situarán en la línea de dispersión de aviones, para que inmediatamente que se estacionen los aviones de vuelta de un servicio proceder a la carga por Escuadrillas. Las cisternas, a medida que se agote el combustible, se dirigirán al Centro de Servicios, donde se cargarán de nuevo, volviendo otra vez a la línea, para proseguir la carga de los aviones.



nezcán en las zonas de estacionamiento ya cargados. Al despegar las unidades para una misión, las cisternas se situarán en la línea de dispersión de aviones, para que inmediatamente que se estacionen los aviones de vuelta de un servicio proceder a la carga por Escuadrillas. Las cisternas, a medida que se agote el combustible, se dirigirán al Centro de Servicios, donde se cargarán de nuevo, volviendo otra vez a la línea, para proseguir la carga de los aviones.

#### *Viveres y Vestuario.*

Por cada unidad debe existir un oficial, llamado de Aprovisionamiento, para relacionarse con el Servicio de Intendencia.

Dispondrá del personal preciso para la extracción de víveres y vestuario, confección de comidas y su distribución; necesitando también para ello cocinas de campaña adecuadas y medios de transporte para el suministro en el Centro de Servicios.

#### *Transportes.*

El Grupo deberá contar con una Sección de Transporte, de la cual dependan todos los vehículos de la unidad, la que asignará los precisos a los distintos Escuadrones para

determinados servicios, volviendo al terminar éstos a incorporarse a la Sección.

De esta forma, se centralizarán los puestos y pequeñas reparaciones, pues dicha Sección contará con un camión taller, además de una grúa y de un pequeño almacén, donde existan las piezas y recambios necesarios para su buen funcionamiento.

#### *Transmisiones.*

En el caso de que la Pequeña Unidad se encuentre en un aeródromo de tipo permanente, todas las transmisiones, tanto las necesarias a la red de mando, como a los servicios y ayudas al vuelo, serán ajenas a la unidad, perteneciendo a la organización regional.

Sin embargo, en un aeródromo de campaña, aunque la organización territorial llegue a él con sus redes o sean éstas completadas por las de la Unidad de Transmisiones de las Agrupaciones Aéreas, deberá la P. U. contar con un "equipo" asignado con carácter permanente, dotado de toda clase de medios alámbricos e inalámbricos y personal para atender a su red de mando, tanto tierra-tierra (interna del aeródromo), como la tierra-aire, y poder enlazar con la organización regional.

La red de alarma y la de ayuda al vuelo (en cuanto a recalada, identificación, comunicaciones, balizamiento, energía eléctrica e iluminación), serán siempre ajenas a las PP. UU.

#### *Defensa Química e Incendios.*

Este servicio no debe tener representación alguna dentro de la P. U., correspondiendo por completo, a la Unidad de Servicios de la Base.

#### *Sanidad.*

La misión de este servicio en las PP. UU. puede concentrarse en los siguientes aspectos:

- Conservación de un grado eficaz de salud en los componentes de la unidad.
- Recuperación de los enfermos y heridos leves, mediante una asistencia eficaz de sus enfermedades y lesiones.

- Evacuación de los enfermos y heridos que no pueden recibir tratamiento adecuado.

Para ello existirá un primer escalón sanitario en la P. U., en el que se efectuarán la recepción, clasificación, curación y evacuación de heridos o enfermos. Dispondrá de medios de evacuación (avioneta y ambulancia), para efectuar el traslado de aquellas bajas que no sean recuperables en plazo corto, o que necesiten una rápida intervención quirúrgica.

Es preciso una "Enfermería" de unas treinta camas, que juntamente con un "Puesto de Socorro", se instalarán en un edificio aislado, fuera del campo, pero fácilmente comunicado con el mismo. Con ello se logrará el mínimo número de evacuaciones posibles, no perdiéndose al personal del propio marco de la P. U. y haciéndose más fácil su pronta recuperación.

#### *Asistencia Religiosa.*

El Grupo tendrá un Capellán, el cual, aparte de sus deberes habituales, le corresponderá el ser consejero espiritual, tan necesario en todo momento y sobre todo en época de guerra.

\* \* \*

Hemos visto a lo largo de la exposición de estas líneas que la organización territorial es imprescindible para que las PP. UU. puedan ejercer su acción en el aire; también hemos podido apreciar que es una inmovil, dilatada y extensa organización eminentemente de servicios y de carácter de "mantenimiento" para las unidades aéreas a las cuales concorda sus ayudas, coadyuvando con ellas, precisamente, en las Bases Aéreas y Aeródromos; donde se integra en un todo con la unidad a que atiende.

Con ello hemos pretendido señalar el funcionamiento de las PP. UU. en aspecto tan interesante, como es el de su mantenimiento en condiciones de llevar a cabo su misión en el aire, que es en suma lo fundamental, y la única finalidad que debe presidir todas las misiones que se prescriban a los diversos componentes de las Bases Aéreas.