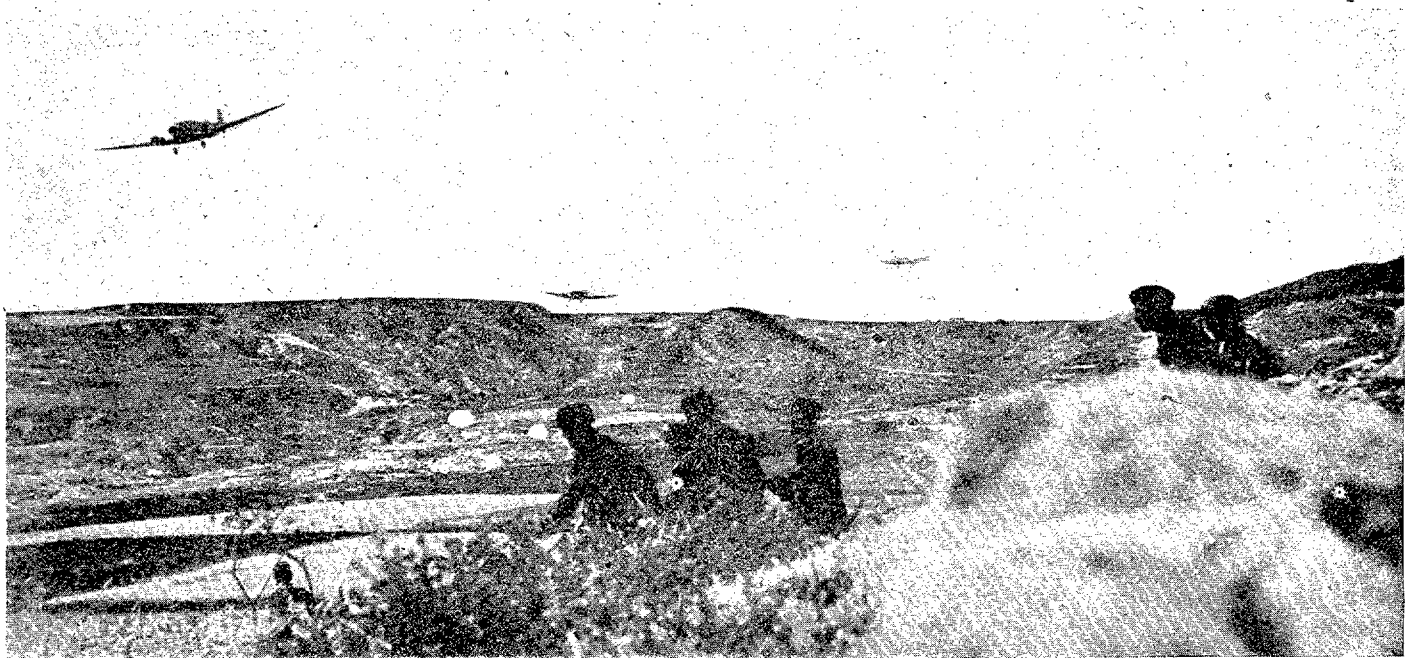


Aviación de transporte

Por **F. VILLALBA**

Teniente Coronel del Cuerpo de Mutilados



Aviones de transporte alemanes aprovisionando a las tropas mediante depósitos lanzados con paracaídas.

Las dificultades que los mandos han de resolver en la guerra para los desplazamientos de unidades de todas clases, no provienen siempre, naturalmente, de las dificultades que el enemigo opone, sino que parte se derivan de la necesidad de atender continuamente a la conservación y repuesto de su material y personal.

A tal necesidad se ha atendido hasta ahora mediante los ferrocarriles, carreteras, canales e incluso comunicación teleférica, medios de comunicación que, al depender íntimamente de los que han de existir en el terreno al cruzar por zonas devastadas, sufren grandes deterioros, que disminuyen su rendimiento y a veces las interrumpen totalmente.

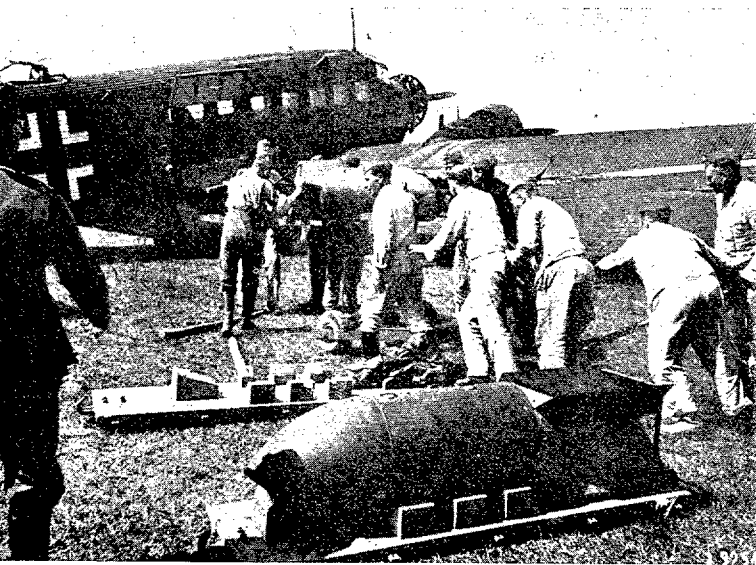
Hasta la aparición de Napoleón, las tropas en operaciones estaban ligadas íntimamente a sus almacenes de todo orden, con lo que la maniobra estratégica se hacía imposible, siendo el genial Corso el que la resucitó haciendo que las tropas llevaran con ellas lo necesario, pudiendo, por tanto, desplazarlas a la velocidad diaria que permite una jornada a pie o a caballo.

Tal concepción de los "procedimientos" de la estra-

tegia cambió profundamente las costumbres bélicas en uso, y no ha sido menor la revolución que en los "procedimientos" estratégicos ha producido la Aviación de transporte aplicada a los más diversos usos, como más adelante se verá.

Ello es lógico, puesto que, aparte de la velocidad natural de la Aviación, no depende (como los otros medios de comunicación) del terreno, sino al principio y final de sus escalas, y esto limitadamente, pues si el avión de transporte posee las posibilidades del "Junkers 52", tanto el despegue como el aterrizaje se verifican en terreno relativamente reducido.

Aparte de esta considerable ventaja logística que proporciona la Aviación de transporte, posee, y continuamente la están utilizando los alemanes, una excelente posibilidad táctica, consistente en la de poder situar a los combatientes en número bastante elevado y en el lugar más conveniente, sin marcha de aproximación y sustrayéndose a las servidumbres del terreno, necesario para el aterrizaje, mediante el lanzamiento por paracaídas.



Embarque de bombas pesadas en un Ju. 52 de transporte de la Luftwaffe.

Igualmente puede hacerse con el material, incluso de algún peso como artillería antitanque, lo que da posibilidades tanto para el abastecimiento de las primeras líneas, que no siempre tienen cercano un aerodromo, como para los núcleos de combatientes aislados.

Guerra del Chaco.

Los aviones de transporte se utilizaron como tales, por primera vez en el mundo, en el año 1933-34, en la guerra del Chaco, entre Bolivia y el Paraguay.

En tal campaña se inició el transporte aéreo para los heridos únicamente, extendiéndose después también a las tropas y municiones, aprovechando de este modo el viaje de ida al frente, que de otro modo lo hacían de vacío.

Campaña italiana en Abisinia.

Italia, en su campaña de Abisinia en el año 1935-36, empleó también el transporte aéreo en gran escala: 1.035 toneladas de municiones, 800 de víveres y 4.330 de hombres fueron conducidas, parte de ellas a más de 800 kilómetros, cruzando terrenos montañosos, con alturas de 4.000 metros; y si se añaden a tales dificultades las inherentes al clima tropical, se comprende que en esta guerra recibieron los transportes aéreos su consagración.

Campañas coloniales.

En tanto que las guerras coloniales han tenido duraciones elevadas: Madagascar, cinco años; Filipinas, tres; Sudáfrica, dos y medio, y la nuestra de Marruecos, con intermitencias, diecinueve años, la de Abisinia, por el contrario, duró seis meses, y tal brevedad fué debida, en gran parte, al empleo a fondo de los transportes aéreos.

Rearme alemán.

Cuando en el año 1935 el III Reich, rompiendo el Tratado de Versalles, decidió su rearme, entre los elementos que más rápidamente organizó fueron las unidades aéreas de transporte, que dieron gran juego en las operaciones para la incorporación al Imperio alemán del territorio de Mémel, los Sudetes, Moravia y Bohemia.

Cruzada española.

En su iniciación, el Caudillo empleó providencialmente la Aviación de transporte para el del Cuerpo expedicionario del Ejército de Africa con lo necesario: 15.000 hombres, una batería de 10,5 con todos sus elementos y 250 toneladas de carga diversa se transportaron desde Tetuán a Sevilla y Jerez de la Frontera con cinco aviones "Junkers 52" solamente, que realizaron cuatro viajes diarios durante treinta días, cuando el Estrecho era de dominio dudoso, decidiendo con tal operación la suerte de la Andalucía occidental y socorriendo posteriormente a Granada por igual medio y análogo éxito.

Es también un caso notable el abastecimiento del Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza durante nueve meses, con 86 viajes realizados con un avión "Junkers 52" por el capitán Haya, de gloriosa memoria. En cada viaje transportó 1.200 kilos de carga útil acondicionada en recipientes, como las bombas de 250 kilos.

Campaña del Reich contra Polonia.

En la campaña de Polonia, el avión de transporte resolvió con éxito el problema del abastecimiento de material y mantenimientos a las primeras líneas, pues las vías férreas fueron inútiles por su estado de abandono.

En tal campaña se generalizó y sistematizó el transporte aéreo de tal manera, que las tropas recibieron por el aire continua y regularmente cuanto necesitaron para su sostenimiento.

Diariamente grupos de aviones de transporte conducían desde Alemania a los aerodromos de campaña más avanzados carburantes, bombas, municiones, repuestos y material de todas clases.

Con la cooperación de tal sistema de transportes y las unidades acorazadas y blindadas alemanas se consiguieron éxitos notables, y por lo rápido del avance sucedió muy a menudo que contingentes importantes de tropas se encontraron incomunicadas por el gran estiramiento que habían padecido sus líneas de comunicaciones. Tal problema se resolvió gracias a la Aviación de transporte.

Por la rápida marcha de las operaciones se hizo necesario abastecer a las tropas mediante aviones de transporte, que para ello tomaban tierra en campos provisionales situados muy en primera línea o lanzaban el material mediante paracaídas o planeadores.

Una escuadrilla de tales aviones transportó en un solo día, para dar idea del rendimiento de los aprovisionamientos aéreos, 45.000 litros de carburantes.

La Aviación de transporte es también apta para

los de gran peso y volumen, como lo demuestra el que en cierta ocasión condujo a 300 kilómetros a un grupo entero de aviones "Stukas", con su personal y todo lo necesario para el regular funcionamiento del aerodromo de campaña que tales aviones necesitan.

En otra ocasión se embarcó en aviones de transporte y trasladó a otro sector, en el que era necesaria, una compañía de ametralladoras pesadas.

Fué también utilizado el avión de transporte como sanitario, con notable rendimiento, pues hubo casos en los que el traslado de heridos graves hubiese durado varios días por carreteras destrozadas por los obuses, y en cambio, se evacuaron por vía terrestre únicamente unos cuantos kilómetros, hasta el aerodromo más cercano, donde se les instaló en el avión sanitario, con notable economía de tiempo y molestias para los heridos.

Las paredes laterales del avión de transporte tienen en su interior unas escotaduras, con lo que las camillas pueden cargarse fácilmente, y así caben en el fuselaje ocho heridos si van acostados en sus camillas, o bien veintidós si van sentados. De tal modo llegan rápidamente al hospital, con lo que, aparte de los sufrimientos que se les ahorran, son recuperados en menor tiempo.

Con tal método fué posible hospitalizar en la retaguardia por la tarde a los heridos que lo habían sido por la mañana del mismo día, y es evidente que en casos graves tal transporte fué de importancia fundamental, no ya para la rápida recuperación del personal, sino incluso para evitar su muerte.

Los pilotos de los aviones sanitarios realizaron a veces diariamente un recorrido medio de 1.500 kilómetros, con numerosos "despegues" y aterrizajes en aeropuertos y campos eventuales.

Tal servicio sanitario, aunque hay aviones de transporte destinados a tal fin, normalmente fué desempeñado por aviones corrientes de carga, que efectuaban el viaje de ida al frente con material o personal, y el de vuelta, con heridos.

Campana de Noruega.

Una de las principales características que resaltan en el ataque alemán a Noruega consiste en la técnica de empleo de las tropas aerotransportadas.

En el origen de tal campana sirvieron los aviones de transporte para el acarreo de tropas y material, que después se incrementó por las condiciones peculiares de aquella guerra.

Como utilización del avión de transporte merece citarse, en primer lugar, a las tropas paracaidistas y de ocupación por vía aérea.

Después del lanzamiento y desembarco de tales tropas se verificaba el aerotransporte de hombres y material, como se hizo en Polonia, para explotar y asegurar los primeros éxitos.

Hasta ahora no se han publicado datos sobre el número de aviones utilizados ni sobre los efectivos de tropas aerotransportadas; pero tanto en la iniciación de la campana como durante el transcurso de ella, se efectuó un tráfico regular.

Nos hallamos ante una concepción nueva de la gue-



Tropas alemanas en Africa del Norte disponiéndose a ser transportadas en aviones.

rra muy a tener en cuenta en la construcción de los aviones.

Realmente, el transporte aéreo de tropas se había usado ya, como he dicho anteriormente, en nuestra Cruzada y en las campanas que he citado; pero se puede asegurar que en las operaciones de Noruega tal medio de transporte se ha revelado como muy completo por la duración e intensidad que durante ella tuvo.

Mediante él se burló la vigilancia de la Marina inglesa, haciendo posible el desembarco de tropas en puntos estratégicos en un reducido lapso de tiempo, y se puede afirmar que con las condiciones estratégicas de la lucha (300 kilómetros al flanco la Escuadra más



Una escuadrilla de aviones de transporte en un aerodromo de Africa del Norte.



Los depósitos lanzados con paracaídas han llegado al suelo.
Los soldados corren para coger uno de ellos.

fuerte del mundo) la conquista de Noruega hubiera sido imposible sin el empleo a fondo de las tropas aerotransportadas.

Los alemanes han adoptado un método conocido por los mandos de varios países, pero aceptado con muchas restricciones, pues pocas flotas aéreas poseen, y mucho menos poseían en 1939, un crecido número de aparatos para el aerotransporte de tropas.

El valor militar del aerotransporte de tropas y paracaidistas en la campaña de Noruega se reconoce por ingleses y alemanes, lo cual es prueba evidente de su extraordinaria eficacia, aumentada por la sorpresa en aquel caso concreto.

En Noruega primeramente se lanzó en los aeropuertos que era necesario ocupar, un pequeño número de paracaidistas con la misión de dominar y garantizar únicamente el campo de vuelo a los transportes que llegarían después, y cumplida tal misión, aterrizaron éstos conduciendo tropas.

Los aviones de transporte iban acompañados por cazas de protección inmediata y armados con ametralladoras como medios de combate y defensa.

El desembarco de tropas y la descarga de material se efectuaba en pocos minutos, y los aparatos despegaban inmediatamente para ir a recoger nueva carga, cediendo el lugar de aterrizaje recién conquistado

a los que les seguían, con lo cual no se interrumpían los sucesivos desembarcos, transportándose en los primeros viajes unidades antiaéreas que garantizaban la tercera dimensión (o aérea) al recién conquistado aerodromo.

Los cazas de escolta aterrizaraban con intervalos regulares para hacer provisión de combustible, aceite, municiones..., etc. (traído todo mediante los aviones de transporte), y una vez cargados, se remontaban, reanudando su misión de escolta y protección.

Con este sistema, totalmente nuevo, fué posible en breve tiempo y en pocos minutos ocupar un aerodromo, transformarlo en propio y trasladar a él grandes contingentes de tropas que irradiaban una acción de ocupación extensa y eficaz.

Así fueron creadas bases a las tropas de tierra en puntos estratégicos importantes, cuando en su proximidad existía un aerodromo, mediante el cual el abastecimiento de tropas y material estaba asegurado, con lo que las tropas alemanas, marchando por las principales vías de comunicación, se apoderaron rápidamente de las zonas más importantes de la Noruega meridional y central.

Cuando los destacamentos más distanciados, como Bergen, Trondhjem y Narvik, fueron incomunicados y cercados, fué misión de la Aviación de transporte proveerlos de lo necesario.

En las cercanías de Trondhjem se improvisó un campo eventual de Aviación, y donde esto no fué posible, como en Narvik, se enviaron los refuerzos y el material necesarios mediante paracaídas.

Con el ejemplo de Noruega cae por su base la tesis antigua de que el Arma aérea sirve únicamente para destruir un país, pero no para ocuparle, pues tal campaña victoriosa pudo realizarse mediante el empleo en masa de los aviones de transporte.

Ahora bien: no se confundan los términos, pues Noruega no fué ocupada con la Aviación, sino por la Aviación, pues no hay ninguna necesidad de que el Ejército del Aire posea, formando parte de sus plantillas, los elementos terrestres necesarios para tales operaciones que tiene de siempre el Ejército de Tierra.

Tal campaña constituyó un éxito por su breve duración (pocas semanas), por haberse efectuado no obstante lo accidentado de su suelo y por la rapidez con que las operaciones militares fueron llevadas hasta miles de kilómetros de distancia, a pesar de la tenaz defensa de los noruegos y la excelente posición estratégica de las formidables fuerzas navales inglesas, que por cierto *no les sirvieron para nada*.

