

Transporte Aéreo

MOVILIDAD DE LOS EJÉRCITOS

Por el Capitán RODRÍGUEZ



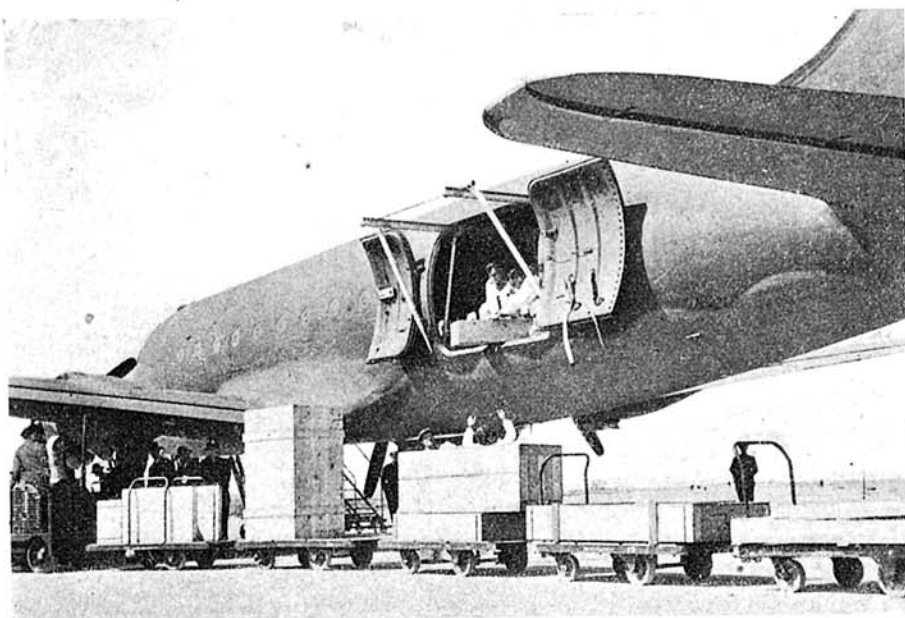
La prolongación indefinida de la guerra mundial en curso lleva implícita una evolución tan acentuada del material bélico, que es preciso la adopción de elementos guerreros que les permitan la máxima celeridad en las tropas atacantes mediante medios aéreos puestos a su disposición, y que considerados como una quimera hace unos años constituyen actualmente en abundantes casos el factor preponderante en la decisión de una batalla.

En este sentido, el transporte aéreo de tropas a escenarios de guerra ha variado desde considerarse exclusivamente como servidumbres de las operaciones militares, hasta convertirse con una gran frecuencia en la operación misma y al que hay que atribuir el éxito en una gran proporción.

Sin embargo, nada más distante de la realidad que considerar que el "desembarco" aéreo como innovación, llamémosla así, en el arte de la guerra se ha aproximado a su meta.

Si la aplicación del genio humano a la evolución creciente del material guerrero ha ejercido alguna influencia en el moderno arte de combatir, donde ésta se ha acusado con más brillantez es sin duda alguna en el espacio aéreo, y es en este mismo, y como una faceta específica de la Aviación, donde se abre un campo ilimitado de posibilidades en el transporte aéreo, a la consecución de las cuales se persigue con ahínco mejorar las características de las aeronaves, ofreciéndonos constantemente en carrera ininterrumpida nuevas capacidades de carga, diferentísimas misiones y superiores radios de acción.

Puede ponerse de manifiesto en qué medida los transportes aéreos logran sostener a las fuerzas terrestres y reforzar sus efectivos y material, rememorando la ofensiva del General Rommel en África del Norte, aunque con fortuna adversa posteriormente; recordemos asimismo los avituallamientos que se han prodigado durante los inviernos del frente ruso en beneficio de fuerzas cercadas.



Idéntica razón justifica las campañas alemanas victoriosas contra Noruega, Holanda y Francia, y en las que no se sabe qué admirar más respecto a la campaña de la primera nación, si la ejemplaridad de las fuerzas asaltantes transportadas, o el desprendimiento y sacrificio de las tripulaciones, que ante la necesidad ineludible de material pesado rendían viaje en terrenos semihelados, en que era segura la pérdida del avión.

Se generaliza el transporte aéreo, que los americanos prodigan en el Lejano Oriente; pero no puede parangonarse en aquellos favorables primeros tiempos del Eje con la campaña relámpago de los Balcanes y con el modelo de desembarco aéreo que constituyó Creta, y que demostraron que Alemania e Italia se encontraban en posesión de una flota aérea de transporte capaz de aprovechar plenamente todas las posibilidades que los transportes brindaban.

Cuando estalló la guerra en septiembre de 1939, la Aviación alemana disponía de grandes existencias de trimotores Ju-52. Pero en tanto las demás naciones se debatían en discusiones estériles sobre las posibilidades de los convoyes aéreos, se fijaban ya en aquella nación las bases del mismo, tomando inmediatamente la delantera a sus enemigos, que se vieron sorprendidos por la contundencia con que se persiguieron los específicos fines del transporte aéreo, bien saboteando las instalaciones de importancia, bien cortando las líneas de abastecimiento, o ya atacando eficazmente a retaguardia de los defensores, como ocurrió en el fuerte belga Ben-Emael, y que constituyó una de las hazañas más brillantes de la presente guerra.

Parece ser que la aplicación práctica del transporte de tropas por vía aérea fué realizado por Inglaterra acuciada por las circunstancias en que se desarrollaba la guerra colonial a raíz de los disturbios de 1931 en Chipre, y posteriormente en el Irak. En uno y otro caso son de tal eficacia las tropas desembarcadas en un punto donde no se las espera (por no existir en la mayoría de los casos comunicaciones), que son capaces de decidir el resultado de la contienda aun en pequeña cuantía.

Fué más tarde, en la guerra del Chaco entre Bolivia y Paraguay, y seguidamente en Abisinia, donde al transporte aéreo se le dió la importancia que actualmente vemos justi-

ficada, y donde se le confiaron misiones específicas de avituallamiento y transporte de efectivos en cuantía suficiente como para acortar la guerra, que de otro modo hubiese sido de mayor dureza y extensión.

A nadie se le oculta la simplificación que para el Mando supone el poder colocar mediante una flota de transporte un mayor o menor contingente de tropas a 800 kilómetros de la base de partida y salvando cordilleras de 4.000 metros, como ocurrió en la guerra últimamente citada.

Y para que no falten testimonios elocuentes, que lo son mucho más por haberlos vivido en nuestro seno, no silenciaremos la contribución que al mayor éxito de las operaciones prestaron los Ju-52 al principio de nuestra campaña, transportando en sucesivos viajes cruzando el Estrecho efectivos y pertrechos en la cuantía modesta de nuestras posibilidades de antaño, y que constituyeron por aquel entonces un extraordinario refuerzo material, y sobre todo una inyección moral, que ya repercutió sobre toda la campaña.

Los americanos, por circunstancias que seguidamente enumeraremos, han dado a la flota de transporte una importancia preponderante, que hace se consideren los innovadores y creadores de algo que, como antes hemos dicho, fué aprovechado por nosotros acuciados por la necesidad y las circunstancias, y que, aunque en pequeña escala, suficiente por lo menos para poder resaltar la aportación que en el progreso de esta modalidad podemos atribuirnos.

Las posibilidades de la flota de transporte, como se va deduciendo de todo lo que llevamos dicho, son ilimitadas, y en el caso particular americano, su importancia crece de día en día paralelamente al aumento de la crudeza en la guerra submarina y al aumento de servidumbres que crecientemente van creando sus ejércitos, actualmente destacados en todos los continentes.

Conforme avanza el tiempo, y con él la lucha, se va perdiendo la confianza en los transportes marítimos, y se espera que se abran nuevos horizontes al seguro, rápido y eficaz envío aéreo.

Que es seguro, no cabe duda; las comunicaciones aéreas son prácticamente invulnerables aun en el más desfavorable de los casos en que el enemigo posea la supremacía aérea, ya que a pesar de todo no pueden disponer de aparatos, como no sea con carácter esporádico, para que en el espacio y en el tiempo intercepten las rutas que nos sean vitales.

Asimismo, siempre nos cabe el recurso de variar las rutas y horas de vuelo de nuestros abastecimientos con evidente mayor seguridad que la que ofrecen los barcos, ferrocarriles y largas columnas de camiones en idénticas condiciones.

Que es rápido, también salta a la vista; no son precisas más que diez horas para realizar el viaje aéreo Estados Unidos-Inglaterra, que en otras condiciones se elevaría a dieciocho días, y durante los cuales constantemente se ha de estar sometido a la acción enemiga; no menos de un mes para realizar con el mismo inconveniente el viaje de América a Aus-

tralia, que de otro modo se reduce por la vía de los aires a veinticuatro horas, y así infinidad de ejemplos, cuya exposición hace se comprenda que de los aviones americanos en construcción la quinta parte sean exclusivamente aparatos de transporte proyectados para carga militar a gran distancia.

Efectivamente, de este modo las fuerzas americanas destacadas reciben prontamente las pequeñas piezas de repuesto para mantener en orden de combate a los aeroplanos, cañones y tanques mediante líneas aéreas servidas por aviones cada vez de mayor tonelaje. La extensión de las líneas desde Estados Unidos a Inglaterra, a Australia y a Egipto haciendo escalas para esta última ruta en Natal (Brasil) y Dakar (Africa), dan idea del rendimiento y esfuerzo exigido al cada vez más en primer plano transporte aéreo.

Manejando números, que son la mejor pieza de convicción, hemos de suponer que nos urge el traslado desde Brasil a Africa de 100.000 hombres; si utilizamos la vía marítima son necesarios no menos de 25 barcos a 4.000 hombres, que en un plazo no inferior a nueve días retendrán y fijarán independientemente de esa flota mercante una fracción de la guerra en misiones de escolta. Por el contrario, y sin servidumbres mayores, una masa aérea de 125 aparatos, que está dentro de las posibilidades por lo menos futuras de cualquier beligerante, coloca esos 100.000 hombres en cinco días a razón de un viaje diario cargando 160 hombres por unidad.

Podrá aducirse que esta carga unitaria parece excesiva; pero veremos más tarde, al pasar revista al material de transporte en uso en las diversas naciones, que progresivamente se van acercando a este número, siendo muy posible que se iguale antes de terminar la guerra presente, según dejan entrever informes fidedignos que poseo.

Un aumento en el rendimiento del transporte insospechado, así como una economía en el carburante apreciable, se ha conseguido merced al acoplamiento al avión de varios planeadores remolcados. Son innumerables las operaciones bélicas en las que se han acreditado, formando parte integrante actualmente de todos los programas de transportes, ya que permiten efectuar rápidos movimientos de tropas que lleven a cabo operaciones ofensivas fulminantes, y lo que es más importante, poder acercarse a 45 kilómetros del punto de suelta si éste es 3.000 metros, sin que la vista ni el oído enemigos le delaten.

Como un avión puede remolcar, si bien a expensas de su velocidad, que en el caso actual no nos interesa, la mitad de su peso total, un aparato de diez toneladas podrá remolcar en uno o varios planeadores cinco más.

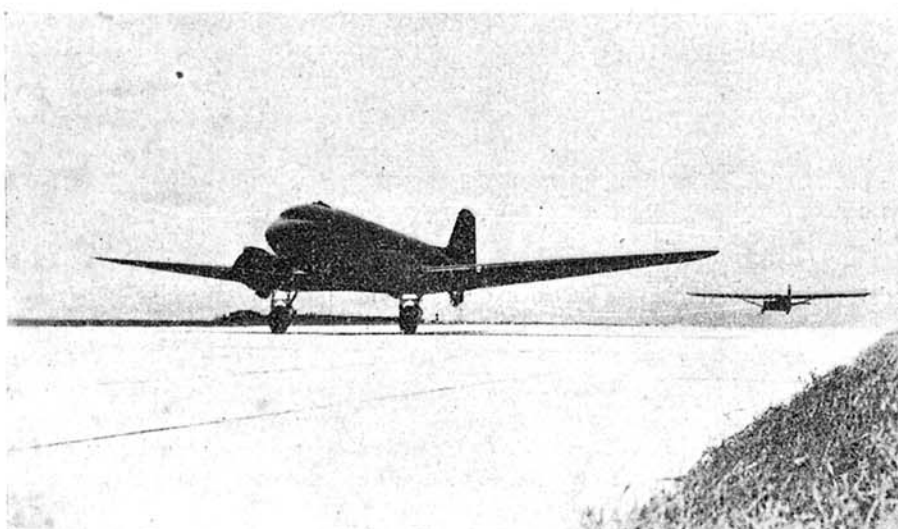
Imagínese de consiguiente la gama tan extensa de posibilidades que llevan consigo, y que se extienden desde el factor hombre hasta el más heterogéneo pertrecho guerrero. De este modo se han estado organizando convoyes a Africa del Norte, en el que enormes aviones de transporte, sirviendo de máquina, han arrastrado de tres a seis planeadores con dos toneladas de víveres o 15 soldados cada uno.

Aunque la visión del planeador se remonte a Otto Lilien-

thal (1891), la aplicación del mismo como instrumento guerrero se debe a los alemanes en la campaña de Holanda de 1940. La técnica del vuelo sin motor en Alemania se había perfeccionado extraordinariamente, ya que, aunque como deporte al principio, constituyó más tarde la válvula de escape de los impulsos aeronáuticos, coartados de otro modo merced a las restricciones del Tratado de Versalles.

De entonces ahora aun los más escépticos, como los Estados Unidos, han comprendido su importancia, y a un ritmo creciente se ponen al corriente y sobrepasan las características actuales en los proyectos que al efecto tienen de construir planeadores aptos para transportar 50 hombres equipados, o en su defecto tanques, aunque de tamaño todavía no muy grande.

No silenciaremos en el terreno de las posibilidades el hecho



de que un solo planeador llegase a decidir una batalla de tanques en el sector Briansk-Viasma en noviembre de 1941. Contra los cálculos previstos por el Mando, la duración de la misma amenazó paralizar la acción por carencia de combustible, que se vino a resolver por la llegada providencial de 34 bidones de 200 litros en un planeador remolcado por un *Me-110*.

Esto en cuanto a los medios en sí, que refiriéndonos ahora a las tropas, fácilmente se comprende cuál ha de ser la virtud que en alto grado han de reunir las fuerzas que se transportan aéreamente tratando de ganar un tiempo que sería imperdonable pierdan durante la carga y despliegue sucesivo, y lo cual es evitable instruyendo al efecto en un marco de actividad y viveza a tropas aguerridas y selectas, que en el aterrizaje se desligan en absoluto de la aviación.

No siendo nocturnamente no es posible la sorpresa de la existencia de tropas paracaidistas en un lugar cualquiera de la retaguardia enemiga desde que éstas son arrojadas del avión. El enemigo no ha de tardar en reaccionar; pero para reunir, transportar y concentrar en la zona afectada tropas propias en número suficiente tarda un tiempo variable con las comunicaciones y medios existentes en aquel momento, que se ha de aprovechar mediante golpes de mano sucesivos para atacar las líneas de comunicaciones, que siembren el pánico y terror a espaldas del enemigo en un caso, o para conquistar el espacio que haya de necesitar el grueso de las tropas posteriormente desembarcadas en otro.



La dotación estará equipada de preferencia con armamento automático que le permita aun en pequeña cuantía disponer de una gran concentración de fuego, necesaria para un ataque vigoroso, así como de abundancia de granadas de mano y explosivos para sus diferentes misiones; siendo prudente para sucesivas oleadas la dotación de armamento pesado, cuya ausencia se suplirá en los primeros momentos mediante la aviación de bombardeo y cooperación, como ya últimamente aconteció en Creta.

La falta de toda posibilidad de retroceso ni de comunicaciones ulteriores con las reservas que las han destacado, implica la exigencia en las mismas de unas cualidades morales sobresalientes, ya que no siempre será posible la reunión y concentración en torno a su jefe para la consecución del fin previsto, en cuyo caso, y aislados los individuos, han de seguir manteniendo la personalidad suficiente como para orientar sus esfuerzos coadyuvando al fin propuesto.

Ya hemos hablado de la índole de las fuerzas transportadas; se han mencionado las servidumbres de los ejércitos beligerantes distribuidos por todos los confines, y nos toca, por último, repasar los medios aéreos de que se valen las distintas potencias para mantener eficientemente la modalidad de transporte que tanto insistimos en resaltar.

Los americanos son los más convencidos del "coloso del aire" en el sentido de la palabra, y a este efecto divulgan cifras y barajan toneladas en sus proyectos con una profusión tal, que cabe pensar si se tratará más de propaganda que de proyectos veraces. Lo que sí es cierto es que existe una tendencia al incremento del tonelaje en los aviones, y de esta influencia no escapan ni los superbombarderos, que se ven desplazados a cada momento por tipos que les aventajan, bien en capacidad de carga, bien en velocidad o radio de acción, o ya en ambos a la vez. Ya no se trata de realizar misiones tácticas, sino estratégicas; ya no es suficiente cruzar naciones, sino océanos y continentes, y ya en esta corriente, al *Focke-Wulf 90* de bombardeo alemán sucede el *Heinkel 177*; a los *Bristol* y *Wellington* de bombardeo ingleses, los *Stirling* y *Halifax*; y las autonomías de los *Douglas C-47* y *Curtiss Wright C-46* resultan insuficientes, por lo que es preciso lanzar al servicio el *Douglas C-69*, con un peso bruto de más de 32 toneladas, y está a punto de salir el *Douglas B-19*, capaz de transportar 125 pasajeros.

Es más interesante y se forma una idea más acertada del

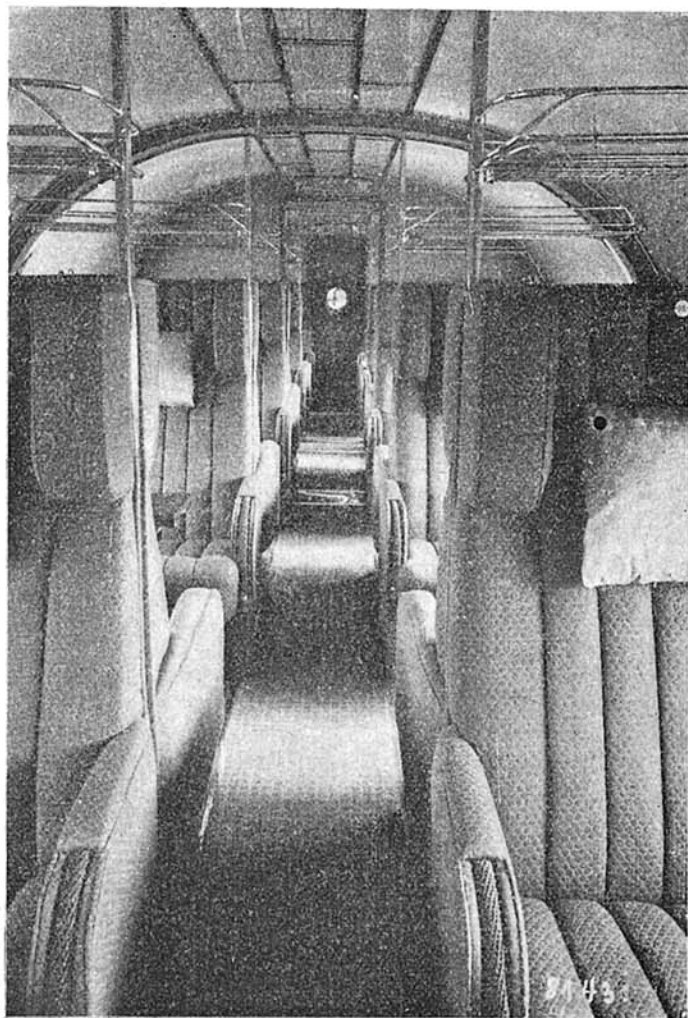
esfuerzo de los beligerantes en este extremo que nos ocupa, esbozando por separado los tipos representativos del transporte aéreo en cada nación y observando cómo el factor geográfico ha condicionado en algunos casos la construcción de los mismos.

Empezando por Italia, país al que se puede considerar aeronáutico, no excluirémos el *Caproni 101*, que engendrado bajo una mentalidad civil, bien pronto degeneró, o derivó, mejor dicho, al *Caproni 133*, que reúne especiales características en relación con las funciones que se le iban a encomendar, de transporte de heridos y avituallamiento de tropas en escenarios remotos (guerra de Abisinia). De construcción mixta de madera con tubo de acero revestido de tela en el

fuselaje, se trata de un trimotor con motores "Piaggio-Stella", de 450 HP. cada uno.

Material ya anticuado este último, ha sido relegado a segundo término por los *Savoia 75* y *82*, denominados, respectivamente, *Marsupial* y *Kanguro*.

A propósito del *Savoia 82*, no silenciaremos su casi reciente éxito al volar 13.000 kilómetros en el "raid" Roma-Tokio,



así como su gran capacidad de recepción, que le ha permitido transportar al teatro africano cazas *Fiat CR-42*.

Gran Bretaña, por su carácter de metrópoli, ha tenido necesidad desde muy antiguo de prever para el enlace con sus colonias tipos de aparatos de pretensiones modestas, que no se han ido mejorando porque sus relaciones exteriores no han condicionado esta evolución, que actualmente se subsana a un ritmo creciente. Así, a los añejos *Vickers "Valentia"*, que tan importante papel desempeñaron en la evacuación de Kabul y transporte de tropas de Egipto a Chipré, han sucedido gradualmente los *Bristol 130 "Bombay"*, aptos para 24 personas merced a motores "Pegasus" de 1.100 HP., acoplados a un aparato metálico de ala alta y de factura ya moderna.

Parece ser que de momento la Royal Air Force nutre sus fuerzas aéreas de transporte mediante unidades americanas, que ofrecen en esta última nación la variedad tan profusa de modelos que exige una potencia de ultramar que mantiene efectivos y presenta objetivos a todas las distancias.

El *Lockheed "Constellation"* es un moderno y gigantesco cuatrimotor que puede transportar 57 soldados equipados a 6.000 kilómetros de distancia. No menos admirable es el hidroavión de 70 toneladas *Marte*, así como el *Boeing 314 "Clipper"*, apto para trasladar cómodamente 80 pasajeros.

Y no termina aquí la evolución del transporte aéreo, con ser maravillosos los modelos descritos y que hoy surcan los aires, sino que el anuncio del *Douglas B-19*, calculado para 125 hombres, y el proyecto de la Casa Glenn Martin para un avión de 450 toneladas, nos hacen patente que se trabaja actualmente y se piensa trabajar en el futuro hasta llegar a unas dimensiones que de momento no se les encuentra límite.

Inferior en su desarrollo, pero remoto en su origen, es el transporte aéreo ruso, quizá influenciado por el auge y cultivo del paracaidismo, que desde su iniciación desarrollaron los rusos con una esperanza y confianza ilimitadas.

El *TB-3*, cuatrimotor, de construcción metálica y factura moderna, parece haber intervenido con frecuencia en las operaciones del Este y batalla de Crimea.

Y por último, nos queda por mencionar el material alemán, que de antemano resaltaremos que no va a la zaga de ninguna nación, antes bien se ha anticipado a todas en materia a la que adeuda tantos éxitos por la ejemplaridad de su ejecución.

Viejo, aunque sólido, el *Ju-52*, se cita tan sólo a título de homenaje por el rendimiento conseguido en un tipo de avión que sin "anticuarse" ha servido durante muchos y difíciles años y que aún hoy se resiste a eclipsarse, prestando al efecto y con carácter exclusivo cuantos servicios secundarios hagan necesario un avión de transporte.

Pero el progreso no se detiene, y los centros de producción lanzan cuantiosas series de *Ju-90* y *Focke-Wulf 200*, cuatrimotores de gran autonomía y capacidad de carga, con los que se nutren y rejuvenecen las fuerzas aéreas alemanas.

Esto es cuanto puede decirse del transporte aéreo, que si importante es en la guerra por la movilidad que a los ejércitos proporciona, no lo es menos en la paz como factor de política exterior, mediante la extensa "red de líneas aéreas" que impondrá el vencedor, que de este modo paseará su pabellón por todos los ámbitos del mundo.

