

Apoyo logístico a la cabeza de puente aéreo

Por el Teniente Coronel S. E. CARLSON

(De *Military Review*.)

El problema de abastecer tropas aerotransportadas se evade frecuentemente con la excusa de que es una función difícil y complicada. Trataremos aquí de razonar sobre los problemas inherentes a los planes de abastecimiento en una cabeza de desembarco aéreo, pero estableceremos primero ciertas definiciones.

Definiciones.

Cabeza aérea. — Es una zona en territorio enemigo ocupada por una fuerza de vanguardia, a fin de proteger el aterrizaje de tropas y abastecimientos transportados por aire.

Abastecimientos iniciales. — Son los abastecimientos que las unidades llevan consigo a la cabeza de desembarco aéreo, incluso los abastecimientos que cargan consigo los soldados.

Abastecimiento aéreo por unidad. — Son aquellos abastecimientos envasados en cantidades predeterminadas, preparados para una unidad en la cabeza aérea, de acuerdo con sus requisitos para un día y entregados en la cabeza aérea mediante lanzamientos con o sin paracaídas, aterrizajes de planeadores o aviones transportes, o una combinación de todos éstos.

Reabastecimiento. — Son los abastecimientos necesarios para consumo diario y acumulación de reservas, llevados a la cabeza de desembarco aéreo para entrega a los puntos de abastecimiento ubicados en la zona de servicio de la unidad administrativa principal.

El plan de abastecimiento.

El plan de abastecimiento de una operación aerotransportada debe primeramente tratar de resolverse estableciendo etapas para la entrega de los abastecimientos de acuerdo con los métodos mencionados anteriormente. Por ejemplo, presumamos que la fuerza aerotransportada será relevada por fuerzas terrestres en un término de diez días. Esto hará necesario que la fuerza aerotransportada se provea de los requisitos diarios de abastecimientos desde el día D hasta el día D + 9

inclusive. Después de relevada por fuerzas terrestres, la entrega y distribución de los abastecimientos traídos por tierra tardará un día adicional. Por tanto, es necesario suministrar a la cabeza aérea abastecimientos adicionales para un día de consumo y así asegurarse de cubrir el consumo hasta el día D + 10.

La figura núm. 1 ilustra esquemáticamente las fases en ese plan de abastecimiento.

Abastecimientos iniciales.

¿Cómo son llevados los abastecimientos iniciales? Estos son llevados a la cabeza de desembarco aéreo mediante fardos lanzados por paracaídas, planeadores, y por cada soldado individual.

¿Cuáles son los abastecimientos que deben acompañar a las tropas? Deben ser aquellos necesarios para combatir con éxito. Generalmente los métodos normales de operación (MNO) de una unidad aerotransportada especificarán los artículos que deben llevarse para las operaciones aerotransportadas en general. El oficial de logística debe considerar los artículos de la carga normal desde el punto de vista de la misión que se va a desempeñar y consultar a los jefes de unidades para determinar qué cambios hacer en los abastecimientos designados por los MNO. También debe consultar a los oficiales de los servicios técnicos del Ejército. Además de artículos necesarios para el combate, deben considerarse artículos tales como mantas, vestimenta protectora contra las inclemencias del tiempo, tiendas de campaña y agua potable. Debe considerarse la facilidad con que estos artículos se puedan transportar, depositar y manejar durante la etapa inicial del asalto.

Al considerar los artículos de abastecimiento inicial deben determinarse las cantidades. Ahora bien; ¿cuántos días debieran durar estos abastecimientos? Desde el punto de vista logístico, sería mejor tener suficientes abastecimientos iniciales para cubrir el período completo de operaciones de la cabeza aérea. Sin embargo, las cantidades actuales dependerán del transporte aéreo disponible y de la

facilidad para recuperar la mayor parte de los abastecimientos desparramados por tierra durante la primera etapa del asalto. El soldado no podrá llevar abastecimientos suficientes para una semana ni podrá emplear mucho tiempo en recoger abastecimientos desparramados al iniciarse el asalto. En la mayoría de los casos se necesitará un mínimo de tres días de abastecimientos.

Estableciendo arbitrariamente que la cantidad inicial es de tres días de abastecimientos, el plan será entonces el que ilustra la figura número 2.

Reabastecimientos.

Antes de preparar el programa de abastecimiento aéreo por unidad será necesario planear el reabastecimiento. Esto requiere una zona de servicio con centros de distribución que, a su vez, precisan tropas de servicio. En lo que atañe a la Fuerza Aérea también se necesitan aeródromos con capacidad suficiente para el tránsito de gran número de aviones que carguen los tonelajes requeridos. Siendo éste el más económico de todas las formas de abastecimiento por aire, por tanto, debe comenzarse tan pronto como sea posible. Al determinar la posibilidad de establecer este sistema, tenemos que considerar la

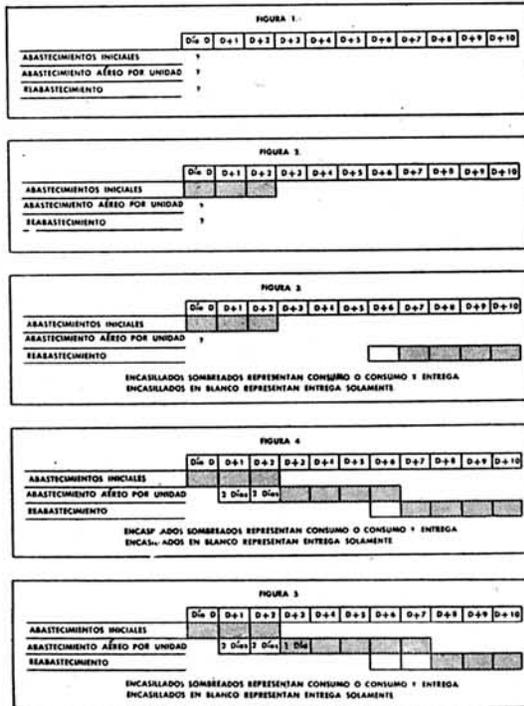
seguridad táctica de la cabeza aérea, la efectividad de las tropas de servicio, las facilidades disponibles y las líneas de comunicación en la cabeza aérea. Los reabastecimientos no pueden traerse a la cabeza aérea mientras no se cuente con el personal, transporte y espacio para depósito necesarios en el manejo de grandes cantidades de abastecimientos. Tropas de servicios ejecutan la descarga y despacho de abastecimientos.

Presumamos que la disponibilidad de un aeródromo, el personal, los servicios, el transporte y las consideraciones tácticas justifican el comienzo del reabastecimiento el día $D + 6$. En ese caso, el plan de abastecimiento será como ilustra la figura núm. 3.

Nótese que el diagrama de las fases de reabastecimiento no muestra el consumo del día $D + 6$. Debe adjudicarse tiempo para la descarga y distribución de reabastecimientos, y, por tanto, el reabastecimiento del primer día no se puede considerar como consumido ese mismo día.

Abastecimiento aéreo por unidad.

Como indica la figura núm. 3, existe un hueco en el plan de abastecimiento. Este viene a llenarse con el abastecimiento aéreo por unidad. Por aritmética queda demostrada la necesidad de esta clase de abastecimiento para cuatro días. Un examen rápido de la figura núm. 3 parecerá demostrar que el abastecimiento aéreo por unidad podría comenzar el día $D + 2$, permitiendo así suficiente tiempo para la recuperación y distribución de los abastecimientos. Sin embargo, ante la posibilidad de que los caprichos del tiempo puedan interrumpir el programa de abastecimiento continuo, es conveniente comenzar el abastecimiento aéreo por unidad lo antes posible. Esto podría hacerse en los días D , $D + 1$, ó $D + 2$; pero no a más tardar del día $D + 2$. Es generalmente aceptado que, debido a los cambios del tiempo u otras interrupciones, los abastecimientos deben ser entregados a la cabeza aérea lo antes posible. Por tanto, debe considerarse el despacho de abastecimientos aéreos por unidad para el día D , y es recomendable despacharlos durante el día para facilitar recuperar un máximo de ellos. También es esencial que el personal encargado de recuperar y distribuir los abastecimientos esté organizado para garantizar un mínimo de pérdidas. La situación táctica deberá favorecer la rápida recupera-



ción de los abastecimientos, sean éstos lanzados en paracaídas o traídos por avión. Sería conveniente comenzar el abastecimiento aéreo por unidad el día D. Sin embargo, generalmente no existirán condiciones favorables ese día.

Debiera considerarse también la posibilidad de la entrega el día D + 1, pues en casi todos los casos las condiciones favorables necesarias existirán para ese día.

Es de esperar que la Fuerza Aérea favorecerá el transporte de grandes tonelajes debido a la protección táctica aérea necesaria para acompañar los aviones de carga que realizan el abastecimiento aéreo por unidad. Por estas mismas consideraciones de protección, la Fuerza Aérea seguramente objetará el uso de planeadores. Si los aviones de carga no pueden aterrizar, es de esperar que los abastecimientos sean lanzados por paracaídas.

Presumamos que el abastecimiento aéreo por unidad no puede comenzarse hasta el día D + 1 y que ese día la Fuerza Aérea entregará abastecimientos suficientes para dos días. Continuemos presumiendo que las mismas condiciones existen el día D + 2 y que ese día también se entregan abastecimientos suficientes para dos días. La figura número 4 ilustra entonces el plan de abastecimiento aplicable al caso.

Al examinar más detenidamente el plan de la figura núm. 4 notaremos una deficiencia: que en caso de mal tiempo durante el día D + 6 las fuerzas en la cabeza aérea quedarían desprovistas de los abastecimientos necesarios. Aunque todos los planes de abastecimiento se fundamentan en pronósticos del tiempo que se presumen correctas, sería optimismo muy arriesgado contar con tiempo propicio para misiones de vuelo en cualquier fecha específica futura. Por tanto, será conveniente planear la entrega de un día más de abastecimiento aéreo por unidad el día D + 3, D + 4, ó D + 5, asegurando así que siempre habrá abastecimientos disponibles y un coeficiente de seguridad de veinticuatro horas de abastecimiento. Si se hace otra entrega el día D + 3, el plan resultante sería el que aparece en la figura núm. 5.

Pérdidas en el abastecimiento aéreo.

Antes que el oficial de logística pueda estar seguro de que su plan suministrará el apoyo necesario a la operación, tendrá que

considerar las pérdidas probables. Los abastecimientos recuperados pueden fluctuar entre el 100 por 100 de la carga total y un 30 por 100, como sucedió en algunos casos de la guerra pasada. Muchas veces los abastecimientos se desparraman de tal modo que resulta imposible recuperarlos a tiempo. También debemos tener en cuenta que los aviones pueden ser derribados, que la población civil enemiga podrá apropiarse de ciertos abastecimientos y que muchos artículos pueden resultar tan averiados en el lanzamiento que resulten inútiles. Los abastecimientos iniciales pueden también resultar consumidos, perdidos, destruidos o capturados. Por tanto, al determinar las cantidades de los artículos necesarios, deberán tomarse en consideración las pérdidas, que variarán en grado. Un lanzamiento sin paracaídas resultará en grandes pérdidas, y una entrega mediante aterrizaje de aviones resultará en una pérdida relativamente baja.

Abastecimiento contingente.

Es imperativo reponer las pérdidas y todo consumo en exceso de lo anticipado. Para estos casos se tienen «abastecimientos embalados» similares a los usados en el abastecimiento aéreo por unidad, dispuestos en las bases de partida para entrega en caso de pedidos contingentes. Los «abastecimientos embalados» son especialmente adecuados en los casos en que la distancia o la acción enemiga interrumpe seriamente las comunicaciones, dificultando el sistema de ordenar los abastecimientos. Sería casi un imposible transmitir pedidos al por menor por radio a través de las largas distancias y con los medios disponibles en la cabeza aérea. Por tanto, el plan de abastecimiento contingente debe ser simple e incluir suficientes medios sustitutos para el pedido de abastecimientos en caso de que la transmisión por radio no funcione. Esto podría realizarse mediante paineles, señales fumígenas y otros medios visibles y comprensibles desde un avión de reconocimiento. De igual manera deben prepararse planes para cancelar la entrega pre-determinada de abastecimientos en caso necesario.

Obtención de abastecimientos.

El abastecimiento en una cabeza de desembarco aéreo es el resultado de una acción triple bien ejecutada. La unidad aerotranspor-

tada que ejecuta el asalto notificará sus necesidades a la agencia encargada de su apoyo, la cual será, por lo general, la sección de la Zona de Etapas del teatro de operaciones responsable de la operación. Esta agencia entrega los abastecimientos a la Fuerza Aérea para ser llevados a la cabeza aérea.

Tomemos como ejemplo una operación que envuelva el empleo de sólo una división aerotransportada. Esta preparará el pedido de abastecimientos iniciales que se obtendrán de la agencia designada y serán distribuidos a las unidades subordinadas de la división para ser cargados en los aviones de manera que acompañen las tropas en el asalto inicial.

El mismo procedimiento se sigue en el caso del abastecimiento aéreo por unidad y el reabastecimiento. En todos los casos, la división aerotransportada es siempre responsable de la petición de sus pedidos.

Coordinación.

Para lograr éxito en el abastecimiento de la cabeza de desembarco aéreo es necesaria una estrecha coordinación. Esto es de suma importancia, ya que el tiempo disponible para el planeamiento y la preparación es generalmente muy limitado. La labor del oficial encargado del planeamiento logístico no sólo consiste en hacer un pedido de los abastecimientos necesarios, sino también en asegurarse de que las agencias responsables del apoyo y entrega comprendan exactamente las necesidades logísticas de la operación, conozcan las limitaciones relativas a artículos sustitutos y comprendan la necesidad de cumplir con el programa de entregas. Todo esto se logra felizmente si el oficial de planes conoce las capacidades y limitaciones de la Zona de Etapas y de la Fuerza Aérea. En vista del poco tiempo disponible, la coordinación debe, por tanto, comenzar antes que se ordene una misión específica.

Esta coordinación y comprensión de las necesidades es particularmente esencial para poder satisfacer los pedidos de abastecimientos contingentes o los pedidos de emergencia.

Distribución de abastecimientos.

En la cabeza aérea, los soldados aisladamente y las unidades subordinadas manejan los abastecimientos iniciales. Aquéllos, en exceso a las necesidades del individuo o su capaci-

dad para transportarlos, se pueden almacenar en depósitos de Compañía o Batallón para su entrega según surja la necesidad.

El abastecimiento aéreo por unidad es recogido en zonas de lanzamiento o descargado de los aviones por tropas de servicio, quizá incrementadas por otro personal necesario o disponible. En operaciones realizadas por una División, los abastecimientos aéreos por unidad se recogen casi siempre bajo supervisión del oficial intendente de la División y utilizando para ello el personal de la Compañía de intendencia y todo otro personal disponible. Los abastecimientos aéreos por unidad son recogidos, clasificados y almacenados por los servicios técnicos.

El reabastecimiento requiere una organización más compleja, ya que incluye, además de los requisitos diarios, el incremento para acumular la reserva de existencias. Los tonelajes de reabastecimientos, por su cuantía, requieren mayor número de personal y de vehículos para la más rápida descarga posible de los aviones de transporte. Estos abastecimientos deben evacuarse fuera del aeródromo lo más rápidamente posible. Los pormenores de la descarga y despacho de los abastecimientos dictan un máximo de control y dirección; a tal grado, que en operaciones de gran escala es necesario establecer organizaciones especiales para hacerse cargo de ese problema.

Resumen.

Al planear el abastecimiento de una operación aerotransportada debemos primero determinar las fases de abastecimiento por los métodos disponibles. Luego, determinar los artículos y las cantidades necesarias. Los pedidos se preparan tomando en consideración las pérdidas probables y haciendo providencias para el abastecimiento contingente o de emergencia. La entrega de abastecimientos se coordina para utilizar al máximo las capacidades de las agencias envueltas en el proceso. El plan se ajusta a cualquier posible limitación y entonces se consolida.

El abastecimiento de una cabeza de desembarco aéreo resulta complicado porque antes de la operación hay que hacer providencias para cualquier posible contingencia, y la formulación de planes y los arreglos esenciales deben comenzarse antes de que se asigne alguna misión específica.