

# El Abastecimiento de una División Aerotransportada

Por el Teniente Coronel de Intendencia CARL W. KOHLS

En diciembre de 1944 la 101.<sup>a</sup> División Aerotransportada fué acosada por las fuerzas enemigas en todas direcciones. He aquí una situación que siempre había sido considerada como típica en unidades aerotransportadas. La División estaba combatiendo detrás de las líneas enemigas y completamente rodeada. ¿Cómo habría de abastecerse con los suministros necesarios para sostenerse? Desde luego que la solución única era el abastecimiento por aire. La historia nos demuestra que las misiones de esta naturaleza que llevó a cabo la Dirección del Servicio de Transporte de Tropas (DSTT) tuvieron un éxito completo. Los suministros aerotransportados permitieron a la División cumplir con su misión de mantener a Bastogne contra fuerzas enemigas muy fuertes. Aquí tuvimos una división aerotransportada (DA) que, con la excepción de cuarenta y tres cargas conducidas por planeadores, fué abastecida completamente mediante suministros lanzados desde el aire. ¿Cómo es que concuerda el concepto original de los procedimientos de abastecimiento por aire con el que se utilizó en la 101.<sup>a</sup> DA en diciembre de 1944? Es necesario que dirijamos una mirada retrospectiva a lo que ocurrió en 1942 cuando fueron organizadas las dos primeras DA para darnos cuenta de las normas necesarias en los sistemas de abastecimiento.

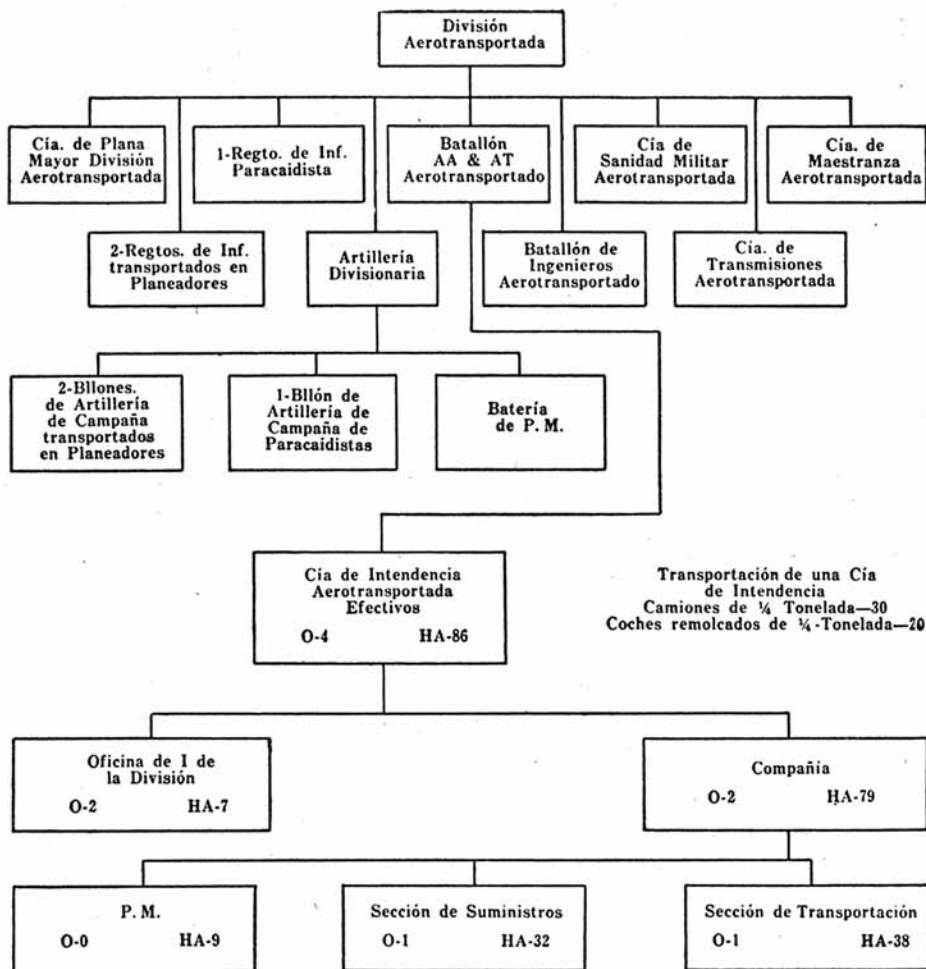
El 16 de agosto de 1942 fueron puestas en servicio de las Divisiones aerotransportadas 82.<sup>a</sup> y 101.<sup>a</sup> obteniéndose casi todo el personal de la 82.<sup>a</sup> División de Infantería, que fué dividida en partes iguales. Esta había estado entrenándose en el Campamento Claiborne, en Luisiana. En la tabla de organización estaba incluida una compañía de Intendencia, con cuatro oficiales y ochenta y seis hombres, y utilizando esta unidad como base se formularon los planes de abastecimiento.

Se consideró que una DA sería comúnmente empleada para operar detrás de las líneas enemigas, y, en consecuencia, el abastecimiento se efectuó a base de que los suministros llegasen a un punto de distribución aérea, localizado dentro del perímetro de la DA. Se pensó que los primeros abastecimientos se ejecutarían median-

te paracaídas o planeadores, y que más tarde, cuando se construyese una pista de aterrizaje, el abastecimiento se haría por aviones. Se sabía que, mientras la DA estuviese en la retaguardia, se emplearían los métodos normales terrestres para suplir sus necesidades de suministros. No debe perderse de vista el que los planes y procedimientos empleados para suministro de unidades en combate tenían que desarrollarse durante la fase de adiestramiento. Como la DA sería relevada del combate tan pronto como las fuerzas terrestres tuviesen contacto con ella, se pensó que los métodos normales de suministros utilizados por las fuerzas terrestres no serían utilizados por la susodicha División.

Esta contaba con la Compañía de Intendencia para la labor de abastecimiento. Las demás organizaciones de servicio que formaban parte integrante de la División, constaban de especialistas de distintas ramas, y no se consideraba necesario utilizarlos para las operaciones de abastecimiento. La Compañía de Intendencia tenía una sección de suministros de 33 individuos y una sección de transporte de 39 hombres, que operaban con 30 camiones de un cuarto de tonelada y 20 carros remolcados, también de una capacidad de un cuarto de tonelada cada uno. Se pensó que dicha Compañía, no solamente recogería o distribuiría todos los artículos de abastecimiento en el punto de distribución de la División, sino que también tendría que empaquetar, cargar y entregar todos los suministros desde las bases de retaguardia, por medio del transporte aéreo previsto para la DSTT.

Aunque la experiencia adquirida anteriormente había demostrado que los batallones y regimientos paracaidistas podían abastecerse ellos mismos por medio de paracaídas, utilizando las secciones orgánicas de la Compañía de Servicio, previstas para la conservación de paracaídas, no había datos disponibles que demostraran que toda una DA podía abastecerse por sí misma utilizando el personal orgánico de la División. Hasta tanto que la DSTT no dispusiese de aviones suficientes para realizar pruebas prácticas, los planes para el abastecimiento de



Organización de una División aerotransportada, de acuerdo con la Orden de 5 de septiembre de 1942, mostrando las subdivisiones de una Compañía de Intendencia.

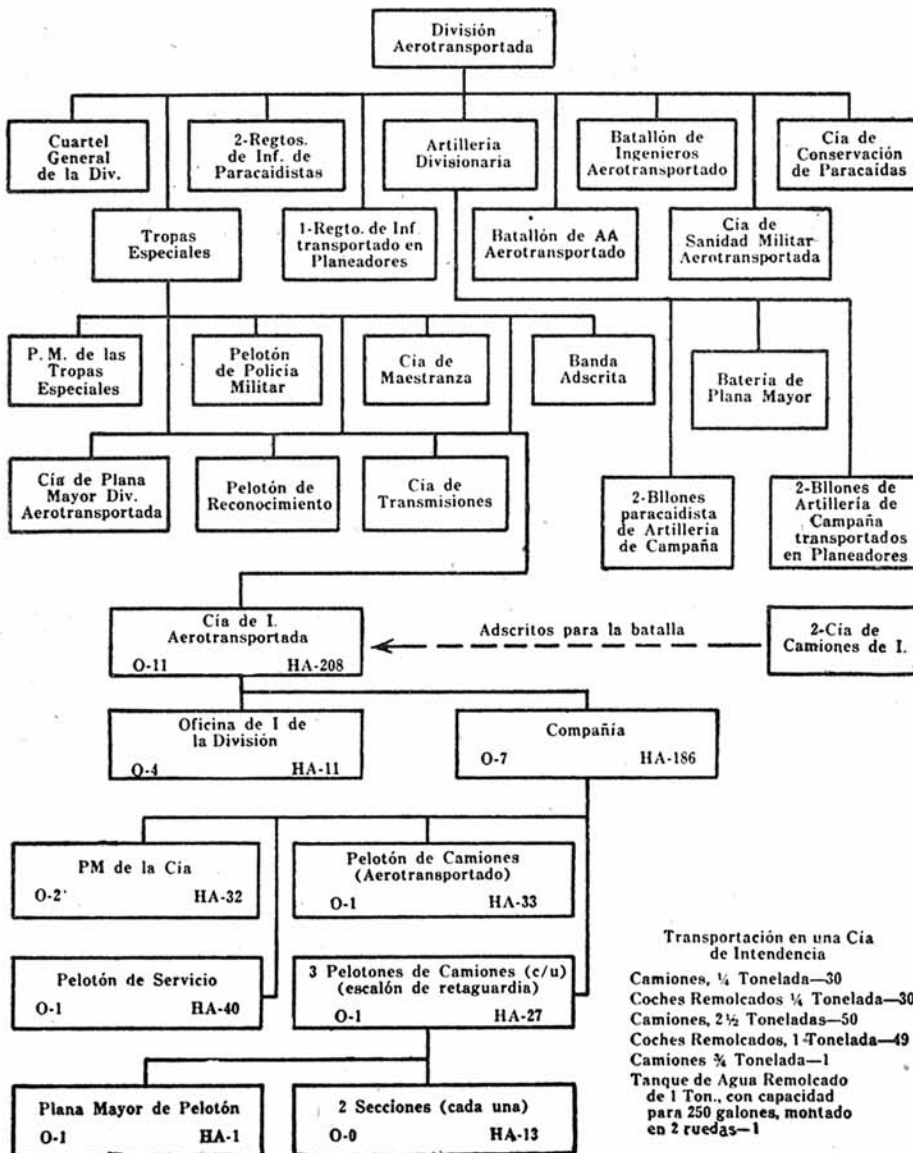
la División continuarían formulándose con la utilización de la Compañía orgánica de Intendencia. Se dispuso que esta pequeña Compañía tuviese un escalón de retaguardia y otro destacado. El primero tendría a cargo el empaque, carga y distribución de todos los suministros, y el segundo los recogería y los pondría al alcance de las unidades de la División. Aun cuando no se habían realizado pruebas prácticas en la distribución de suministros a toda la División por medio de paracaídas, se creyó que la Compañía de Intendencia era una organización demasiado pequeña para llevar a cabo la enorme tarea que se le asignó. Pocos meses después de haber sido puesta en servicio se hizo evidente la necesidad de una Compañía de Intendencia mayor, si era que iba a desempeñar la tarea que

se esperaba de ella en combate. Hasta diciembre de 1944 no se aumentaron los efectivos de la Compañía de Intendencia a un número que le permitiese realizar su misión; pero para esta época la misión original había cambiado de manera considerable.

Antes de las primeras maniobras, en mayo de 1943, en el Estado de Carolina del Sur, la 101.<sup>a</sup> DA realizó una serie de ejercicios de campaña, en los que siempre se presumía que los suministros necesarios habían sido entregados a un aeródromo que radicaba dentro del perímetro establecido por la División después de su aterrizaje. Desde esta cabeza de etapa aérea, los suministros "simulados" eran recogidos y transportados por el personal de Intendencia a puntos de abastecimiento divisionarios. Pronto

se hizo evidente que la Compañía de Intendencia, con sus escasos medios de transporte, no podía conducir las enormes cargas que requería la División, desde la cabeza de etapa aérea hasta los puntos de abastecimiento, a menos que estos últimos quedasen fijos y en la inmediata vecindad de la susodicha cabeza de etapa aérea. Esta labor exigía el empleo de todo el personal de la Compañía de Intendencia, aumentado por una pequeña sección de la Compañía de maestranza divisionaria.

En los meses de mayo, junio y julio de 1943, la 101.<sup>a</sup> DA participó en una pequeña maniobra aerotransportada en Carolina del Sur y en las maniobras del Segundo Ejército, que se centralizaron alrededor de Springfield, Tennesi. Esta fué la primera oportunidad para probar las teorías sobre abastecimiento desarrolladas durante la fase de entrenamiento. Antes de las maniobras se utilizó un nuevo invento de "radar" en ambas DA. Este nuevo artefacto radiogoniométrico fué el "Eureka-Rebeka", que le permitía



a un avión volar directamente a un punto previamente elegido. Probó su gran eficacia en las pruebas y se le auguró un gran porvenir, justificando más tarde, en combate, todo lo predicho.

En las maniobras de Carolina del Sur se formularon planes para el suministro por aire tanto de raciones como de "municiones simuladas". Se planeó utilizar la mayor parte de la Compañía de Intendencia en la cabeza de etapa aérea, recobrar todos los suministros distribuidos y establecer puntos de abastecimientos divisionarios. El empaque, carga y entrega de suministros por aire estaría a cargo del personal de las bases de retaguardia, que trabajó con la pequeña sección de la Compañía de Intendencia. Se aprendieron dos cosas importantes en estas maniobras. En primer lugar, se probó, sin lugar a dudas, que la enorme labor que se requería para el empaque, carga y entrega de suministros desde el aire no podía realizarse por el personal divisionario sin menoscabar la eficiencia de las unidades que asignaban personal para este trabajo. Esto trajo como consecuencia el que se adiestrara una Compañía de depósitos de Intendencia para las labores de empaque, carga y distribución aérea de los bultos que iban a ser lanzados desde el aire, y además para la carga de suministros en planeadores. La 490.<sup>a</sup> Compañía de Depósito de Intendencia (CDI) inició dicho adiestramiento bajo el Mando de Aerotransporte, y después trabajó con la 101.<sup>a</sup> DA en las maniobras de Tenesí.

En segundo lugar, se probó que los suministros distribuidos por aire podían ponerse en manos de las tropas a que iban destinados aun cuando la Compañía de Intendencia (CI) no estuviese disponible para realizar la labor. Las condiciones del tiempo impidieron el transporte de todas las unidades de la División a la cabeza de etapa aérea de las maniobras en Carolina del Sur. La CI fué una de las que no llegó hasta la zona de la cabeza de etapa aérea. Mediante la utilización de tropas capturadas y ordenando que las diversas unidades trajeran su propio transporte al campo de aterrizaje de los planeadores, todas las unidades pudieron proveerse de raciones en el punto de distribución y repartirlas a las unidades subordinadas. Los grupos de transportes aéreos que conducían los bultos de las "municiones simuladas", nunca pudieron localizar la zona precisa para el lanzamiento de los mismos. Por consiguiente, no fué necesario improvisar medios para la recolección de las municiones lanzadas. Luego, y durante el combate en Bastogne (Bélgica), la 101.<sup>a</sup> DA se enfrentó

con un problema similar al no contar con la CI o la de maestranza, y, aun así, logró recuperar con éxito todos los suministros lanzados desde el aire para el abastecimiento durante cuatro días.

Las maniobras de Tenesí se realizaron menos de dos meses antes del movimiento de la 101.<sup>a</sup> DA hacia el Reino Unido. Durante dichas maniobras esta organización se utilizó como una División de Infantería, como efectivamente lo era. Se probó que era falso el concepto original de poder abastecer a una división enteramente por aire. La DA dependería del abastecimiento por aire solamente mientras estuviese aislada detrás de las líneas enemigas. Al establecer contacto con fuerzas terrestres, la DA tendría que estar en condiciones de continuar su actividad. Esto, desde luego, quiere decir que tendría que utilizar los mismos procedimientos de abastecerse a sí misma que los empleados por una división de Infantería, excepto durante el corto período de aislamiento. Por consiguiente, el transporte autorizado para la División, especialmente la de la CI, que no contaba con camiones de dos toneladas y media, era totalmente inadecuado. Esto hacía necesario el que se le tuviesen que adscribir compañías de camiones para que la División pudiese abastecerse debidamente. La plantilla de organización de diciembre de 1944 remedió parcialmente este defecto, ya que le autorizó a la CI 50 camiones de dos y media toneladas y 49 carros remolcados de una tonelada.

Después de su llegada a Inglaterra, en septiembre de 1943, la 101.<sup>a</sup> DA reanudó su entrenamiento en los procedimientos de abastecimiento. La 490.<sup>a</sup> CDI, que llegó a Inglaterra después que la DA, fué adscrita a la misma, y conjuntamente participaron en numerosos ejercicios. Se limitó el número de aviones de la DSTT para esta clase de adiestramiento, debido a que eran más necesarios como transportes de tropas en los ejercicios de campaña. Sin embargo, cuando se consiguieron los aviones, se ejecutaron ejercicios de campaña de abastecimientos en gran escala. Para estas prácticas se reunió una enorme cantidad de paquetes, simulando suministros. Surgió un problema nuevo, que en aquella ocasión pareció extremadamente desalentador. Cuando se usaron unos trescientos aviones para lanzar suministros, la dispersión fué tan grande (en una ocasión cubrió una zona de varias millas de longitud), que la CI tardó una buena parte del día para recuperarlos. Era evi-



dente que si estos centenares de bultos hubiesen sido lanzados en una zona más reducida, se hubiesen recobrado en mucho menos tiempo. En ningún momento, antes de la invasión de Normandía, fué la zona de dispersión lo suficientemente reducida para permitir una recuperación rápida. Sin embargo, las extensas pruebas de entrenamiento fueron utilísimas, pues más tarde, en combate, la DSTT realizó una labor superior en el lanzamiento de bultos en zonas muy reducidas.

A principios de 1944 se les encomendó a los Cuerpos aéreos el recibo, empaque, carga y distribución de los suministros por aire. La 490.<sup>a</sup> CDI fué relevada de sus servicios con la División y adscrita a la Novena Fuerza Aérea. La misión de la DA, en cuanto a abastecimiento aéreo se refiere, se limitó entonces al recibo de suministros. Cuando la DA combatía en la línea de batalla, todos los servicios de la misma operaron en igual forma que las divisiones de Infantería. La CI era responsable de la recuperación de todos los suministros distribuidos por aire, ya fueran lanzados por paracaídas o conducidos por planeadores.

Para que una DA pudiese continuar operando como una División de Infantería, una vez que entrase en combate, era preciso se le incorporasen ciertas unidades, entre éstas dos compañías

de camiones de Intendencia. En la fase de planeamiento de la operación "Overlord" se hizo necesario adscribir a la DA dos de estas unidades, que permitiesen a los servicios de suministros de la organización llevar 240 toneladas de suministros, los cuales quedarían a disposición de la División inmediatamente después que hubiese hecho contacto con otras fuerzas terrestres. En la operación de Normandía, estos vehículos de suministro estuvieron disponibles el día  $D + 1$ , lo que, unido a la buena provisión de suministros en los depósitos del CE, hizo innecesario el abastecimiento por aire.

En la segunda operación aerotransportada en que participó la 101.<sup>a</sup> DA (operación "Holland o Market"), se usaron ampliamente ambos métodos de abastecimiento. Las dos compañías de camiones fueron cargadas con suministros en el Continente y se unieron a la DA el día  $D + 1$ . El abastecimiento aéreo había sido planeado para efectuar entregas automáticas durante los tres primeros días, y luego, conforme a los pedidos que se hiciesen, y generalmente se siguieron estos planes. Las compañías de camiones, o "cola terrestre", se unieron a la DA el día  $D + 1$ , y las entregas aerotransportadas de suministros se realizaron de acuerdo con los planes, con excepción de un día en que las condiciones del tiempo no lo permitieron. Los abastecimientos en



*Aviones Douglas C-47 lanzan aprovisionamientos sobre una zona de operaciones.*

paracaídas fueron lanzados en una zona considerablemente más pequeña que la que se había conseguido durante el entrenamiento. Las cargas de los planeadores, que seguían a las tropas aerotransportadas, fueron descargadas en la propia zona de aterrizaje. La Compañía de Intendencia divisionaria, ayudada por obreros de la localidad, pudo recobrar una gran parte de los suministros lanzados desde el aire; prácticamente, todos los conducidos por los planeadores. Esta operación demostró que la idea de traer una "cola terrestre" cargada de suministros era excelente. También probó, fuera de toda duda, que el abastecimiento mediante planeadores es extremadamente eficaz; pero depende de que los mismos estén disponibles para este propósito. Todavía existía alguna duda sobre la eficiencia de suministros lanzados desde el aire, debido a que la dispersión era considerable e impedía que se recobrasen los bultos que caían fuera del perímetro de la División.

En la tercera operación en que participó la División se probó que era factible el abastecimiento por medio de paracaídas y planeadores, recuperándose prácticamente todos los suministros cuando eran lanzados en una zona reducida, aun sin contar con la Compañía de Intendencia. Durante esta operación se entregaron en cuatro días unas 770 toneladas de abastecimientos, siendo recogidos con éxito y utilizados inmediatamente. Además se condujeron y descargaron de los planeadores unas 63 cargas.

Sólo quedaba un punto flojo en el abastecimiento aéreo. El avión "C-47", a pesar de su carga de pago de 8.000 libras, se limitaba a transporte de diez bultos, para así poder lograr una dispersión más reducida. Seis de éstos se llevaban sujetos debajo del avión, desde donde podían lanzarse simultáneamente. Los cuatro restantes se lanzaban desde el interior del avión por el personal del Escuadrón de Abastecimiento Aéreo. Requeríanse 300 aviones para la distribución de las 300 toneladas de suministros que necesitaba la División. Si los "C-47" hubiesen podido llevar el máximo de carga, sólo se hubiese requerido un total de 75 aviones. El desarrollo del sistema automático de descarga para este tipo de aviones no había progresado lo necesario para que permitiese su utilización en las misiones de abastecimiento en combate de la 101.<sup>a</sup> DA. Cuando tal sistema se perfecciona se permitirá la distribución de 300 toneladas por un número mucho menor de aviones. Con el "C-82", que tiene una carga de pago de 15.000 libras en distancias cortas, se podrá rea-

lizar dicha misión con sólo 40 aviones. Utilizándose el "XC-97", con una carga de pago de 42.000 libras para una distancia de 770 millas, y de 17.000 libras para 3.500 millas, y con un rápido sistema de descarga, se necesitarán muy pocos aviones para conducir considerables tonelajes a través de distancias cortas. Menos de cuarenta aviones podrían llevar las raciones diarias de abastecimiento asignadas a una DA para distancias mayores de 3.000 millas.

El planeador usado en esta guerra pasada, el "CG-4A", tenía una carga de pago un poco mayor de 3.000 libras. Se hubiesen necesitado 200 de ellos para suplir las necesidades de abastecimiento de una DA. Sin embargo, su efectividad se redujo debido a su velocidad, que era de unas 150 millas por hora, y a su vulnerabilidad al fuego antiaéreo terrestre enemigo. El planeador "CG-10A" tiene una carga de pago de más de 12.000 libras, con una velocidad de crucero de 190 millas por hora. Se requerirían unos 50 de ellos para atender a las necesidades diarias de abastecimiento para una DA. Además, debido a su mayor velocidad, no eran tan vulnerables como los "CG-4A". Un planeador que está en proyecto para dentro de unos años, probablemente tendrá una carga de pago de 16.000 libras, con una velocidad de crucero de 180 millas por hora. Se necesitarían solamente 37 de estos grandes planeadores para abastecer completamente una DA. Los paracaídas de carga usados durante la guerra pasada restringieron el peso del bulto entre 150 y 300 libras. Los nuevos desarrollos en paracaídas seguramente se harán de acuerdo con el progreso de los transportes aéreos. Debe haber paracaídas capaces de cargar de 500 a 1.000 libras, y esto reducirá considerablemente el número de bultos. Un adecuado sistema automático de descarga permitiría el rápido lanzamiento de estos bultos pesados. Probablemente habrá quien diga que es fantástico pensar que de 30 a 40 aviones, remolcando igual número de planeadores, podrían abastecer una división entera a unas mil millas de distancia por medio de paracaídas y planeadores.

Cuando se inició la guerra mundial II, allá por el 1939, sin duda alguna que muy pocos creyeron posible sostener una división entera mediante el abastecimiento lanzado desde el aire, tal como lo fué la 101.<sup>a</sup> DA en Bastogne en diciembre de 1944. Con el desarrollo constante de transportes aéreos, planeadores y paracaídas, será posible abastecer por aire a las fuerzas aerotransportadas aun a mil millas de sus bases.