



## Algo sobre Logística Aérea

*Comentarios, por el Coronel Antonio Ruéda Ureta, a un artículo del Coronel Clifford J. Heflin publicado en "Air University Quarterly Review" en otoño de 1947.*

Hemos de manifestarnos totalmente conformes en que en las próximas guerras contará más el poder industrial que el poder militar. O, dicho de otro modo, que el poder militar será una consecuencia del poder industrial.

Todavía podría decirse de una manera más genérica el enunciado de esta tesis, exponiendo que la victoria será del país cuya economía de guerra sea más fuerte y resistente, y que esta economía depende de la importancia y acierto de su organización industrial.

Esta organización económica industrial será la única y verdadera "retaguardia", que habrá que tener preparada desde la paz y defender durante la guerra.

Mirado desde un punto de vista completamente opuesto (desde el lado agresor), esa orga-

nización industrial, esa "economía-retaguardia", será el *tendón de Aquiles*, la parte más vulnerable y primordial que importará y habrá que tratar de atacar y destruir, con un golpe paralizador, muy probablemente sin previo aviso.

El Coronel Dale D. Smith, en aquella misma publicación, dice que en una nueva guerra no sería posible, como en la anterior, esperar tres años para ir capturando bases avanzadas desde las cuales poder devolver los golpes inicialmente recibidos, y añade: "En esta época de guerra atómica, ¿esperará nuestro enemigo? O, si tiene él la bomba, ¿la empleará inicialmente? Un golpe de bomba atómica puede ser un golpe que deje fuera de combate."

Realmente un ataque inicial, sin previo aviso, con energía atómica, contra esa economía de guerra, contra esa organización industrial, sería



paralizador y significaría la derrota total, pues aniquilaría las industrias primordiales, los transportes y los abastecimientos de combustibles y de otras materias vitales.

Es absolutamente cierto que ante estas consideraciones, como dice el Coronel Clifford J. Heflin, "en cualquier plan que se haga para hacer frente a esa eventualidad, la Fuerza Aérea es primordial y tiene que considerar dos factores":

1. La fuerza necesaria para neutralizar la fuerza exterior atacante, y superarla si es posible, y
2. Teniendo presente el factor tiempo (es decir, no dejando la ocasión del golpe inicial al contrario), descargar un golpe lo más definitivo posible.

Propone como ejemplo a considerar e imitar el que siempre fué principio de la Marina británica: para tener la garantía de poder en cualquier momento, mantener e imponer la situación estratégica que conviniese en todo lugar.

Seguramente debe referirse, aunque no lo dice taxativamente, a aquel principio de mantener siempre una Escuadra naval equivalente a la

reunión de las dos Escuadras más poderosas que existiesen.

Después hace referencia a unas consideraciones de tipo estratégico en relación a la organización y distribución de bases navales, que Inglaterra supo diseminar y combinar a lo largo de sus rutas mercantes navales, y alrededor de posibles enemigos en potencia, que de este modo quedaban inicialmente amenazados y asfixiados, lo cual, obligándoles a preferir permanecer en paz, evitaba la guerra y el tener que someterlos por la fuerza.

Expone unas consideraciones de mayor semejanza de la Aviación con la Marina que con el Ejército de Tierra, en cuya mayor semejanza no podemos menos de abundar, como asimismo en semejanzas de empleo y estilos estratégicos, que no son sino la consecuencia natural.

Y dice: "Exigiendo la Fuerza Aérea (en su empleo) esa misma estrategia, puede preverse un sistema de *bases principales aéreas*, *bases aéreas secundarias* y *bases aéreas de tránsito* totalmente equipadas y atendidas que permitan a las Fuerzas Aéreas concentrarse, cambiar de rumbo o dispersarse, haciendo frente a cualquier amenaza de agresión."

De la dispersión y situación de esas *bases aéreas* deduce consecuencias análogas a lo que Inglaterra consiguió de sus *bases navales*: una amenaza en potencia, y por ello una garantía para la paz.

A partir de aquí, las consideraciones que venían siendo de contenido *estratégico*, saltan sin transición a convertirse en exposiciones muy interesantes de unos modernísimos conceptos de *logística aérea*, que por su novedad y acierto son los que más nos han animado a comentar este



artículo del Coronel Clifford J. Heffin y a difundir su exposición.

Veamos algunos de estos conceptos:

“En adelante, la principal responsabilidad para la defensa y el ataque recaerá en la Fuerza Aérea, en grado cada vez mayor. Tanto en la defensa como en las ocasiones de acción obligada, el secreto del éxito radicará en el uso acertado de la Fuerza Aérea. Nuestra Fuerza Aérea tiene que ser capaz de la acción ofensiva y defensiva en cualquier parte del mundo, casi sin previo aviso.”

“Es un error común creer que las Fuerzas Aéreas son móviles por sí mismas (por su propia esencia). En su esfera propia, están realmente sometidas a las mismas (o análogas) limitaciones y esclavitudes que las Fuerzas Navales. Necesitan poseer *bases aéreas* perfectamente equipadas en todos los sectores en que puedan estar llamadas a operar.”

“Su movilidad está en razón inversa de los suministros que hayan de llevar consigo.”

Realmente se ha visto que hasta que la Aviación aliada pudo empezar a operar eficazmente en el ataque y logró la supremacía aérea, que devolvió a sus Ejércitos de superficie la libertad de acción y la iniciativa de imponer situaciones estratégicas ventajosas, y lograr resultados victoriosos, tuvieron que hacer el milagro de mantener una heroica y angustiosa situación desventajosísima, en la cual tuvieron que hacer el doble milagro de desarrollar una industria de guerra en general y una industria aeronáutica en particular que guardasen relación con la capacidad industrial y económica de sus países y



con la vulnerabilidad de la extensión de sus líneas comerciales y sus imperios de ultramar, como asimismo unas organizaciones de los escalones de tierra (al servicio de las Unidades aéreas operadoras) muy complejas. Semejantes organizaciones dice bien que no pueden improvisarse en menos tiempo del que ellos hubieron de emplear, y con lo que se ha aprendido y progresado en doctrinas y técnica aeronáuticas, sería necio suponer que las guerras futuras vayan a permitir el milagro de la improvisación y en menos tiempo todavía del que se gastó en el pasado. Sobre todo, si inicialmente hablaba el bombardeo aéreo con explosivo atómico.

Nos dice que, “a pesar de la supuesta movilidad de las Fuerzas Aéreas, resultó realmente más fácil operar con Unidades navales, alejadas de su base más inmediata, que lo que suponía operar con *aviones* dentro de aquel mismo sector. La experiencia adquirida en los planes que afectan a las fuerzas de ultramar puso de manifiesto en la última guerra la dificultad de desplazar las *Grandes Unidades de aviones modernos*, sin contar previamente con unas *bases aéreas* organizadas en los sectores requeridos”. “Debe sacarse la conclusión de que la Aviación, como el Poder marítimo antes que ella, depende, para ser eficaz, de la posesión de una ca-

dena o red de *bases aéreas* adecuadamente equipadas." "Sin ellas su movilidad es en muy gran parte ilusoria, y sin esta movilidad la estructura de la *defensa y seguridad* no es cabal."

En seguida vuelve a consideraciones (esta vez mezclando *estratégicas* y *logísticas*) para presentar cinco condiciones o requisitos en los cuales parece concretar la *seguridad* (defensa y acción).

Aunque esas condiciones están vistas bajo un ángulo de la gran nación con imperio colonial de ultramar, reduciéndolo a escala y circunstancias propias, pueden ser aplicadas a todos los diferentes casos geográficos y nacionales.

Pero ya hemos dicho que por lo que más nos atrajo este artículo a comentario fué por las consideraciones de índole *logística aérea*.

En efecto, de *logística aérea* hay todavía mucho que hablar, hace mucha falta reglamentar, y se ha dicho muy poco hasta ahora.

Se viene aplicando al aire una "logística de superficie", a todas luces anquilosada por sus velocidades acostumbradas y sus tiempos, como asimismo por los límites de distancias y radios de acción que concebía tomar en cuenta.

Hace falta romper amarras, y pensando en tres dimensiones y con un concepto revolucionario de la cuarta dimensión tiempo, como asi-

mismo con una concepción de las distancias y alcances intercontinentales, hablar de *logística aérea* con un idioma nuevo y propio del aire.

En este orden de ideas destacamos de aquellos cinco puntos los siguientes:

- 1.º Facilidad de despliegue de las Fuerzas Aéreas en cualquier dirección, distancia y momento.
- 2.º Disponer de suficiente número de *bases aéreas* principales, secundarias y de tránsito, adecuadamente situadas y equipadas.
- 3.º Contar con un apoyo logístico inmediato; que lo encuentre la Fuerza Aérea operante fuera de sí misma en todo momento.

Esto se resume y concreta en dos condiciones fundamentales: capacidad y libertad de rápida expansión y rápida concentración; y apoyo logístico inmediato garantizado.

Contra las modernísimas y hasta preconcebidas ideas del Comandante Seversky, referentes a vuelos sin escala alrededor del mundo, enormes alcances de los radios de acción de los aviones del futuro y contra la posibilidad de operar desde *bases aéreas nacionales*, sin necesidad de bases aéreas avanzadas ni bases aéreas de apo-





yo en islas, estrechos o jalones de rutas, se presentan razones de enorme carestía, gasto de tiempo, y por ello disminución de la carga útil de agresivo y disminución de número de servicios efectuados.

En resumen, disminución del efecto agresivo logrado en el mismo tiempo y con el mismo número de aviones; mayor gasto de combustible, carestía; razones ambas de economía de esfuerzo, economía de material y economía de precio.

En realidad, alguna vez sería más económico no tener que trasladar el combustible, bombas y municiones por otro medio que el propio aéreo en los mismos aviones que ejecutan el servicio desde bases nacionales. Otras veces sería más económico transportarlo también por vía aérea, pero por *unidades de transporte aéreo* diferentes de las operantes. Y otras veces (sobre todo con premeditación y anterioridad) en otro medio de transporte que no fuese aéreo (barco, tren, camión). El tiempo será, generalmente, más que la distancia u otra razón geográfica, quien señale e imponga el sistema de transporte.

Y resume así: "La idea de operar desde *bases aéreas nacionales*, sin la necesidad de establecer "bases aéreas avanzadas e intermedias",

sería bien recibida por todos los Oficiales y Mandos de Aviación, si se pudiera realizar sin pagar por ello un precio excesivamente costoso."

Nosotros nos atrevemos a añadir, que también, si (por la pérdida de tiempo en ida y vuelta) no significa una disminución de servicios rendidos en las mismas horas de vuelo y desgaste del personal y material, dignos de tenerse en cuenta en relación a los efectos logrados. Pudiera, con el mismo desgaste, consumos y tiempo, lograrse doble efecto de destrucciones y desorganizaciones del terreno enemigo, partiendo, para efectuar los servicios, de bases aéreas avanzadas a mitad de distancia. Y terminado el ciclo de servicios, logrado el efecto deseado, regresar a las bases nacionales iniciales.

Se lograría doble efecto, o se habría conseguido el mismo efecto en mitad de tiempo. Y esa misma Aviación podrá pasar a descansar y estar dispuesta a efectuar otras misiones urgentes e importantes.

Después de esto es cuando el autor, a nuestro juicio, entra en la parte más interesante, que son unas consideraciones que, aunque de índole *orgánica*, vienen, en definitiva, a desembocar en efectos de libertad y movilidad de las *Unidades*

*operantes*; es decir, en resultados de índole "logística"; esto es lo que queremos hacer resaltar sobre toda otra consideración en estos comentarios. Dice así: "De todos modos, hay razón para sostener que los *elementos de vuelo no deben tener necesidad de preocuparse de la organización de tierra, excepto como Bases que al recibirlas y proporcionarles apoyo logístico realzarán su capacidad y libertad de movimiento.*"

Ahora ya dice claramente que por tener que componerse las Unidades aéreas de *escalones de vuelo y escalones de tierra* han de trasladarse, los de aire, dentro de sus propios aviones, y los de tierra por medios terrestres o navales. (Ocasionalmente también por aire; pero hay que objetar la necesidad de aviones de transporte aéreo y el tiempo.)

La movilidad de un *escalón de vuelo* no deberá en ningún caso verse obstaculizada por la menor movilidad del personal de su *escalón de tierra*, ni por el material de ese escalón de tierra al servicio inmediato y necesario del escalón de vuelo.

Excluyendo ese *lastre* (o exceso de equipaje) y considerando solamente el *escalón de vuelo*, se obtiene, indudablemente, gran libertad, movilidad y flexibilidad para poder hacer aquella rápida expansión, o rápida concentración (de que antes se habló), de las Unidades de la Fuerza Aérea. Esto no admite dudas ni exige argumentos.

Entonces, dice, "habiendo separado por completo el *escalón de vuelo* (propiamente aéreo) de los componentes terrestres, y habiéndolo liberado de toda responsabilidad que no sea su misión de luchar, podemos predicar y pedir toda la energía posible al empleo efectivo de la Fuerza aérea moderna, desarrollando y aplicando las tácticas y técnicas más provechosas" (de puro estilo aéreo).

Comprendemos que el caso de grandes Potencias de poderosa industria es muy diferente que el caso de pequeñas Potencias, más agrícolas que industriales, reducida organización económica y carentes de colonias lejanas.

Pero como dice el Coronel Clifford J. Heflin, siempre que se vea que cierto número de naciones (reconocidas como normalmente conscientes de sus propios intereses y de su propia seguridad militar, que hayan logrado con sus principios y métodos éxitos recientes) parezcan estar de acuerdo con respecto a un tipo de ideas, es una consecuencia lógica, normal y prudente el dar

a estas ideas por lo menos la suficiente importancia para tenerlas en consideración y ponerlas en estudio, ya que de ello y de su acertada aplicación, modificada con arreglo a las variantes o especiales circunstancias, sólo éxitos y ventajas podrán derivarse probablemente.

Inglaterra, Rusia y también Alemania parece que, con características diferentes, aplicaron esos principios básicos de una *orgánica en que se independizaban al máximo posible en las Unidades aéreas tácticas y estratégicas operantes los escalones y servicios terrestres de Aviación de aquellos otros de vuelo.*

De ese modo puede lograrse que las *Unidades aéreas operantes* presenten (o envíen por adelantado) un cálculo de sus necesidades a la *Brigada técnica*, correspondiente a la organización local de la Base aérea. La cual dispone el *apoyo logístico* y la *carga de trabajo*. Entre ambas cosas, lo que se le proporciona a la Unidad aérea operante es *libertad de movimiento* y no tener que pensar en resolver problemas que en cierto modo pudiéramos llamar *domésticos*. Esta *libertad de movimiento* es, por antonomasia, la esencia de la Logística.

"Tal sistema permite la libertad de movimiento necesaria a las Unidades aéreas operantes, siempre que la situación lo recomiende, sin depender de los elementos de Tierra, ya que el personal técnico encargado de los planes conoce la situación y ha prevenido o dispuesto las *bases* necesarias antes de que llegue la verdadera situación."

"El éxito depende enteramente de una cooperación cordial entre el personal de vuelo y el de estas ramas, en todas las escalas." "No obstante, el Estado Mayor del Aire debe desempeñar un papel director, ya que son los consumidores, y tiene que hacer saber sus deseos y tratar de asegurar por anticipado el acierto y éxito de la cooperación de *esas ramas* de la organización y servicios terrestres."

Parece que, esquemáticamente, bajo el plan de operaciones de estilo inglés, viene a concretarse la organización a modo de *tres Brigadas, bajo un solo Jefe de Estación aérea*: Brigada Técnica, Brigada Logística, Brigada de Trabajo y Jefe de Sector.

Vemos un concepto logístico, que parece deber o misión del Estado Mayor; un concepto de trabajo, que pertenece a los Servicios administrativos, y un concepto técnico, que corresponde en primer lugar *al vuelo* (personal téc-

nico tripulante de los aviones), y en segundo lugar, al personal técnico de los servicios de ayuda a la navegación, armamento, combustibles, etcétera (misiones operativas en vuelo).

Dice también que aunque por haber sido derrotada Alemania (que trató de hacer una guerra de nuevo estilo aéreo) podría sacarse la consecuencia de que no se posee un método eficaz de librar una guerra de esencia aérea con éxito, es lo cierto que cuando la maquinaria bélica alemana se vino abajo el *engranaje logístico* estaba todavía en buenas condiciones de haber seguido funcionando con éxito y utilidad para su *aviación operante*. Lo que fallaron fueron las fuentes de producción de los elementos y materias que tenía que transportar y proporcionar a las *Unidades operantes* ese *engranaje logístico*. Y si en algún caso o escalón falló el *engranaje logístico*, fué fuera de la jurisdicción de la Fuerza Aérea alemana.

La habilidad con que la Fuerza Aérea alemana, y en especial la caza de intercepción (cuando ya empezó a escasear), era trasladada en organizaciones de combate completas (de un sector a otro, e incluso de Europa occidental a la oriental, con sólo unos minutos de aviso previo, sin necesidad de rehabilitar bases en el nuevo punto, ni tampoco de verse en la necesidad de regresar de nuevo a la *base origen* después de terminar una *fase de batalla aérea*), causó muchas veces la admiración de los pilotos americanos corrientes.

El sistema alemán prestó *apoyo logístico* a la *fuerza aérea operante* por medio de un sistema de *bases* y una organización enteramente independiente de las vías del *Mando de las Unidades aéreas*. Funcionaron siempre a modo de dos organizaciones o cadenas independientes: una, de apoyo logístico, que lo sacrificaba todo a proporcionar a las Unidades la mayor despreocupación posible de todo lo que significase *escalón de tierra* y a darles la *máxima libertad y movilidad*, es decir, el problema *logístico resuelto*; la otra, puramente *operativa táctica*, en la que se trataba de lograr la *máxima rapidez de empleo* y la *mayor exactitud en el cumplimiento de misiones en vuelo*.

Los contenidos estratégicos que el Mando pudiera desear o esperar de la ejecución táctica de esas misiones en vuelo, eran, en la mayoría de los casos, ignorados por todo o casi todo el personal que las ejecutaba. Esta ya es la alta misión estratégica del Estado Mayor, y aun, a veces, del Alto Estado Mayor.

Rusia también tenía un sistema de apoyo logístico aéreo que proveía y permitía la necesaria y típica movilidad de los elementos tácticos de su Aviación y el más rápido movimiento de sus Grandes Unidades aéreas; completamente separadas las funciones logísticas de las operativas en todos los grados.

Termina diciendo que parece que los Estados Unidos no han estado conformes con todo esto. Pero que, tomando ejemplo de esa coincidencia de otras naciones, podrían adoptar un sistema similar, creando *sectores* que fueran controlados por un Mando de Servicio regional.

Todas las *bases aéreas*, dentro de cada uno de esos sectores, podrían tener sus Cuarteles generales en la cabecera en que radica el Mando del sector. Es decir, que coincidiera el Cuartel general de la Gran Unidad aérea que pudiera radicar eventualmente en el sector con la cabecera o Mando del sector, mientras radique allí, y tendría aquel Cuartel general aéreo mando circunstancial sobre toda la organización y elementos de servicio local del sector, que estarían a su beneficio y cooperación en grado máximo. El *Jefe de Servicio* movería el personal y elementos de su sector de unas bases y aeródromos a otros, para que cada Unidad aérea encontrase siempre el personal especialista de tierra, los elementos de recambio y los de material, armamento y combustibles que pudiera precisar con arreglo a su tipo de avión y motor y con arreglo a su misión táctica o específica correspondiente. Ese mismo *Jefe de Servicio* podría (trasladando unos elementos a la base que cobre mayor actividad y restándoselos a la base o aeródromo que en las incidencias de la contienda pierda intensidad de trabajos y actividad aérea) conseguir en unos casos un máximo de descanso al personal, y en otros un máximo de rendimiento; siempre en beneficio de la movilidad y eficiencia de las Unidades aéreas operativas.

Vienen a ser estos sectores aéreos a modo de *compartimientos estancos* respecto a los demás sectores. Pero, en cambio, dentro de un sector no hay compartimiento estanco ninguno para todos sus elementos, que pueden estar en continuo trasiego hacia donde más falta puedan hacer y más utilidad puedan rendir a las Unidades aéreas operativas.

Cuando oímos hablar de sectores aéreos no podemos menos de pensar en la semejanza que (en un tono menor y reducido) guarda todo eso con nuestra Organización regional aérea y nues-

tras zonas aéreas, y sus sectores respectivos en cada una.

Nos congratulamos de la parte inicial de acierto que en ello pueda haber, y nos queremos sentir optimistas respecto a lo fácilmente que podría adaptarse lo mucho que falta por hacer en el terreno de la *Logística Aérea* a lo ya existente en *Orgánica*.

No parece que tuviéramos que dar ningún paso atrás en nuestras orientaciones y cimientos de Organización Aérea; pero sí que tenemos y debemos dar muchos hacia adelante. Y que el sistema o método que pudiera proporcionar máxima *libertad* y *movilidad* a la *Logística Aérea* de nuestras Unidades operativas en vuelo sería ese sistema esquemático de la *doble cadena* (acertado y rapidísimo empleo táctico de las Unidades aéreas en sus misiones en vuelo, y un sistema de apoyo logístico en la organización de los sectores aéreos dentro de las regiones y zonas). *Logística de compartimientos estancos* y

*Funcionamiento táctico de las Unidades operativas en vuelo* (con la máxima libertad, la mayor rapidez y la más estricta exactitud).

En las guerras futuras, en las que el poder y organización industrial y su vulnerabilidad o seguridad van a pesar más que el poder militar propiamente dicho, la esencia y secreto del éxito va a radicar primordialmente en el empleo acertado de la fuerza aérea. Y cada día más, la principal responsabilidad para la defensa y el ataque recaerá (como dice muy bien el Coronel Clif-ford J. Heflin) en esa fuerza aérea.

Hagámosla eficaz logísticamente por medio de una buena organización de tierra. Que del espíritu combativo en el desempeño táctico de sus misiones en vuelo ya tienen dadas buenas pruebas nuestros pilotos, y están bien impregnadas de su mejor *solera* las alegres y deportivas *cubas* en que se siguen incubando las futuras generaciones de jefes y oficiales para nuestra Aviación española.

