

Comparación de la logística de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos y las del Japón.

Por el Teniente Coronel HARRY R. PAGE.

Durante la guerra, las Fuerzas Aéreas de los Ejércitos de los Estados Unidos y las del Japón combatieron diariamente. Primero, los combates eran entre aviones individuales sobre islas del Pacífico o aislados aeródromos en el corazón de China, y luego, los combates eran entre grandes flotas de aviones, sobre Tokio. Los aviones y sus tripulaciones eran partícipes de la batalla aérea; pero igualmente lo eran los mecánicos que ajustaban los motores, los operarios de las fábricas, que remacharon miles de roblones, y los proyectistas, que al principio sólo trazaron rudos bosquejos en sus mesas de dibujo.

El mecánico de aviación, el operario de las factorías y el ingeniero, son todos parte de la logística de la aviación. Las funciones que cada uno de ellos y sus compañeros de trabajo desempeñan siguen una ilación lógica, a saber: investigación y experimentación, ingeniería, determinación de características, contratación y obtención, producción, inspección y aceptación, pruebas en vuelo y de servicio, almacenaje y distri-

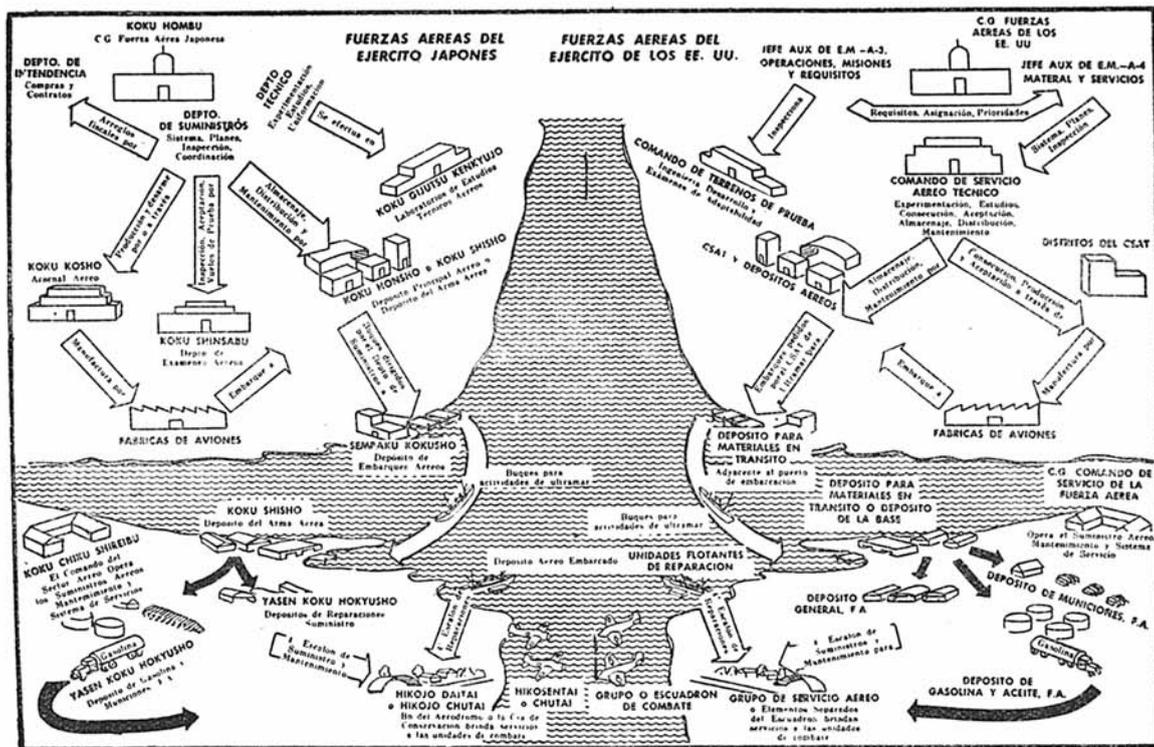
bución, conservación y reparación, y recuperación.

Otros tienen, en el campo de la logística de aviación, cargos que son menos técnicos, aunque no menos importantes; por ejemplo: construcción de bases aéreas, servicios de aviación, alojamiento, comedores, vestuario y transporte.

Cualquier nación que desee lanzar su aviación al combate tiene que suministrar los medios necesarios para lograr eficientemente las funciones mencionadas anteriormente. Tomando como base de comparación nuestra propia fuerza aérea, con la cual muchos estamos familiarizados, podemos estudiar y analizar la organización y procedimientos de logística de la aviación japonesa. Al hacer esto lograremos, además, un conocimiento mejor de nuestro propio sistema.

Empecemos de arriba hacia abajo y tomemos, primeramente, el cuartel general de una fuerza aérea.

El grabado que acompaña este artículo ilus-



tra las semejanzas entre ambos sistemas, y su propósito es demostrar, por medio de símbolos, aquellos mandos e instalaciones japonesas y americanas cuyas misiones son similares.

El Cuartel General de las Fuerzas Aéreas.

Las funciones del Jefe Auxiliar de Estado Mayor de Aviación, Tercera Sección (JAEM A-3) y las del Jefe Auxiliar de Estado Mayor de Aviación, Cuarta Sección (JAEM A-4) están íntimamente relacionadas en la red logística del Cuartel General de las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos. La oficina del JAEM A-3 determina las necesidades, prioridades y asignaciones a través del Negociado de Necesidades, y entonces éstas pasan a la oficina del JAEM A-4 para su realización. Aquí se establecen y desarrollan los planes logísticos y normas para satisfacer estas necesidades. En nuestro sistema, solamente dos secciones de Estado Mayor intervienen en estas funciones, lo cual es considerablemente más sencillo que el usado en el Cuartel General de las Fuerzas Aéreas Japonesas (FAEJ) (*Koku Hombu*), donde tres de los seis departamentos principales tenían intereses en los mismos asuntos. El principal de estos departamentos era el Departamento de Su-

ministros, el cual era responsable de formular los planes para la obtención, aceptación, almacenaje, distribución y conservación. Las otras dos secciones de Estado Mayor en cuestión eran: el Departamento de Intendencia, que entendía en la compra y contratación, y el Departamento Técnico, que era el encargado de investigaciones, diseño y uniformidad.

Agencias administrativas.

Ninguna de las agencias del Japón era comparable al Comando de Servicio Aéreo Técnico (CSAT). Las funciones del CSAT, que abarcan todos los aspectos de ingeniería, obtención, suministro y mantenimiento, las desempeñaban en el sistema japonés cuatro agencias distintas. Tres de estas agencias: el Arsenal Aéreo (*Koku Kosho*), el Depósito Principal de Aviación (*Koku Honsho*) y el Departamento de Exámenes de Aviación (*Koku Shinsabu*), llevaban a cabo las órdenes del Departamento de Suministros del Cuartel General de Aviación. La cuarta de estas agencias, el Laboratorio de Estudios Técnicos de Aviación (*Koku Gijutsu Kenkyujo*), es la agencia administrativa del Departamento Técnico. Esta agencia combinaba muchas de las características de nuestro Coman-

do de Campos de Prueba de las FAE y de los laboratorios de investigación del Comando de Servicios Técnicos de Aviación. Ninguna de las agencias de las Fuerzas Aéreas japonesas desempeñaba por sí sola las estrechamente relacionadas funciones de producción, obtención y aceptación de nuestros distritos del CSAT. La producción en fábricas, pertenecientes al Gobierno o a entidades privadas, era una función del Arsenal Aéreo. La contaduría de la producción la hacía el Departamento de Intendencia, y la inspección y aceptación final del producto era responsabilidad del Departamento de Exámenes Aéreos. El producto pasaba entonces a una organización autónoma, el Depósito Principal de Aviación, para su almacenaje y distribución. Un sistema de Secciones de Depósitos de Aviación (*Koku Shisho*) desempeñaba los servicios de suministro y mantenimiento a base de demarcaciones, similar a nuestros Comandos de Servicios Técnicos y Depósitos de Aviación.

Las agencias en los teatros de operaciones.

Los embarques de materiales a ultramar se efectuaban con una semejanza sorprendente por ambas fuerzas. Los Depósitos de Embarques de Aviación (*Sempaku Kokusho*) eran una copia de nuestros Depósitos para Materiales en Tránsito FAE. Ambos estaban encargados de acelerar los embarques de materiales de aviación a ultramar. El Departamento de Transporte Aéreo (*Koku Yusobu*) desempeñaba, al igual que nuestro Comando de Transporte Aéreo, las funciones de conducir los reemplazos de aviones a ultramar.

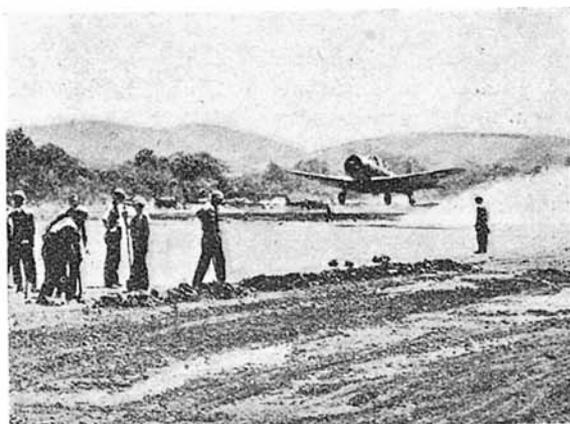
En las fuerzas aéreas en ultramar, nuestra política era establecer Comandos de Servicios FA, cuyas funciones tenían gran parecido a los Comandos de Servicios Técnicos de Aviación en la zona del interior. Los primeros eran la agencia administrativa de A-4 de la fuerza aérea. Los japoneses tenían una idea similar, aunque en menor escala. Los Comandos Aéreos de Sector japoneses (*Koku Chiku Shireibu*) estaban encargados de la inspección, suministro, mantenimiento y administración de las Divisiones aéreas (*Hikoshidan*), y en algunas ocasiones, de los Ejércitos aéreos (*Kokugun*).

Cuarto Escalón de Servicios.

El suministro y mantenimiento del Cuarto Escalón no diferían mucho. Ambas fuerzas aéreas tenían sus sistemas de depósitos. Nuestros

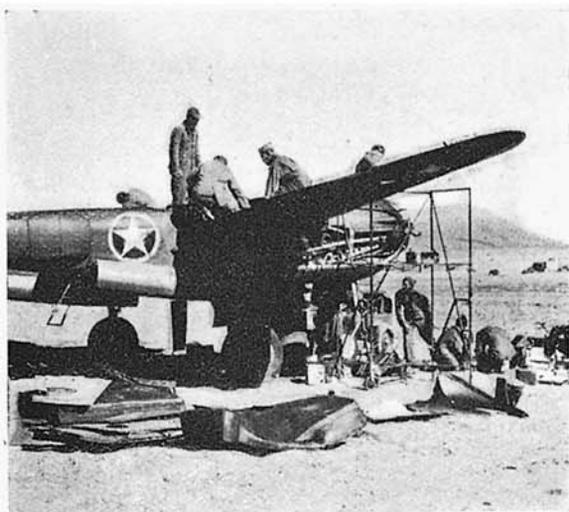
Depósitos de Gasolina y Aceite y Depósitos de Municiones FAE y los Depósitos de Gasolina y Municiones japoneses (*Yasen Koku Hoku-sho*) eran exactamente iguales. Nuestros Depósitos de Bases Aéreas, con su inmensa existencia de partes para aviones, equipo de mantenimiento y grandes facilidades para repuestos generales, tenían un duplicado en las fuerzas aéreas japonesas: los Depósitos Seccionales Aéreos Ultramarinos, que eran ramales del Depósito Principal Aéreo, en Tokio.

El Depósito General de las Fuerzas Aéreas, a cargo de un Grupo del Depósito de Aviación, más los accesorios necesarios, era la característica sobresaliente de nuestra organización logística de aviación en ultramar. El Depósito General FA podía, si era necesario, tener en existencia cualquier clase de suministros militares.



Preparación de un aeródromo en Guadalcanal, en el que, provisionalmente, presta servicio una pista.

Sus secciones de entretenimiento hacían prácticamente cualquier clase de trabajo en un avión, vehículo o reparaciones de equipo. La mayoría de ellos tenían grandes secciones de aviones y camiones de transporte. Los grupos móviles de los depósitos hacían reparaciones del Cuarto Escalón en localidades aisladas. El equivalente japonés de estos depósitos lo constituían los Depósitos de Reparaciones y Suministros Aéreos de Campo (*Yasen Koku Shurisho*), y cuando la dispersión de las fuerzas lo exigía, los Depósitos de Sección de Reparaciones de Campo (*Bunsho Yasen Koku Shurisho*). Las organizaciones aisladas y los casos de emergencias estaban a cargo de las Unidades Independientes de Entrenamiento (*Dokuritsu Seibi Tai*). Estas tres organizaciones juntas hacían una combinación



Reparación de un avión de las Fuerzas Aéreas americanas, en un aeródromo avanzado.

comparable a nuestros Grupos de Depósitos de Aviación con un Escuadrón Móvil de Reparaciones y Recuperación. Ambas fuerzas aéreas usaban buques como bases de suministro y entretenimiento cuando era necesario. Los japoneses tenían Depósitos Aéreos Embarcados y Unidades Flotantes de Entretenimiento de Motores. Nosotros teníamos las Unidades Flotantes de Reparaciones y Entretenimiento de Aviación, organizadas para funcionar en islas y en situaciones especiales.

Tercer Escalón de Servicios.

El suministro y mantenimiento del Tercer Escalón es el último eslabón de la larga cadena de servicios que se originaron hace tiempo en los Cuarteles Generales FA. Este es el eslabón que conecta directamente las unidades de combate. Con frecuencia, las funciones de suministro y entretenimiento de la organización de servicios del Tercer Escalón están tan estrechamente ligadas a las del primero y segundo escalón de las unidades de combate, que es prácticamente imposible distinguirlas. Nuestra organización del Tercer Escalón de Aviación es el Grupo de Servicios Aéreos, que, de acuerdo con la situación, tenía tres formas distintas. Nosotros po-

demostramos emplear un tipo de Grupo de Servicios que está proyectado para servir a dos grupos de combate que estén operando en un número cualquiera de aeródromos. Tenemos también otro Grupo de Servicios muy moderno, proyectado para un grupo de combate con base en un solo aeródromo de gran tamaño. La tercera forma consiste en destacamentos de cualquiera de estos tipos para escuadrones independientes de combate. El equivalente japonés de esta organización es el Batallón de Aeródromo (*Hikojo Daitai*), que es un poco mayor que el equivalente norteamericano, ya que, el mismo, presta servicios más extensos a las unidades de combate. Las funciones del Tercer Escalón del Batallón de Aeródromo están más estrechamente ligadas a las funciones del primero y segundo escalón del regimiento aéreo que en nuestra propia fuerza aérea. Del mismo modo que nuestro Grupo de Servicios puede descomponerse para servir escuadrones individuales de combate, el Batallón de Aeródromo japonés puede funcionar como Compañías de Entretenimiento de Aeródromo (*Hikojo Chutai*). Las situaciones especiales que requerían los servicios del Tercer Escalón en aeródromos aislados las desempeñaban Secciones Móviles de Reparaciones Aéreas (*Ido Koku Shurihan*), que son parecidas a nuestras unidades móviles de reparaciones, las cuales eran enviadas por los Grupos Aéreos de Servicio.

¿Qué conclusiones pueden derivarse de esta comparación? La deficiencia de organización del enemigo no puede ser una de ellas. Las dos organizaciones son idénticas, con ligeras excepciones. La falta de una agencia en el sistema japonés que manejara la ingeniería, compra, suministros y entretenimiento, puede ser considerada una de las debilidades. Hasta hace unos meses teníamos dos secciones independientes que desempeñaban estas funciones. Otras diferencias son de menor importancia; ambas fuerzas aéreas estaban tratando de conseguir el mismo objetivo: una organización que efectuase con éxito la misión logística. La misión era la misma, y, por consiguiente, la organización para llevarla a feliz término debía ser la misma.