



BUQUES LOGISTICOS DE RAPIDO DESPLIEGUE

Estados Unidos mantiene fuerzas militares para proteger nuestros intereses nacionales proveyendo una defensa avanzada para Estados Unidos continental (CONUS), disuadiendo ataques contra nuestros aliados y ayudándolos en su propia defensa en caso de que sean atacados. Para desplegar esas fuerzas militares con suficiente rapidez para asegurar que las defensas de EE.UU. y aliadas sean suficientes para reforzar y reabastecer según sea menester a las fuerzas que combaten, y para continuar brindando apoyo a las fuerzas de EE.UU. que estén desplegadas en otros lugares fuera de la zona de guerra activa, se necesitan fuerzas de transporte aéreo y marítimo. La historia nos señala que las operaciones militares de EE.UU. en el pasado han sido entorpecidas considerablemente por la inadecuación de la aptitud de despliegue rápido de las fuerzas terrestres.

El rápido despliegue de fuerzas combatientes para contrarrestar cualquiera amenaza enemiga, con frecuencia disuadirá la agresión o, a falta de eso, tendría por resultados que se produzca un menor empleo de fuerzas totales de EE.UU., una guerra más corta, menos bajas para tropas de EE.UU. y aliadas, y menos destrucción al país amenazado.

Si se desea tener esa aptitud de despliegue rápido para las fuerzas combatientes y el material, deberán existir suficientes medios de transporte aéreo y marítimo para satisfacer las exigencias militares con un mínimo de previo aviso. Ya el Ejército ha iniciado acción para establecer los requisitos para un rápido transporte marítimo. El Jefe del Estado Mayor del Ejército de EE.UU., el general Harold K. Johnson, describió los requisitos operacionales para los buques logís-

Por Edward L. Ramsey, Coronel del Ejército de Estados Unidos.

(De "Military Review", Enero de 1968)

ticos de despliegue rápido (FDL) como sigue:

—Gran autonomía a alta velocidad constante.

—Almacenaje por períodos hasta de tres años, de vehículos pesados de ruedas y orugas, y otro equipo, en condición de apresto, listos para moverse.

—Aptitud para la rápida carga y descarga en puertos existentes utilizando equipo de carga orgánico y alijadores embarcados.

—Aptitud para la rápida carga y descarga en las playas empleando alijadores embarcados y helicópteros de carga.

—Integridad por unidades del equipo embarcado al nivel de fuerza de brigada.

—Máxima confiabilidad y aptitud de conservación.

—Mínimo apoyo logístico.

El requisito de transporte marítimo del Departamento de Defensa (DDD) tradicionalmente lo ha satisfecho la marina mercante, incluyendo la Flota de Reserva de Defensa Nacional; las embarcaciones subvencionadas y no subvencionadas de registro de EE.UU.; y las irregulares y extranjeras bajo control de EE.UU.; además de la Flota básica del Servicio de Transporte Marítimo Militar (MSTS).

El DDD ha retenido en las fuerzas de transporte marítimo militar sólo aquellas aptitudes especiales que ordinariamente no existen en la flota mercante de EE.UU. Características especiales que existen en el MSTS son la aptitud de carga y descarga de vehículos en navíos porta-vehículos, transbordo por helicópteros pesados de transporte, buques cisternas de poco calado y depósitos flotantes avanzados del Ejército.

Los buques FDL son de ese tipo y representan fuerzas de transporte marítimo de reacción rápida altamente especializadas e ideadas para el propósito específico de proveer aptitudes singulares que de otra suerte no existirían en el servicio regular de transporte. Estas embarcaciones comprenderían sólo una pequeña fracción del número total de buques y una porción igualmente pequeña de la aptitud total de transporte conceptuada a base de velocidad y carga útil.

Para comprender el concepto de las operaciones de buques FDL, es necesario apreciar las diferencias que existen entre el despliegue rápido y el transporte. El despliegue rápido tiene que ver con la aptitud de reaccionar rápidamente a las amenazas de guerra limitada, mientras que el transporte concierne a las operaciones más lentas, más deliberadas y continuadas, tales como las de reabastecimiento de las fuerzas del Mundo Libre en Viet Nam.

TIEMPOS DE REACCION — CARGADOS Y DESPLEGADOS	
Destino	Días desde Bahía de Subic a 25 nudos
Sudeste de Asia (Area Sattahip-Bangkok)	2,3
Nordeste de Asia (Pusán)	2,3
Medio Oriente (Abadan)	8,7
Europa (Bahía de Vizcaya vía Suez)	15,6
Europa (Bahía de Vizcaya vía C. de Buena Esperanza)	21,2

Figura 1

TIEMPOS DE REACCION — CARGADOS Y LISTOS — CONUS		
Destino	Días de tránsito a 25 nudos desde	
	Costa occidental	Costa oriental
Sudeste de Asia (Area Sattahip-Bangkok)	12,5	21,0
Nordeste de Asia (Pusán)	8,2	16,9
Medio Oriente (Basora vía Panamá-Suez)	18,8	—
Medio Oriente (Basora vía C. de Buena Esperanza)	—	20,0
Europa (Bahía de Vizcaya)	13,5	5,8
El Caribe (Guantánamo)	6,6	1,9

Figura 2

El concepto de buques FDL es la edición más reciente del esfuerzo de proveer a las fuerzas terrestres de combate, para el período de 1970 a 1980, una bien equilibrada aptitud de despliegue mundial. El propósito principal del sistema de buques FDL es proveer una fuerza de transporte militar marítimo moderna, flexible, de reacción rápida, y capaz de desplegar equipo y abastecimientos de fuerzas terrestres rápidamente.

El diseño del buque FDL permitirá transportar rápidamente a ultramar helicópteros militares y el transporte eficaz de carga militar, excepto vehículos, en misiones de prosecución después que los buques FDL hayan desembarcado sus cargas iniciales de material militar. Estos buques se utilizarán principalmente para el rápido despliegue del material, más bien que del personal, de las unidades de fuerzas terrestres. Funcionarán en estrecha coordinación con el transporte aéreo que normalmente constituirá el principal modo de transporte para el personal de fuerzas terrestres.

El buque FDL representa un concepto singular de diseño que incluye velocidad de 25 nudos, grandes bodegas de nivel de humedad controlado, configuración portavehículos, aptitud propia para carga y descarga, rampa de popa para descarga de vehículos anfibios y operaciones de alijo hasta las playas, y la aptitud

para transferir material desde la embarcación hasta la playa por medio de helicópteros. Mediante el empleo de alijadores embarcados y helicópteros, tendrá aptitud para la rápida carga y descarga hasta la playa lo mismo en puertos establecidos que en operaciones que no sean de asalto. El buque está ideado para proveer acceso rápido al equipo embarcado, almacenado en condiciones de humedad controlada, y para permitir su conservación en una base continuada así como el aprestar y activar los vehículos antes de desembarcarlos.

Los buques FDL pueden emplearse en diversas modalidades para satisfacer las exigencias de rápido despliegue de equipo de fuerzas terrestres. Las modalidades actualmente previstas incluyen buques cargados a cabalidad y desplegados en ultramar, buques plenamente cargados y dispuestos en puertos de CONUS, y buques cargados sólo parcialmente en puertos tanto de ultramar como de CONUS.

El número de embarcaciones que se empleen en cada modalidad variará conforme a diversos factores. Estos incluirán: niveles de fuerzas requeridos para una área específica, aviso estratégico que se anticipa y consideraciones económicas tales como costos de bases de apoyo y problemas de balance de pagos que pudieran haber surgido al obtener bases formales.

La primera modalidad provee el mínimo de tiempo de reacción para satisfacer exigencias de despliegue rápido en una área específica. Se presta mejor para emplearse cuando existe una probabilidad relativamente alta de tener que descargar y existe poca o ninguna probabilidad de aviso estratégico.

cito será embarcado con el equipo y permanecerá a bordo hasta que el equipo sea descargado.

En tales condiciones, los buques FDL operarán normalmente en una forma irregular, sin escolta, entre puertos extranjeros designados o bases de ultramar. El

TIEMPOS DE REACCION - CARGUEROS CONVENCIONALES DE 20 NUDOS	
Destino	Días desde las costas occidental y oriental
Bangkok-Sattahip	48
Pusán, Corea	43
Abadan, Irán	56
St-Nazaire, Francia (Vía C. de Panamá)	50
St-Nazaire, Francia	40
Bahía de Guantánamo, Cuba	35

Figura 3

En condiciones de rutina, antes de desplegarse a una área avanzada, los buques estarán cargados con equipo de unidad seleccionado y abastecimientos del Ejército necesarios para sostener las fuerzas hasta que se puedan reabastecer. Las embarcaciones podrían desplegarse hasta las áreas avanzadas y operar allí en unidades de embarque que mantendrán la integridad de unidad del equipo embarcado al nivel de fuerza de brigada. Un destacamento de conservación del Ejér-

ciclo de operación será de aproximadamente un tercio del tiempo en tránsito y dos terceras partes en puerto.

En condiciones de emergencia, y cuando las circunstancias dictan el despliegue de tropas, a los buques FDL se les puede ordenar que procedan a gran velocidad hasta una área avanzada adecuada. La figura 1 muestra los términos de tiempo en que buques FDL, sin aviso estratégico y a velocidades de 25 nudos, desple-

LISTA DE TIPOS DE CARGAS — FUERZA DE DIVISION DE INFANTERIA	
	Toneladas cortas
Material	69.000
12.350 vehículos de ruedas y orugas	
324 helicópteros	
216 alijadores del Ejército	
Combustible (incluye abanto de 15 días—requisito de operación de aeronaves para 72 horas)	18.000
Armas y municiones (abanto de 15 días)	7.000
Misceláneos (incluye clases I, II y IV)	26.000
Total	120.000

Figura 4

gados desde las inmediaciones de las Filipinas en la primera modalidad, podrían estar listos para descargar. En los conceptos actuales se presume que aproximadamente la mitad de los buques FDL se emplearían en esa modalidad.

En la segunda modalidad, los buques estarán cargados con equipo y abastecimientos, y dispuestos en puertos de CONUS. Esta modalidad de operación provee una aptitud de rápido despliegue adecuada para situaciones en que existe cierto probable grado de aviso estratégico. En condiciones usuales, los buques que se emplean en esta modalidad normalmente regresarán a sus puertos de base para permanecer en el puerto por ciertos períodos establecidos y por lo general observarán un ciclo de una cuarta parte del tiempo en tránsito y tres cuartas partes en puerto. En todos los demás respectos, los buques FDL operarán según se describe en la modalidad de bases avanzadas. A velocidades de tránsito de 25 nudos, buques FDL con bases en CONUS estarían listos para descargar en el término de tiempo que muestra la figura 2.

En la tercera modalidad, los buques estarán parcialmente cargados de abastecimientos y dispuestos en bases en un puerto de ultramar. Comparada con la de los buques cargados y en bases avanzadas, esta modalidad implica cierto retraso en tiempo de reacción. En condiciones usuales, los buques empleados en

esta modalidad han de basarse en o cerca de los puertos designados para la carga del equipo y abastecimientos de modo que se pueda efectuar la carga en 24 horas. En otros respectos, las operaciones serán similares a las de los buques FDL cargados y en bases avanzadas.

En la modalidad final, los buques estarán parcialmente cargados con abastecimientos y dispuestos en un puerto de base de CONUS. Esta modalidad provee la mayor flexibilidad de empleo y combinación de equipo para la carga, pero no reacciona tan bien como las otras tres. En condiciones rutinarias, los buques empleados en esta modalidad tendrán sus bases en o cerca de un puerto de CONUS específicamente designado para la carga del equipo. El equipo del Ejército estará listo para ser cargado en término de 24 horas. En los demás respectos, las operaciones y tiempos de reacción serán similares a los de buques cargados con bases en CONUS.

Los tiempos de reacción en las figuras 1 y 2 no toman en cuenta las ventajas que podría derivarse de un posible aviso estratégico previo, esto es, un período de aviso logrado mediante las actividades de inteligencia y políticas. Los buques FDL, con la gran autonomía para ellos prevista, podrán aprovechar la libertad de movimiento en los mares y el aviso estratégico apresurándose hacia su posición avanzada en las inmediaciones de la zona objetivo.

APTITUDES DE BUQUES		
Aptitud	Depósito flotante avanzado (Victory)	Buque logístico de rápido despliegue
Velocidad	12 a 15 nudos	25 nudos
Capacidad de Carga	2.400 toneladas c.	10.000 tc.
Tiempo de carga	6 días	48 horas
Descarga en puerto	48 horas	10 horas
Descarga en playas	no puede	20 horas
Portavehículos	no tiene	sí
Transbordo aéreo	no tiene	sí
Abasto de combustible y apresto de vehículos	no puede	sí

Figura 5

El buque convencional típico que se espera tener disponible en los años 70 tiene una velocidad de 20 nudos, carga útil de 2.500 toneladas cortas al transportar equipo divisional, requiere tres días para la descarga, es un transporte de carga de tipo convencional, y no tiene la aptitud para descarga directa en la costa. Los buques serán cargados en la costa oriental u occidental de EE.UU. Los análisis indican que el obtener estos buques por flete comercial, descargarlos y luego volver a cargarlos con material del Ejército, tomaría un mínimo de 30 días. El depender únicamente de los buques comerciales tendría por resultado el gran aumento en los tiempos de reacción que indica la figura 3.

Una fuerza típica de división de infantería consistiría en la división básica de infantería y aquellos elementos de combate, de apoyo y servicios de apoyo de combate necesarios para mantener a la división en acción durante la operación inicial. Para la máxima flexibilidad, esta fuerza se organizaría en componentes de fuerzas de brigada y un elemento de apoyo general. La figura 4 muestra una lista de tipos de carga para una fuerza de ese tipo.

Depósito flotante avanzado

Salvo pequeñas excepciones, el material del Ejército a ser precargado en buques FDL en todas las modalidades, provendría del acopio de reservas de guerra autorizado. Los conjuntos de equipo configurados para las unidades, que serían cargados en los buques FDL en la tercera y cuarta modalidades de operación, serán los equipos reglamentarios de las unidades del Ejército que se desplieguen hasta una área objetivo. Estos buques ya estarán parcialmente cargados con abastecimientos de todas las clases para 15 días. El equipo tendrá que almacenarse de modo que pueda mantenerse por períodos extensos en condiciones de deshumidificación controlada. Tal almacenamiento no es cosa nueva y se ha empleado con sumo éxito en el depósito flotante avanzado del Departamento del Ejército en el Mando del Pacífico.

Los buques que se emplean en el depósito flotante avanzado del Ejército consisten en buques tipo "Victory" de la

II Guerra Mundial, lentos, de 12 a 15 nudos de velocidad, que han sido modificados para almacenar equipo del Ejército en condiciones de deshumidificación. Hasta hace poco, tres de esos buques permanecieron anclados en la bahía de Subic, en las Filipinas, cargados con equipo del Ejército. En febrero de 1964, el Ejército efectuó un ejercicio denominado "Quick Release" (disposición rápida) con dichos buques. Los resultados de ese ejercicio proveyeron indicaciones definitivas de que el concepto de despliegue flotante es viable y puede explotarse cabalmente con buques FDL mayores, más rápidos y menos vulnerables, ideados específicamente para tal propósito. La figura 5 muestra una comparación de las aptitudes de los buques "Victory" utilizados en el Ejército "Quick Release" con las del buque FDL.

Técnicas numerosas y variadas

Las técnicas que se emplean para reunir el equipo con las tropas son numerosas y variadas, y deberán planearse para ajustarse a la situación específica de que se trata. La aptitud del Ejército para desempeñar este tipo de operación ha sido probada desde hace largo tiempo. El Ejército tiene dispuesto de antemano en ultramar, en áreas de posible contingencia, equipo que deberá ponerse a disposición de las tropas que serían transportadas por aire desde Estados Unidos hasta la zona objetivo. Los mismos factores del planeamiento concernientes a la disponibilidad de campos de aviación y al tiempo requerido para hacer entrega del equipo, se aplican por igual a la disposición de equipo en tierra de antemano así como a las operaciones FDL.

La utilización de los FDL ayudará a resolver esos problemas reduciendo el tiempo requerido para descargar en puertos establecidos, equipo listo para uso en combate y proveyendo la aptitud de descargar en las playas donde no existen puertos, o, si existen, estos están muy congestionados para apoyar las operaciones de descarga.

Un análisis de las áreas potenciales de contingencia del mundo revela que existe un suficiente número de complejos portuarios, playas y campos de aviación disponibles con distribución adecuada para

apoyar estas operaciones. Existen también varias instalaciones portuarias, campos de aviación y playas optativas que podrían utilizarse para operaciones de buques FDL. La máxima separación entre el puerto o playa y el campo de aviación de llegada serían unos 175 kilómetros. La reunión de las tropas con su equipo se efectuaría en un mínimo plazo de tiempo empleando vías terrestres o aéreas de comunicación. En el desempeño de esta operación no se prevén problemas serios.

Los buques mercantes existentes o previstos para el futuro no podrán satisfacer el requisito del Ejército para una aptitud de despliegue rápido. Los buques actualmente disponibles en el MSTS, tales como el "Victory", sólo satisfacen parcialmente ese requisito. No obstante, durante el decenio 1970-80, el sistema de buques FDL contribuirá significativamente a proveer a las fuerzas terrestres de EE.UU. una bien equilibrada aptitud de reacción para desplegarse hasta cualquier lugar del mundo.



CUANDO LA SUERTE ES ADVERSA

Poco antes de la Guerra del Pacífico, prestó valiosos servicios en la Armada, el Capitán de Fragata Manuel 2º Escala, quien tronchó su carrera por asuntos que no pueden atribuirse a otra causa que a la suerte. En razón a sus méritos fue comisionado a Inglaterra como oficial de navegación del vapor "María Isabel", al mando de don Santiago Bynon. A su llegada al país, se le nombró Comandante de esta nave.

Comisionado para prestar auxilio a la barca "San Jorge" en bahía Misericordia, a la entrada del Estrecho de Magallanes, su buque naufragó al chocar con una roca desconocida. Fue declarado sin responsabilidad y el año 1860 asumió el mando de la corbeta "Esmeralda". En una guardia de amanecer, a cargo del Teniente 1º Enrique M. Simpson, la nave tocó fondo en las rocas de la punta Totoralillo. Absuelto de toda culpabilidad, hubo de seguir su carrera, en cargos de tierra, ya que la suerte lo había privado del prestigio indispensable para nuevos comandos. Y así una carrera brillante cambiaba su destino.