

CESEDEN

PRACTIQUEMOS LO QUE PREDICAMOS SOBRE OPERACIONES DE
HELICOPTEROS

De la revista norteamericana "Marine Corps Gazette",
Agosto 1969. Por el TCol. Dennis J. Murphy.
(Traducido por el Departamento de Información)

La guerra en el Vietnam ha dado lugar probablemente a más "lecciones aprendidas" que ninguna otra guerra en la historia. Pero, una de sus más claras lecciones ha sido aprendida por la Infantería de Marina.

La crítica al apoyo de los helicópteros de la Infantería de Marina ha aumentado durante los últimos años, pero se ha hecho poco para superar los motivos de queja. Reacciones emotivas por ambos bandos del problema parecen haber oscurecido la claridad de pensamiento. Los esfuerzos por mejorar la situación indican que el problema ha sido reconocido, pero que la causa profunda todavía persiste.

La clave del problema está en la forma en que han sido organizadas para el combate las fuerzas encargadas del apoyo por helicópteros a la Infantería de Marina. Dicho de forma más sencilla, nosotros no hemos organizado propiamente fuerzas capaces de proporcionar apoyo sostenido y totalmente adecuado para las unidades combatientes comprometidas en combate terrestre.

Este artículo en principio presenta dos cuestiones que ya se le habrán ocurrido al lector. Primera, ¿por qué deben preocuparse los "marines" de la organización de apoyo de helicópteros para las unidades comprometidas en tierra? Segunda, ¿qué es lo que está mal en el sistema que ahora venimos empleando?. Dentro de este marco analizaremos los diversos métodos y consideraciones para organizar fuerzas para el combate. Nuestro objetivo es el desarrollo de una organización que proporcione la respuesta más rápida, - sobre la base de continuidad, con los helicópteros que actualmente están a nuestra disposición.

¿Por qué debe preocuparse la Infantería de Marina de la guerra en tierra?. ¿Por qué no nos concretamos a las operaciones anfibas y dejamos la guerra en tierra para el Ejército de Tierra?. La respuesta más simple es la obvia de que nosotros estamos ya comprometidos en ella desde hace más de tres años. Echemos una ojeada a la actual situación en perspectiva.

La operación anfibia se ha terminado y las consiguientes operaciones en tierra - han ido expansionándose de forma continua tanto en volumen como en intensidad. Las - fuerzas inicialmente proyectadas para intervenir en tierra fueron configuradas específicamente para un salto anfibia. Dichas fuerzas se han ido reforzando desde entonces considerablemente. Para hacer frente a las cambiantes necesidades se han realizado diversas reorganizaciones y cambios. Se han construido elementos de apoyo en tierra y desplegado ampliamente para poder estar a la altura de las unidades combatientes. Los esfuerzos de las unidades de apoyo, especialmente los elementos de la Aviación de Infantería de Marina de ala fija, se han integrado con los de otros ejércitos (tierra, mar, aire). Muy

recientemente se constituyó un Cuartel General Táctico de Infantería de marina dentro de la Tercera Fuerza Anfibia de Marines, con el fin de ejercer el control operativo de las fuerzas adicionales que fuesen desplegadas en las dos provincias septentrionales.

Teniendo en cuenta la creciente naturaleza conjunta de las operaciones militares norteamericanas, tales hechos no fueron de extrañar. Se trataba de una evolución natural dentro de la expansión desde nuestros desembarcos iniciales a nuestro actual despliegue. Sin embargo son de esperar, y debiera de planearse así para el futuro, hechos similares. Aunque nosotros tenemos que continuar dando la máxima importancia a nuestro cometido anfibia, no nos podemos permitir pensar solamente en términos de asaltos anfibios y operaciones Uni-Ejército (tierra, mar, aire o infantería de marina exclusivamente). La crisis de la República Dominicana en 1965, nos presenta otro excelente ejemplo de cómo el comandante en jefe unificado puede tener que organizar las fuerzas que en un principio están a su disposición.

Puede ocurrir, sin embargo, que la respuesta más simple no sea la más completa. Pensamos sólo desde el punto de vista de acuerdos temporales en el Vietnam, pero debiéramos considerar otros tres factores que parece nos afectarán en el futuro.

Primero, las fuerzas estadounidenses en el Vietnam del Sur, con dos excepciones, no fueron constituidas específicamente para ser empleadas en aquella área. Solamente las unidades fluviales y la Primera División de Caballería Aérea se estructuraron y entrenaron para actuar en aquel ambiente. Parece ser que las otras divisiones fueron destinadas allí principalmente por el hecho de estar disponibles. La cuestión aquí es que una división de marines, otra aerotransportada y otra de infantería han sido igualadas a su máximo nivel. Los jefes militares reconocen las diferencias, pero pudiera muy bien suceder que, en futuras acciones, los mandos que tengan asignadas fuerzas no estén en condiciones de hacer diferencias. Todos los Ejércitos tienen que mantener fuerzas equilibradas, capaces de ser empleadas bajo cualquier circunstancia. Sus primeras misiones y cometidos permanecerán constantes, pero hay que saber apreciar plenamente también la necesidad de flexibilidad.

Segundo, el impacto del helicóptero en las futuras operaciones militares es ciertamente uno de los principales acontecimientos del Vietnam. Realmente fueron usados ya en Corea. Por consiguiente, la Infantería de Marina fue la pionera del concepto de envolvimiento vertical. Pero nunca jamás se habían empleado los helicópteros de una forma tan amplia en el combate. No es el helicóptero en sí importante, sino su movilidad que se ha manifestado como decisiva. La capacidad de transportar rápidamente masas combatientes dentro de la zona de acción del enemigo, proporciona una gran ventaja a nuestras fuerzas. Esto es particularmente importante en unas condiciones de superioridad aérea propia.

Finalmente, hay que considerar la situación mundial. Los Estados Unidos generalmente siguen la política de mantenimiento de la capacidad de "respuesta flexible" contra las amenazas a la paz mundial, buscando así evitar una confrontación nuclear. Al mismo tiempo, los dirigentes comunistas parecen crecientemente partidarios para el futuro de agresión bajo la forma de "guerras de liberación nacional". Suponiendo que no exista ningún cambio en el "statu quo", la probabilidad de intervención militar norteamericana en futuras subversiones, aparece probable aunque no deseable.

La consideración de estos hechos y nuestro actual compromiso en el Vietnam nos lleva a ciertas conclusiones. Con nuestras restricciones presupuestarias los Estados Unidos no se pueden permitir mantener fuerzas especializadas capaces de emplearse sólo dentro de ciertos ambientes. Todas nuestras fuerzas tienen que ser capaces de contribuir al esfuerzo total bajo una paridad de condiciones (¿quién habría adivinado hace unos pocos años que el "Strategic Air Command" se estaría desprendiendo del material convencional como hoy lo hace?). La Infantería de Marina como una "Fuerza en Estado de Alerta", tiene que estar preparada para utilizarse bajo cualquier condición. Lanzados desde uno de los "Grupos Anfibios Dispuestos", podemos volver a ser los primeros en tierra en una futura crisis. Igualmente tenemos que estar dispuestos a permanecer en tierra mucho después de que la operación anfibia haya terminado y a través de cualquier organización de unidades que pudiera suceder. Por tanto, una considerable cuantía de nuestro pensamiento tiene que estar encaminada necesariamente a las operaciones en tierra, dentro de un esfuerzo combinado o conjunto en el seno de la guerra extendida a áreas terrestres.

¿Qué es lo que no funciona en nuestra actual forma de emplear los helicópteros? El sistema no proporciona suficiente flexibilidad ni rapidez de respuesta para explotar totalmente nuestra capacidad. El Ala Aérea de Infantería de Marina en apoyo general de las divisiones, proporciona apoyo de helicópteros para el cumplimiento de una misión, sobre la base de petición del mismo. Dichas peticiones se consolidan a nivel división, asignando prioridades y utilizando dicha ala. Cualquier conflicto serio entre las peticiones divisionarias será resuelto a nivel del III MAF. Las peticiones aceptadas llegan a ser misiones para las unidades de helicópteros a través de la orden fragmentaria del ala para las operaciones del "siguiente día". Si todo pudiese planearse de esta manera, no habría ningún problema. Pero las operaciones de combate no siguen un esquema rígido y exigen flexibilidad. Puesto que las peticiones exceden normalmente a los apoyos, todos los helicópteros disponibles tienen que ser utilizados plenamente para las misiones previstas. Normalmente no queda ninguno en reserva para peticiones inmediatas y urgentes. En tales casos tienen que cancelarse o posponerse una o varias de las misiones previstas, lo que crea problemas para las unidades cuyas misiones se ven descuidadas, impulsándolas a una situación de frustración.

El sistema actual fue diseñado para realizar el máximo uso de los helicópteros disponibles. Sin embargo, la eficiencia óptima desde el punto de vista de un transporte

no se traduce necesariamente en máxima eficacia para las fuerzas combatientes. Tal como se hace ahora, las unidades combatientes tendrían que predecir continuamente sus necesidades con un día de anticipación.

Normalmente, los "heliotransportes" a grandes distancias se planean con días y hasta semanas de anticipación, pero tales operaciones no constituyen norma sino más bien excepción. El tipo de actividades a las que hay que hacer frente con más frecuencia en Vietnam del Sur, con resultados algunas veces sumamente decisivos, son reacciones contra inesperados eventos. Encuentros con fuerzas enemigas de nivel sección o mayor ofrecen interesantes objetivos. Estos encuentros comienzan generalmente con pocas bajas por ambas partes, pero pueden convertirse rápidamente en duros combates de pequeña unidad que exigen rápida reacción para asegurarnos decisivos resultados favorables.

La repuesta más eficaz en tales situaciones implica una rápida reacción en muchos escalones. La unidad en contacto tiene que mantener la presión y fijar al enemigo. Los observadores avanzados han de preparar rápidamente las armas de apoyo para cortar al enemigo la retirada o el refuerzo. Hay que utilizar rápidamente los refuerzos propios para rodear al enemigo y conseguir así que la total potencia de fuego de nuestras armas de apoyo se utilice eficazmente. Si el cerco puede estrecharse oportunamente, toda la fuerza enemiga puede ser contenida y aniquilada sin que ninguna de nuestras propias unidades se haya comprometido de manera decisiva. Mediante el uso de refuerzos heliotransportados muchas unidades han logrado abrumadores resultados favorables con esta técnica.

Sin embargo, muchos jefes de Infantería de Marina han encontrado difícil obtener suficiente número de helicópteros oportunamente para explotar tales contactos. Los refuerzos son puestos en marcha mediante medios de superficie, en la mayoría de los casos, a pie, mientras que la unidad en contacto intenta destruir al enemigo con las armas de apoyo. La mayoría de las veces, el enemigo se retira antes de poder ser envuelto, llevándose muchas de sus bajas y armas. Tales acciones producen frustración, porque nuestras propias unidades no pueden precisar qué daños han causado al enemigo. Consiguen poca satisfacción para los esfuerzos o bajas que han tenido. Otras veces el enemigo ha sido reforzado antes que nosotros. En tales casos, un batallón se vió a menudo comprometido antes de que el enemigo se retirase de un combate por el fuego que había comenzado a nivel de sección. Los resultados en estos casos normalmente no nos fueron favorables.

El movimiento por medios terrestres es lento y a menudo tedioso. El tiempo es esencial en la reacción. Normalmente, los helicópteros tienen que ser tomados a prisa y confusamente para un transporte de tropas en caso de emergencia. El jefe que controla las tropas en tierra no controla los helicópteros, de manera que nunca existe seguridad de que vaya a haber la necesaria concordancia dentro del plazo oportuno. A causa de esta inseguridad la mayoría de los mandos se mueven utilizando cualquier medio inmediatamente disponible.

Aunque la reacción sea pobre también es necesario considerar el aspecto logístico. Los batallones que actúan en zonas inaccesibles por carretera, o lejos de bases fijas, dependen de los helicópteros para su aprovisionamiento. Estas zonas son las que normalmente utiliza el enemigo para operar y por tanto el aprovisionamiento por helicópteros ha llegado a ser normal para los batallones que maniobran. Para aligerar la carga personal, el aprovisionamiento se planifica, generalmente, al día y las entregas de lo pedido suelen realizarse poco antes de que el batallón se detenga ante la llegada de la noche. La lista de peticiones es enviada por radio el día anterior al S-4 del batallón. Entonces éste pide helicópteros y organiza la carga dentro de la zona de apoyo logístico. En algunos casos se planean las operaciones de tal forma que una compañía tiene que tomar la totalidad de las provisiones en una zona de aterrizaje a cierta distancia de la posición que se preveía debiera ocupar por la noche. Aunque el suministro por helicópteros ha llegado a ser normal para batallones en movimiento dentro de un "país de indios", se hacen grandes esfuerzos para evitar establecer normas rígidas. El momento de realizar las entregas varía de unos días a otros. Rara vez se usa dos veces seguidas la misma zona de desembarco (LZ). Cada batallón tiene sus propias modificaciones, acordes con su estilo de operar. Pero cualquiera que sea la forma en que se haya organizado el suministro, la seguridad es de importancia capital. Hay que tomar todas las precauciones para disminuir la vulnerabilidad de las unidades durante el desarrollo del aprovisionamiento. Aquí hay que hacer constar que los procedimientos descritos son sólo un intento para aclarar la conexión existente entre la planificación del aprovisionamiento y la forma de llevar a cabo las operaciones diarias.

Si todo marcha de acuerdo con lo proyectado, esta técnica es extremadamente eficaz. Pero los problemas surgen cuando lo planificado ha de cambiarse. Si el batallón está en contacto con el enemigo, precisamente a la hora en que estaba proyectado su aprovisionamiento, o si ha cambiado su dirección de progresión, no puede disponer oportunamente de otra adecuada LZ, resultando entonces que sus helicópteros para suministro son sustraídos para otra misión. Muchas veces el resultado es que no hay suministro para aquel día o peor aún, que el aprovisionamiento de municiones de emergencia debe realizarse bajo las condiciones más desfavorables. Se ha dedicado un gran número de estudios a este problema, pero todas las soluciones se basan generalmente en un tiempo fijo de reaprovisionamiento. La planificación logística es vital en el combate, particularmente para un batallón que ha de maniobrar y que sólo puede llevar consigo lo que las tropas pueden transportar sin malgastar sus energías. Pero algo está mal cuando la flexibilidad operativa llega a sacrificarse a la rigidez logística.

Podrían citarse muchos otros ejemplos de pobreza de flexibilidad por aquellos que tienen experiencia de operaciones aeromóviles. Pero para los lectores que no la tengan lo que hemos dicho proporciona suficiente fundamento a lo que sigue.

Para aumentar la flexibilidad de nuestro apoyo de helicópteros y reducir a la vez su tiempo de reacción tenemos que organizar nuestros medios para que el combate dentro

de la zona en la que nos encontramos comprometidos. Solamente necesitamos considerar la situación objetivamente y aplicar los principios que hemos predicado en nuestras escuelas.

Uno de estos principios es el de la unidad de mando. Este nos habla de dar a cada mando la autoridad y los medios que necesita para el cumplimiento de su misión. Este principio procede lógicamente de una aplicación de los conocidos de masa, economía de fuerzas y simplicidad. Nosotros nos adherimos a estas verdades, considerándolas válidas para cualquier elemento de apoyo al combate, pero no para el apoyo de los helicópteros. En esencia hay poca diferencia entre la movilidad proporcionada por un helicóptero y la de un vehículo acorazado anfibio. Estos actúan en diferentes medios pero con la misma misión: transporte. ¿Por qué se los considera diferentes a la hora de organizarles para el combate?. Lo esencial es que nuestras fuerzas tienen que organizarse para que el mando pueda concentrar su capacidad combativa en el lugar decisivo y en el momento oportuno. Por lo tanto la capacidad combativa tiene que incluir no sólo a los efectivos humanos y potencia de fuego, sino también a la movilidad. Los medios encargados de proporcionar movilidad no debieran ser controlados al más alto nivel de mando, sino a aquél en el que se ejecutan las misiones de combate, es decir, no superior al de división. El almirante Mahan expresaba esta idea elocuentemente: "Suponiendo el mismo número de componentes de una fuerza, nunca será más fuerte en dos manos como en una, porque no está perfectamente concentrada".

Al organizar nuestras fuerzas para el combate debemos considerar dos factores básicos: primero, nuestra misión y las posibilidades de nuestras fuerzas combatientes y de apoyo disponibles; segundo, el enemigo y el terreno sobre el que hemos de combatir.

La misión de una división de "marines" supone no sólo realizar asaltos anfibios, sino también otras operaciones. Para operaciones realizadas en tierra la división necesita apoyo de elementos combatientes así como apoyo logístico de las tropas y del Ala Aérea de Infantería de Marina. La capacidad combativa de la división se basa en sus componentes básicos tácticos: los batallones de infantería. La principal misión de estos batallones es "localizar, atacar y destruir al enemigo por el fuego y la maniobra o rechazar su asalto mediante el fuego y el combate a corta distancia". Es evidente que esta es la misión de nuestras unidades de Infantería de Marina en el Vietnam del Sur.

El apoyo de helicópteros para una división es proporcionado por un Grupo de Aviones de Infantería de Marina, compuesto de un Cuartel General y Escuadrón de Entrenamiento, un Escuadrón de Base Aérea de Infantería de Marina y dos o más escuadrones de aviones. Cada MAG se organiza en función de la misión y de las disponibilidades existentes en el lugar desde donde actuará. La misión de un MAG de helicópteros es proporcionar "apoyo para las operaciones helio transportadas... y a aquellas otras operaciones aéreas que se le encomiende". El Escuadrón de Entrenamiento y Cuartel General (H&MS) realiza el apoyo logístico y administrativo para las unidades agregadas al MAG. El Escuadrón de Base Aérea de la Infantería de Marina (MABS) proporciona insta

laciones aéreas y servicios al MAG. Los tipos de escuadrones de aparatos que se pueden asignar a un MAG de helicópteros son ligeros, medios y pesados, (respectivamente HML, HMM y HMH) así como un escuadrón de observación (VMO). Los HML y HMM transportan fundamentalmente personal. Los HMM pueden transportar cargas tanto interna como externamente, mientras que los HML sólo lo hacen internamente. Los HMH, en principio, transportan suministros y equipo pero también pueden transportar personal. Los VMO proporcionan aparatos para el reconocimiento visual y la observación de zona. Los VMO a veces utilizan helicópteros armados y aparatos de reconocimiento también armados, -- desde hace poco, si son asignados. El número de aviones por escuadrón, así como el número de escuadrones por MAG, depende de las necesidades de la misión de éste, así como del número de aparatos y tripulaciones disponibles. El número de helicópteros programado en apoyo de una división de Infantería de Marina, puede considerarse en principio como el suficiente para el transporte de un solo "Regimental Landing Team" (Equipo de Desembarco Regimental). Las razones para esto se basan fundamentalmente en la misión anfibia de la Infantería de Marina. Las posibilidades y consecuencias en la modificación de la citada cuantía no son pertinentes en este artículo y no las trataremos. Dada esta capacidad de transporte, bien entendido que pudiera muy bien no estar siempre disponible al mismo tiempo, el problema en cuestión se remitirá al método más eficaz de organizar los medios disponibles.

Las fuerzas enemigas contra las que lucha la Infantería de Marina en el Vietnam se han descrito ya con demasiada frecuencia como para repetirlo aquí en detalle. En raras ocasiones emplean unidades de volumen superior a batallón. Intentan evitar contacto con nuestras fuerzas, más numerosas, y buscan la oportunidad de actuar sobre unidades más pequeñas o patrullas. Cuando se concentran para un ataque a un lugar vulnerable, nuestra reacción tiene que ser rápida y decisiva. El difícil terreno del Vietnam del Sur es también muy conocido. Existe un factor muy importante y es que las áreas de operaciones bajo la responsabilidad de los "marines" son sumamente grandes. Por tanto, los factores tiempo y espacio en tales áreas son tan críticos para nuestra movilidad, como la topografía del terreno.

Estas son las piedras angulares del tema que nos ocupa: una división de "marines" y los helicópteros previstos para apoyarla. ¿Cómo podemos organizar estos medios para obtener la capacidad de reacción más rápida, sobre una base de continuidad, con los helicópteros que ahora tenemos disponibles?

Las fuerzas no orgánicas de una unidad que actúan en apoyo de otra, normalmente se organizan para el combate siguiendo uno de estos tres métodos:

- 1º. Pueden agregarse. A no ser que se especifique expresamente en la orden de agregación, ésta implica plena responsabilidad del control, dirección, y apoyo sobre la unidad agregada. Generalmente las agregaciones tienen carácter temporal.

29. Pueden asignarse en apoyo. Es éste un método que requiere una fuerza, bajo el mando de su cuartel general superior, para apoyar a otra específica y autorizada para responder directamente a las peticiones de ayuda de la unidad a apoyar. El apoyo como relación de mando no debe confundirse con las misiones tácticas que se dan normalmente a las unidades de apoyo por el fuego.
30. Pueden asignarse, bajo control operativo, a la unidad a apoyar. Esto implica la asignación de cometidos y la dirección autorizada que es necesaria para cumplir la misión. El control operativo "debe ejercerse mediante el empleo de las unidades orgánicas normales asignadas, a través de sus mandos naturales". A no ser que se pida ayuda por uno de dichos mandos, el control operativo no se extiende a materias tales como administración, organización, disciplina o instrucción.

Sería innecesaria una larga discusión sobre las ventajas e inconvenientes de cada uno de estos métodos. Aunque posible, bajo ciertas condiciones, el agregar unidades de helicópteros a una división en Vietnam del Sur sería torpe e innecesario. Logísticamente, la división no podría atenderlas. Incluso aunque dicho cometido de apoyo logístico divisionario fuese excluido, la agregación continúa siendo el método menos deseable para conseguir nuestros objetivos. El método que se está utilizando ahora es el del apoyo, y es éste el que intentamos mejorar. Esta solución no proporciona al jefe divisionario todos los medios y autoridad que necesita para emplear sus fuerzas eficaz y económicamente. Puede emplear tropas y potencia de fuego, pero tiene que salirse fuera de su unidad para obtener verdadera movilidad.

La única forma de satisfacer nuestro propósito es colocar a las unidades de helicópteros bajo el control operativo de la división. Esto da al jefe de ésta toda la autoridad que necesita para explotar plenamente la movilidad proporcionada por los helicópteros. Las mejoras resultantes en tiempo de reacción y en flexibilidad son obvias. Pero el resultado más importante es que el mando divisionario controla a todos los elementos de su capacidad de combate: tropas, potencia de fuego y movilidad.

Para llevar a cabo esta propuesta sería puesto un grupo de helicópteros bajo el control operativo de una división. El MAG se organizaría para dar una determinada capacidad de transporte a una fracción divisionaria. Esta fracción dependería de factores tales como el número de batallones a emplear, la extensión de la zona divisionaria de operaciones y la naturaleza del terreno. Del número y naturaleza de helicópteros a utilizar, se desprendería el número y tipo de escuadrones que serían asignados al MAG. El grupo debería estar localizado en o próximo al puesto de mando de la división, sobre un aeródromo, si es posible. La seguridad del puesto de mando divisionario se extendería a garantizar también la adecuada protección de los citados medios. Una unidad de control de tráfico (MATCU) sería agregada al MABS para actuar en la torre del campo de aterrizaje y en ayudas a la navegación. El escuadrón agregado al MAG proporcionaría perso-

nal suficiente para el entretenimiento y para permitir al H&MS operar de forma continua.

Administrativamente, el grupo continuaría bajo el mando del Ala Aérea de Infantería de Marina. Las normas de dicha unidad relativas a niveles operativos y seguridad de vuelo seguirían siendo aplicadas. También procedería de aquélla el apoyo logístico. El único cambio implicado en esta propuesta se refiere a los procedimientos operativos. Todas las misiones serían asignadas por la división, a través del jefe del MAG. Este actuaría como asesor del jefe de la división para operaciones con helicópteros. Por tanto, el Oficial Aéreo Divisionario podría dedicar todos sus esfuerzos a coordinar aquel apoyo aéreo no proporcionado por el grupo de helicópteros. Para el éxito de esta propuesta es absolutamente esencial el mantenimiento de una coordinación extremadamente estrecha entre la división y las planas mayores del MAG.

Este punto no puede ser excesivamente sobrevalorado. La mera asignación de escuadrones de helicópteros bajo el control operativo divisionario no proporcionará los resultados deseados. El jefe del grupo y la plana mayor son absolutamente necesarios para proporcionar el asesoramiento técnico requerido al objeto de asegurar operaciones eficientes. Ellos enseñarían al estado mayor divisionario a apreciar las posibilidades y limitaciones de la movilidad aérea.

Inversamente, la plana mayor del MAG se familiarizaría inmediatamente con la situación de la división, sus cometidos y planes. Estarían al tanto de los últimos acontecimientos y serían capaces de influir en decisiones que les atañen. La asignación de misiones a los escuadrones estarían basadas entonces en un pleno conocimiento de la situación y no simplemente en una petición. Una tan estrecha colaboración llevaría indudablemente a procedimientos perfeccionados y mejor perfilados, lo que a su vez se resolvería en una explotación más eficaz de sus posibilidades. Una inapreciable consecuencia de esta organización propuesta sería la creación DE HECHO de un equipo tierra-aire.

Algunos dirán que no tenemos suficientes helicópteros para adoptar esta propuesta. Sin embargo, dada la forma en que los "marines" están diseminados en el Vietnam, resulta ridículo intentar el empleo de un control centralizado a nivel de MAF. (Marine Air Force). Si una división tuviese que satisfacer una necesidad de helicópteros superior a la parte que le corresponde normalmente, resulta difícil concebir que dicha necesidad pudiera ser inmediata. Lo más probable es que se pudiera conocer con varios días de anticipación y ser así fácilmente satisfecha mediante un acuerdo de las divisiones o a nivel MAF si fuese necesario.

Aparte de la teoría del "control centralizado" existe un mito acerca de nuestra escasez de helicópteros, que sería necesario eliminar. Frecuentemente se ha oído que "la División de Caballería Aérea tiene más helicópteros que la totalidad de la Infantería de Marina". Esto no sólo es falso matemáticamente sino que desvirtúa el hecho de que un

grupo de helicópteros típico de Infantería de Marina tiene mayor capacidad de transporte de tropas que la Caballería Aérea.

La Primera División de Caballería (Aeromóvil) es capaz de transportar aproximadamente una tercera parte de sus elementos de maniobra, con apoyo de combate, en un sólo transporte. Esto equivale a dos batallones aeromóviles y a los elementos de asalto - de tres baterías de obuses de 105 mm, o una combinación de ambos. Como ya hemos dicho anteriormente, el apoyo por helicópteros previstos para una división de Infantería - de Marina es capaz de transportar los elementos de asalto de un RLT (Regimental Landing Team). Ambas cuantías presuponen situaciones normales de empleo. Si se consideran los volúmenes relativos de los batallones del Ejército de Tierra y de la Infantería de Marina, la ventaja en capacidad de nuestros helicópteros de Infantería de Marina se hace aún - más evidente.

¿Les parece increíble?. Un estudio a los cuadros siguientes junto con algunos - simples cálculos aritméticos disiparán toda duda. El cuadro número 1 describe las tablas de organización y equipo (TOE), por lo que respecta a los aparatos para una División - Aeromóvil del Ejército de Tierra. El cuadro número 2 los mismos conceptos referidos a - un típico MAG de helicópteros de Infantería de Marina. Siendo ambas organizaciones las que se usan normalmente en el juego de la guerra o en instrucción dentro de nuestras escuelas.

CUADRO 1 DIVISION AEROMOVIL

Tipos de Helicóptero	OV- 1	OH- 6	Armed UH-1B	UH- 1B	UH- 1D	CH- 47	Total
C. G. de Brigada (3)		8			5		39
C. G. Esc. Cab. Aérea.....			5		2		7
Tropas Cab. Aérea (3).....		10	11		6		31
Artillería Divisionaria		16	39	4			59
Cía Entre. y Apoyo.....		4			5		9
Grupo Sanitario					12		12
Cía Grp. Avia. Apo. Tierra....	6	10		6	4		26
Batallón Asalto (2).....		3	12		60		150
Bón. Apoyo Asalto.....		3				48	51
Total División	6	93	101	10	176	48	434

CUADRO 2 TÍPICO MAG (HELICOPTEROS)

Tipos de Helicóptero	OV-10	UH-1	CH-46	CH-53	Total
HML		24			24
HMM (4)			21		34
HMH (2)				24	48
VMO	18	12			30
Total MAG	18	36	84	48	136

De los 434 aparatos de una división aeromóvil, 200 no pueden ser utilizados para el transporte de tropas. Estos incluyen todos los de observación y los armados exclusivamente para combatir. Sin embargo, no todos los restantes se dedican al transporte de tropas. Los helicópteros del cuartel general de la brigada UH-1D son de mando y control y raras veces se considera la posibilidad de utilizarles para transporte de tropas, pese a estar armados. Los helicópteros del Grupo Sanitario son para evacuaciones, pero por otra parte al llevar la Cruz Roja no pueden usarse como transporte. Los relativamente pocos helicópteros del escuadrón de caballería aérea, artillería divisionaria, compañía de entretenimiento y la compañía apoyo a tierra del grupo de aviación, son imprescindibles para el cumplimiento de las respectivas misiones de estas unidades en las operaciones aeromóviles. Por tanto, el transporte de tropas y material para esta división es realizado por los dos batallones de helicópteros de asalto y por el batallón de helicópteros de apoyo al asalto. La capacidad de carga de los CH-47 y UH-1D en hombres con equipo de combate es respectivamente de 33 y 8. Esto da a la división una capacidad de transporte de unos 2500 hombres.

Los únicos helicópteros de la Infantería de Marina que consideraremos son el CH-46 y CH-53 con una capacidad de transporte de 17 y 34 hombres respectivamente. Ninguno de éstos han sido transformados para misiones especiales, por lo que están disponibles para el transporte de tropas. Esto proporciona a nuestro MAG una posibilidad de transporte de 3000 hombres.

Los citados cuadros se refieren a plantillas teóricas. Sin tener en cuenta las pérdidas por combate y entretenimiento, la capacidad de transporte dada para la división de Caballería Aérea y de Infantería de marina es, en consecuencia, la que se supone tienen. Los lectores que tengan acceso a estos tipos de información pueden hacer una comparación semejante entre la caballería aérea y los tres MAG de helicópteros de la infantería de marina en el Vietnam. Puesto que es dudoso que haya siempre el suficiente nú-

mero de helicópteros para cumplir todas las peticiones, la comparación precedente nos enseña una lección: lo que cuenta no es cuantos helicópteros se tienen, sino la forma en que se emplean.

Otros críticos dirán que esta propuesta sería mucho menos eficiente que el procedimiento que actualmente seguimos. Es cierto que algunos helicópteros pudieran permanecer inactivos, así como su tripulación y equipo, hasta que fuesen necesitados. Es posible que pudiera alcanzarse una utilización algo más baja, empleando los helicópteros de esta manera. Sin embargo, parece ser que si una división conoce siempre con qué medios de transporte puede contar, haría sus planes de operaciones de acuerdo con aquellos. Como consecuencia, probablemente, tendríamos que ponernos en guardia contra el peligro de una excesiva utilización. Esencialmente, esta propuesta implica una permuta: la posibilidad de una utilización completa menor, desde el punto de vista del transporte, a cambio de una respuesta más eficaz a las necesidades inmediatas del combate. Es la misma clase de dilema implicado en la carga de combate de un vehículo como concepto opuesto a una capacidad de carga puramente administrativa. Bien merece la pena permutar una cosa por otra.

Pudiera haber muchas otras objeciones a esta propuesta. Sin embargo, éstas no cambiarían la situación. La movilidad es una parte integrante de la capacidad combativa total y, si no se controla no puede contarse con ella. Remitámonos de nuevo al almirante Mahan "No existe la fuerza para la movilidad, sino la movilidad para la fuerza."

Tenemos las tropas, las tripulaciones aéreas, suficientes helicópteros, y la demostrada capacidad para explotar las ventajas que nos proporcionan éstos. Todo lo que tenemos que hacer es organizar adecuadamente aquellos medios para la clase de combate en la que estamos o estaremos comprometidos. Para hacer esto sólo necesitamos aplicar lo que se enseña en nuestras escuelas: Practiquemos lo que predicamos.
