

PRINCIPIOS Y FUNCIONES DEL APOYO LOGISTICO

(CONTINUACION)

Coronel HUMBERTO ESPINOSA PEÑA



(2) **Clases II y IV:** Recordemos cómo estas dos Clases de Abastecimiento agrupan elementos de la misma naturaleza, a pesar de ser ellas **dos Clases distintas**. Su manejo y distribución son similares, por lo cual se consideran ambas dentro de este punto, pero incluyéndolas separadamente:

a) **Abastecimientos Clase II:** Consisten en todos aquellos elementos de vestuario, equipo, etc., fijados por Tablas de equipo o de dotaciones.

1. **Pedidos:** Al nivel Brigada, el procedimiento para conseguir el reemplazo de los elementos de esta Clase destruidos, perdidos o gastados en servicio, es el siguiente:

- Los Comandantes de Cp. someten un pedido; justificado por una certificación de pérdida o destrucción, al S-4 del Batallón, quien los consolida y transmite al S-4 de la Brigada, (con destino a la Sección Abast. de la Cp. Servicios). Las Cps. Separadas siguen independientemente el mismo proceso. Estas solicitudes son informales y pueden efectuarse por teléfono, mediante notas o mensajes, o simplemente declarando los artículos que se han perdido, destruido o gastado y solicitando su reposición.
- El S-4 de Brigada consolida las diferentes solicitudes y prepara pedidos formales usando la identi-

cación y nomenclatura apropiada y junto con el cuadro de distribución de equipo los tramita a los Ofis. de Abastecimientos de los Servicios Técnicos correspondientes de su Escalón Superior (Canales Técnicos).

- Los Servicios Técnicos del Escalón Superior siguen un procedimiento semejante y tramitan los pedidos consolidados a los PA del Ejército.

2. **Distribución:** En líneas generales el proceso de distribución de los elementos Clase II, sigue los siguientes pasos:

- Al nivel Ejército, esta Clase de abastecimientos se almacena en los Depósitos y PA. Los vehículos tanques, accesorios y equipos para ambos, en los centros comunes o parques de vehículos y el armamento mayor, sus accesorios y repuestos, en los parques de artillería. Aquellos elementos de reemplazo frecuente, tales como calcetines, calzado y otras prendas, se almacenan en cantidades limitadas en los PA adelantados del Ejército, de donde se suministran directamente a las Unidades, mediante cambio de los artículos inservibles, o el pedido y certificación de su pérdida o destrucción.
- El Escalón Superior, mediante los

trámites ya explicados, obtiene los elementos de las instalaciones del Ejército y los transporta a sus PD de donde los distribuye a sus Unidades.

En ciertos casos se autoriza a las Brigadas para obtener el abastecimiento de esta Clase directamente de los PA del Ejército.

En cualquiera de los dos casos el Escalón Superior notificará a las Brigadas sobre cuándo y dónde deberán recoger sus elementos.

Ocasionalmente el Escalón Superior empleará el sistema de distribución a Unidad, para sus Brigadas, pero lo normal es que ésta se efectúe por PD.

- El Grupo de distribución del Pel. Admón. de la Cp. de Servs. de la Brigada, recibe los artículos del PD. Escalón Superior los transporta al Area de Trenes de la Brigada en donde los separa conforme a los pedidos de las Unidades, a quienes los entrega empleando uno cualquiera de los métodos de distribución.

Conviene tener en cuenta que si los elementos no son necesarios a las Unidades con extrema urgencia, su distribución deberá efectuarse cuando éstas no se encuentren en primera línea sino en Areas de Reserva o de Descanso. En el caso contrario, los artículos que se requieran con urgencia se distribuyen empleando transporte de la Brigada junto con las raciones Clase I. Cuando las circunstancias lo exijan, la Brigada puede establecer PD adelantados para hacer la distribución inmediata a las Unidades.

b) **Abastecimiento de Clase IV:** Sabemos que éstos comprenden aquellos abastecimientos del mismo tipo de los de clase II, pero que se suministran por encima de las dotaciones fijadas y también algunos artículos especiales.

1. **Pedidos:** El procedimiento es semejante al indicado para las solicitudes de elementos Clase II. La diferencia entre los dos radica en que los correspondientes a los Abastecimientos Clase IV deben tramitarse por los conductos regulares (Canales de Mando) y no por Canales Técnicos.

2. **Distribución:** También sigue un proceso similar descrito para los Abastecimientos Clase II, pero como muchas veces los artículos de Clase IV son numerosos, de gran volumen o peso, es más frecuente el caso de que las Brigadas lo reciban directamente en los PA del Ejército.

Durante el combate y cuando se presenten necesidades urgentes de Abastecimientos Clase IV, particularmente para Sanidad y Transmisiones, los responsables de estos Servicios pueden conseguirlos directamente y de manera informal (mediante una simple llamada telefónica, por ejemplo) de la instalación más cercana, a fin de no paralizar la actividad de estos servicios.

c) **Impedimenta del Soldado.** Se considera muy importante que los Señores Ofls. tengan siempre presente la necesidad imperiosa de reducir siempre al mínimo absolutamente indispensable la carga que debe llevar el soldado sobre sí, particularmente cuando se mueve a pie.

Para conservar al máximo sus fuerzas físicas y para prevenir el desperdicio de abastecimientos y equipo, la carga que ha de llevar el soldado debe mantenerse lo más liviana posible, de acuerdo a la situación táctica y su **misión del momento**. Es decir que únicamente habrá de llevar consigo aquellos elementos imprescindibles para el cumplimiento de su misión en un momento determinado.

Todo aquello que no requiera en ese momento, aunque vaya a necesitarlo más tarde pero que se le pueda enviar

para entonces, no debe ser llevado por el soldado.

Así como el suministrarle oportunamente al soldado los elementos esenciales es una responsabilidad del Comandante, lo es también el librarlo del peso de los artículos que no le sean absolutamente indispensables para el cumplimiento de cada una de sus misiones.

3) **CLASE III.** Conocemos los elementos que componen esta Clase de Abastecimientos, que abarca en general los combustibles, grasas y lubricantes. La cantidad y tipo de elementos de esta Clase que se consumen diariamente, varía con la situación, el tipo de Unidad, la distancia que deba cubrirse, la cantidad de vehículos disponibles, las distancias a las instalaciones de abastecimientos, la cantidad de éstos o de personal que sea necesario mover etc.

a) **Pedidos:** En líneas generales las solicitudes para el suministro de abastecimientos de esta Clase, sigue el proceso ya explicado, pero los pedidos se basan, particularmente cuando hay escasez o está pendiente una operación en gran escala, en los informes diarios de situación, de combustible que los S-4 de Brigada someten al Escalón Superior, en los cuales se incluye el dato sobre combustible disponible y el cálculo de las necesidades para el día siguiente. Dentro de lo normal el Jefe del Servicio de Intendencia del escalón Superior puede determinar las necesidades de Abastecimientos Clase III, aún sin recibir los informes de las Unidades subordinadas.

Para efectuar los cálculos necesarios a fin de preparar los informes respectivos, los S-4 de Brigada deben tener en cuenta los siguientes factores generales:

— Una Brigada en situación inactiva y con buen tiempo, consume un mínimo de 1.500 galones de gasolina

por día, para las cocinas y transporte de tipo administrativo.

- El aumento en el consumo será considerado cuando haya necesidad de efectuar movimientos o durante las operaciones en tiempo muy frío.
- Es necesario establecer y mantener al día un sistema de consumo-milla por Unidades, o sea la determinación de la cantidad de combustibles en galones necesaria para mover todos los vehículos una milla.
- Debe tenerse en cuenta para todos los cálculos, un factor apropiado de evaporación y de margen de seguridad para aumentarlo a la cantidad neta requerida.
- Para llenar los tanques de todos los vehículos de la Brigada y los envases para gasolina de que ésta dispone, se necesitará un mínimo de 21.000 galones, con dotaciones completas.

b) **Distribución:** Hay dos sistemas para la distribución de combustibles: El suministro a base de cambio de bidones (canecas) de cinco galones vacíos, por llenos, o el abastecimiento directo a los tanques de los vehículos en los PD Clase III.

De estos dos sistemas el más generalizado es el primero que permite reabastecer los vehículos, cocinas, etc. en cualquier circunstancia o situación táctica. El segundo se emplea únicamente en Areas de Retaguardia o en ciertos casos muy especiales.

1. El Escalón Superior de (Inf.), con su Cp. de Intendencia establece PD Clase III empleando 1.250 bidones de 5 galones, de los cuales dispone para este fin. El abastecimiento se mantiene mediante el cambio de bidones vacíos por llenos en PA del Ejército y su distribución se efectúa en igual forma a las Unidades, o también llenando los tanques de los vehículos como ya se dijo. Las instalaciones de Abastecimientos Clase III de los distintos Es-

calones deben ubicarse convenientemente cerca una de otras, para facilitar el procedimiento.

2. La Brigada no cuenta con bidones específicamente asignados para establecer PD, pero todos sus vehículos están equipados reglamentariamente con dos bidones de cinco galones, uno de los cuales puede ser retirado para establecerlo, pudiendo reunirse hasta 120 bidones por este medio.

Otro sistema para que la Brigada pueda establecer PD Cl. III consiste en solicitar el suministro de bidones suplementarios o usar, cuando el empleo táctico de la Cp. de tanques lo permite, uno o dos de los camiones tanques de esta Unidad para suministrar combustible a los vehículos de ruedas.

Cuando esta PD no establece su ubicación normal es dentro del área de Trenes de Brigada, pero también puede adelantarse cuando las circunstancias lo exijan.

Como el sistema descrito no sería adecuado para el abastecimiento de la Cp. de Tanques de Brigada es necesario tener en cuenta que esta Unidad está dotada con medios propios que le permiten efectuar su reabastecimiento directo. En efecto debemos recordar que ella tiene a su disposición la escuadra de combustibles, de la Sección para la Cp. de Tanques del pelotón de servicios que cuenta con cuatro camiones de 2½ toneladas, con remolques de 1½ tons. y 600 bidones de cinco galones.

Durante los desplazamientos, normalmente se establecen PD Cl. III a lo largo de las vías marcha. La Brigada notificará a sus Unidades sobre la ubicación y hora en que se abren estos puntos.

3. Para la distribución a Unidades del nivel Batallón o inferiores, se seguirá un procedimiento similar.

4. Resumiendo lo dicho con respecto a distribución de abastecimientos Cl.

III, tenemos que éstos se suministran a la Brigada en los PD del Escalón Superior, de donde se transportan a las Brigadas para su entrega a las Unidades Subordinadas.

Los vehículos que operan atrás del Área de Retaguardia de la Brigada, normalmente se reabastecen en los PD del Escalón Superior.

Las Unidades y vehículos en misiones independientes se reabastecen en las instalaciones de Abastecimiento Cl. III más cercanos.

Cuando hay bidones llenos disponibles, puede enviarse una cantidad de éstos a los PD de Municiones de Brigada y Batallón, para reabastecimiento de los vehículos que a ellos lleguen.

NOTA: Es muy importante inculcar a todo el personal la necesidad de economizar los combustibles, limitando su consumo a lo indispensable y evitando el desperdicio. Los Comandantes de todos los grados deben ejercer un estricto y constante control sobre el particular.

4) **CLASE V:** Sobre esta clase de Abastecimiento ya hemos tratado ampliamente, por lo cual sólo consideramos a continuación algunos aspectos generales sobre pedidos y distribución.

a) **Pedidos:** Se efectúan siempre sobre la base de que la efectividad de cualquier sistema de amunicionamiento se mide por su capacidad para mantener y entregar con la debida oportunidad las cantidades necesarias de los distintos tipos de municiones para las operaciones que se van a realizar.

La carga básica debe permitir que cada Unidad disponga de la cantidad de munición necesaria para iniciar el combate, sostenerlo hasta que pueda ser reabastecido, e incluye además una reserva táctica para afrontar, emergencias que puedan presentarse.

El sistema de amunicionamiento dentro de la Brigada de Inf. se fundamenta en que cada Unidad tenga en su

poder una cantidad fija de munición que corresponde a su carga básica respectiva, la cual debe mantenerse en su nivel mediante reabastecimiento a medida que se consume, o con anticipación de la que va a gastarse. Esta como ya se dijo, es una responsabilidad de los Comandantes, pues si permiten que sus cargas básicas se agoten o disminuyan resultará que la Unidad no podrá iniciar **inmediatamente** el cumplimiento de una misión determinada, el Comando Superior no tendrá una idea exacta de la munición en mano de las Unidades subordinadas y que cuando sea necesario reemplazar las cargas básicas, puede extenderse la cantidad de existencias disponibles a los PA del Ejército.

Solamente en circunstancias excepcionales podrá ser autorizada una Unidad para obtener y mantener reservas de munición excelentes a su carga básica (por ejemplo en operaciones independientes).

Es normal que los pedidos se preparen solamente del nivel Escalón Superior hacia arriba, mediante cálculo de los promedios necesarios, los cuales efectúan el G3 y G4 con el Oficial de Material de Guerra y del Escalón Superior. Generalmente las Brigadas no preparan estos cálculos pero puede pedírseles que sometan sus recomendaciones. Estos cálculos se basan en la consideración de la misión, los datos sobre consumo de municiones y la producción de las necesidades futuras, cuando se hace necesario, los Comandantes pueden imponer restricciones para el consumo de municiones a los Comandantes subordinados, quienes serán responsables del cumplimiento de éstas restricciones.

b) **Distribución:** Los métodos de distribución y reabastecimiento de municiones en los Batallones y Unidades inferiores a éstos se adjuntan a los procedimientos ya estudiados.

En cuanto a la distribución dentro

de la Brigada, puede decirse que, en líneas generales sigue el mismo procedimiento.

Establece PD de municiones bajo control inmediato del Oficial de Municiones y bajo la supervigilancia del S-4 teniendo en cuenta que su ubicación se ajuste a las siguientes características: Espacio adecuado, buena red vial tanto hacia el frente como hacia la retaguardia y localizado lo más cerca posible al punto donde los caminos se bifurquen hacia las unidades fácil de identificar; protegido contra observación aérea y terrestre y contra el fuego enemigo, situado a conveniente distancia de las Unidades a las cuales va a apoyar, y esté localizado dentro a lo más cerca que sea factible del Area de Trenes, para facilitar su seguridad y control.

Normalmente este PD se integra con los trenes de Municiones de la Brigada que pueden estar todos centralizados bajo control regimental o algunos de ellos agregados a los Batallones o Cps. separadas bajo su control.

Las ventajas y desventajas que estos sistemas presentan, son en un todo semejantes a las que se indicaron al tratar de los Trenes de Cocina.

La Cp. de Tanques es abastecida por los vehículos de la Sección para la Cp. Tqs. (Escuadra de Municiones) del Pel. de Serv., bien sea que estén bajo control de la Brigada o de la Cp.

En forma semejante se procede con respecto a la Cp. de Morteros Pesados.

Debe tenerse en cuenta que es frecuente el caso de tener que reabastecer de municiones a las tropas que se encuentren en operaciones de ataque, mientras que esto casi nunca sucede en la defensa ni en operaciones de movimiento retrógrado.

5. **RESUMEN:** Como puede observarse, una de las funciones más importantes que se cumple dentro de la Administración de los Abastecimientos, es su distribución, la cual se cumple

para todas las Clases y con la intervención de los distintos servicios, mediante sus representantes en las diferentes Unidades.

De acuerdo a la situación que se viva en cada momento, será necesario determinar para cada caso particular el sistema de distribución que ha de ser empleado, en lo cual inciden también los medios de que se dispongan.

b) **Transporte:** Sabemos ya que del escalón Ejército hacia abajo, se cuenta con Unidades específicas de transporte, pero que tanto aquella como las demás tienen asignado un cierto número de vehículos de diversas clases que le permiten solucionar sus problemas de transporte motorizado. Conocemos también que por el término **transporte**, en logística se entiende no solamente la denominación del Servicio Técnico correspondiente, sino las funciones que éste debe cumplir en cuanto al movimiento del personal y elementos de un lugar a otro, la determinación de necesidades y el empleo de los distintos medios, su consecución y distribución, la selección y determinación de vías, la conservación del equipo, el control de su empleo, etc.

Los Oficiales G-4 o S-4 tienen dentro del marco de sus Unidades respectivas la responsabilidad del desarrollo de las actividades de transporte, asesorados por los Oficiales de transporte, y de motores, particulares en cuanto se refiere a los siguientes puntos:

1. Transporte de la Unidad (personal y abastecimiento) por carretera, ferrocarril, agua y aire incluyendo la consecución y asignación de los medios necesarios y su operación.

2. Control del movimiento que incluye la selección de vías en coordinación con el G-3 o el S-3 cuando éstas pueden tener alguna aplicación con las operaciones tácticas, reglamentación para su uso y control de tránsito.

3. Preparación de anexos a las órdenes de marcha, relativo a las medidas de control y otros aspectos de orden logístico.

4. Determinación de prioridad para las Unidades de Servicios y designación de su destino y hora en que deben efectuar el movimiento.

EMPLEO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE:

Los medios de transporte orgánicos disponibles para el escalón superior, las Brigadas y Batallones de Infantería son controlados por los respectivos B-4 o S-4.

En líneas generales, el empleo de los vehículos de que dispone el escalón superior, y las Brigadas se rige por las mismas normas prescritas para el batallón. En tales tipos de Unidades, la solución de los problemas de transporte radica en la habilidad del G-4 o S-4 y sus respectivos colaboradores inmediatos para manejar los medios con que cuenta.

Lo anterior significa que todas las oportunidades deberá adelantarse un planeamiento cuidadoso para determinar las necesidades estrictamente indispensables de elementos de transporte que se requieran para el cumplimiento de cada misión en las distintas situaciones que afronte la Unidad. Al efecto, con frecuencia el G-4 o S-4 reúne y centraliza bajo su control todos los vehículos no esenciales a las distintas Unidades subordinadas formando un parte de auto-motores que le permite disponer de medios para resolver los problemas más urgentes de transporte. Solamente cuando por este medio resulte absolutamente imposible solucionarlo, recurrirá al escalón superior en solicitud de apoyo.

Bases fundamentales para el empleo de los medios de transporte son la misión de la Unidad, la red vial y las características de terreno en que deba

operar el tiempo y las capacidades del enemigo, todo lo cual deberá ser tenido en cuenta para el planeamiento y el empleo aceptado de los transportes.

Dependiendo de lo anterior, muchas veces será necesario efectuar desplazamientos mediante el empleo de un sistema mixto, a base de motorización y de movimientos a pie. Esto puede ejecutarse en dos formas diferentes: Motorizando la Unidad durante un trecho del camino para continuar luego su desplazamiento a pie o motorizando únicamente parte de la Unidad durante todo el trayecto y que el resto lo efectúe a pie. También debe tenerse en cuenta que cuando la Unidad se mueva a motor generalmente lo hace por escalones y empleando las tablas de marcha, que le preparan con Anexo a la Orden correspondiente.

Además de los factores enumerados es necesario considerar como básicos para la eficacia de cualquier sistema de transportes motorizados que se organice, la instrucción del personal destinado a operarlos y las condiciones de servicio en que sean mantenidos. Ambos conceptos se refieren al entrenamiento que debe darse con la debida anticipación tanto a conductores y a mecánicos como al personal que ha de usar los vehículos, para su empleo y conservación adecuados en todas las circunstancias en que se encuentre la Unidad. Particularmente conviene dar énfasis a las prácticas de marcha en columna durante el día y en la noche, en diferentes condiciones de terreno bajo las distintas situaciones de combate y efectuar dentro de las mismas circunstancias los correspondientes escalones de mantenimiento.

Se requiere también un control continuo y estricto sobre el empleo de los vehículos, por parte no solamente de los Oficiales que tienen la responsabilidad directa de los transportes sino también por los Comandantes de todos los grados.

CONTROL DE TRANSITO: El planeamiento para este control es función del Oficial de transportes, bajo la supervigilancia del G-4 o S-4 y su ejecución es una responsabilidad de la Policía Militar (PM).

Los planes de control de tránsito deben contemplar los siguientes puntos:

Permitir la mayor fluidez en el tránsito, con el mínimo de restricciones, empleo de todas las vías disponibles dentro del área. Cuando el tránsito se limita a vías secundarias, debe contemplar la forma de obviar las dificultades en relación con el movimiento de vehículos. Las carreteras deben usarse en toda su capacidad. Los planes deben coordinarse con los de la Unidad Superior. Deben determinar la ubicación de los Puestos de Control y del Puesto de Mando.

c). **Mantenimiento:** Sabemos que por mantenimiento se entiende cualquier acción que sea necesario tomar para asegurar que el material se conserve en condiciones de servicio.

El Mantenimiento incluye:

- (1) Inspecciones de material.
- (2) Pruebas.
- (3) Servicios.
- (4) Clasificación en cuanto a durabilidad.
- (5) Recuperación.
- (6) Renovación o reacondicionamiento.
- (7) Reposición.
- (8) Asesoría técnica.

PRINCIPIOS DE MANTENIMIENTO:

(1) Todo Comandante es responsable del mantenimiento y de la vigilancia e inspección de las actividades de mantenimiento.

(2) El mantenimiento preventivo es la base del sistema de mantenimiento en el Ejército.

(3) Las reparaciones se hacen tan

adelante en la zona de combate, como lo permita la situación táctica.

(4) Los abastecimientos de repuestos autorizados, lo mismo que una reserva del equipo de mantenimiento se conserva en cada nivel de mantenimiento.

(5) Las instalaciones de mantenimiento se dispersan lateralmente y en profundidad para conseguir su máxima eficiencia y seguridad.

(6) Las Unidades o equipos de mantenimiento trabajan en la clase de material que les corresponde, pero trabajarán en otras clases si está dentro de sus capacidades. En una emergencia cualquier instalación trabajará en el equipo de cualquier Arma o Servicio.

(7) Cuando es posible, el personal de reparación va al lugar en que se encuentre el elemento que la requiera antes que evacuarlo a donde esté el personal.

MANTENIMIENTO PREVENTIVO:

(1) Es la parte más importante del mantenimiento en sí.

- Servicio.
- Inspección.
- Corrección oportuna de fallas inopiantes.
- Hallar y corregir abusos.
- Enseñar el cuidado y uso apropiado del equipo.

EL SISTEMA DE MANTENIMIENTO:

Para flexibilidad y eficacia, el mantenimiento en todo el Ejército, se basa en una organización de reparación por categorías y escalones. Las categorías son (1) **De Organización**; (2) **De Campaña** y (3) **De Talleres**. Esta última se denomina también de **Depósito** y, entre nosotros de **Ejército**, los escalones son del primero al quinto, inclusive.

(1) **Mantenimiento de Organización:**

(a) Esta categoría se define como el trabajo o reparación hecho en el equi-

po de la Unidad por personal de la Unidad.

(b) Dentro de la Brigada, esta categoría de mantenimiento se hace por conductores, personas que usan el equipo o vestuario o por técnicos especialmente entrenados, o mecánicos que son orgánicos de la Unidad.

(c) Esta categoría normalmente incluye el **primero** y **segundo** escalones de mantenimiento.

— El **primer escalón** de mantenimiento se hace por los conductores o personas que usan el vestuario y equipo, e incluye:

- El cuidado.
- El uso para los fines a que está destinado.
- La operación.
- La limpieza.
- La conservación.
- La lubricación.
- Los ajustes.
- Las reparaciones menores.
- Las pruebas.

— El reemplazo de repuestos que pueden ser prescritos por manuales, órdenes etc., y medios y repuestos disponibles. Ejemplos: Lavado de los vehículos, chequeo de llantas, aceites y engrase.

— El **segundo escalón** de mantenimiento, se hace por personal entrenado especialmente, asignado a la Unidad, Publicaciones apropiadas del Ejército, autorizan a este escalón para mantener:

- Herramientas adicionales.
- Repuestos adicionales.
- Abastecimientos adicionales.
- Equipo de pruebas adicionales.
- Mecánicos capacitados para hacer el mantenimiento más allá de la capacidad de quien lo usa.

Ejemplo: los reemplazos de limpiador de aire, filtro de aceite y empaque de los cojinetes de las ruedas.

(2) **Mantenimiento de Campaña:**

(a) Esta categoría es la que está autorizada y se hace una Unidad de

mantenimiento asignada en apoyo de otras Unidades.

(b) Esta categoría de mantenimiento estará limitada normalmente al reemplazo de repuestos que no sirven y montaje de conjuntos grandes y pequeños. Comprende el **tercer escalón** y **cuarto escalón** de mantenimiento.

— El **tercer escalón** de mantenimiento se hace por las Unidades de mantenimiento móvil o semimóvil del Escalón Superior del Ejército de Campaña, en los Talleres de mantenimiento de la Unidad. Ayudan en el segundo escalón dentro del límite de tiempo, herramientas, repuestos y equipos de prueba disponibles, con asesoría técnica, equipos móviles de reparación, repuestos etc.

Ejemplo:

— Reparación de conjuntos accesorios.

— Recuperación en el campo de batalla.

— Reparación de equipo muy averiado.

— Caja y transmisión.

— El **cuarto escalón** de mantenimiento se hace por Unidades organizadas como un taller semi-fijo o permanente, para apoyar los primeros tres escalones dentro de regiones geográficas o militares. Este escalón necesita una gran clasificación de repuestos y conjuntos, también herramientas y equipos de prueba más precisos.

Ejemplo:

— Reemplazo de motores.

— Reparación de mecanismo de retroceso.

— Reparación de vehículos blindados.

— Reparación de urgencia de quinto escalón.

— Reconstrucción de conjuntos y subconjuntos.

(3) **Mantenimiento de Talleres: (De depósitos o de Ejército).**

(a) Esta categoría es la que tiene la habilidad de la reconstrucción completa de vehículos y piezas. Para misión tiene aumento de repuestos, equipo y talleres con personal mejor entrenado y con más altas habilidades técnicas. Incluye el quinto escalón de mantenimiento que es el más alto.

— El **quinto escalón** de mantenimiento se hace por Unidades de talleres de base de operaciones. Opera con una para distribuir las más tarde a las Unidades, por canales de abastecimientos normales, este escalón siempre procura trabajar como una fábrica, usando métodos de producción y línea de reunión. Por ejemplo: El ejército de los EE.UU. usó completamente las fábricas de Renault, en PARIS FRANCIA, para el quinto escalón de mantenimiento, durante la II Guerra.

— Ejemplos:

— Excedentes de trabajo de escalones inferiores.

— Reemplazo de vehículos.

— Reconstrucción de conjuntos unitarios principal, conjuntos, unitarios, accesorios y subconjuntos.

— Montaje de vehículos y recuperación y restauración de piezas y vestuario.

RESPONSABILIDAD DE COMANDO

(1) Todos los Comandantes tienen que asegurarse de que el equipo de su Unidad sea usado correctamente y que reciba el cuidado necesario. La responsabilidad **directa** es del individuo que tiene en su posesión el equipo para su propio uso o el de sus subordinados. La responsabilidad directa puede incluir:

(a) **Responsabilidad personal:** Como en el caso de equipos distribuidos para su uso y cuidado a cada individuo.

(b) **Responsabilidad de supervigilancia:** como en el caso de los Comandantes (Escuadra, Sección, Pelotón, etc.), con respecto al equipo en su Unidad.

INSPECCIONES:

(1) Los comandantes tienen entre sus responsabilidades, el practicar inspecciones para darse cuenta del estado del material puesto bajo su responsabilidad.

Las operaciones de este escalón de mantenimiento comprenden el aseó del vehículo, sus herramientas y accesorios; la lubricación y el abastecimiento de aceites y combustibles; el mantenimiento de la presión y de aire en las llantas y de los niveles de agua en el radiador y la batería. Inspección de los sistemas de frenos y eléctricos, (luces, pítos, etc.), y pequeños ajustes. Sobre este último particular deberá tenerse en cuenta que le está prohibido al conductor efectuar ningún ajuste o reparación que deba hacer un mecánico.

El segundo escalón: que se conoce también como la Unidad, requiere el empleo de mecánicos y algunos equipos de herramientas de dotación de las Unidades. Sus actividades se cumplen bajo la supervigilancia de los Oficiales de Motores, en las Unidades que cuentan con este Oficial y por los Comandantes, en las que no tienen.

Así tenemos que en las Compañías de este Escalón de Mantenimiento lo ejecutan los mecánicos de la Unidad, bajo el control del Comandante de la Compañía. En el Batallón de Infantería, por los de la Compañía de Comando y Servicios, bajo supervigilancia del Oficial de Motores del Bat. y en la Brigada, por los mecánicos de las Secciones de mantenimiento de vehículos y de tanques de la Compañía de Servicios controlados por los Oficiales del Transporte de Motores de la Brigada. En el escalón superior el proceso es semejante.

En General este escalón comprende aquellas actividades que completan las

ejecutadas por el conductor y permiten realizar ajustes y reparaciones menores, así como el reemplazo de partes que constituyen una Unidad; el mantenimiento periódico preventivo para los vehículos de ruedas y de orugas, programado para cada mes o seis meses (cada 1.000 a 6.000, millas), asesorar a los conductores y mecánicos de las Unidades subordinadas en el aspecto técnico, y suministrar algunos repuestos, colaborando en la evacuación del material que lo requieran.

(2) **Mantenimiento de Campaña y de Taller:** El cumplimiento de las actividades que corresponden a los tres escalones restantes que estas dos categorías requiere dotaciones de unidades o equipos, con personal y medios adecuados, de los cuales solamente se dispone en las Unidades de nivel superior al del Escalón Superior y las instalaciones logísticas del teatro de operaciones.

(3) **Mantenimiento durante la marcha:** Durante las marchas motorizadas el personal y equipos de mantenimiento se ubican en tal forma que ellos puedan prestar el mejor y más oportuno servicio a los vehículos que les correspondan.

En ciertas ocasiones un mecánico, con las herramientas y repuestos necesarios, podrá dejarse con algún vehículo que quede temporalmente fuera de servicio, pero lo normal es que el personal de mantenimiento no se separe ni disperse, para no perder el control y supervigilancia, ni privar de sus servicios un resto de los vehículos.

Cada vehículo debe ser cuidadosamente inspeccionado y puesto en condiciones de servicio antes de iniciar la marcha y también en los altos que se hagan durante ella, y finalmente, al llegar a su destino o al Área de Trenes. En cada una de estas situaciones todos los conductores, mecánicos, ayudantes se dedicarán a revisar, reparar y servir sus respectivos vehículos.

Las carreteras deben conservarse despejadas para el tránsito, por lo cual a la primera indicación de falla de un vehículo su conductor debe proceder a orillararlo y si es posible retirarlo de la vía, para corregir la falla. Si no está en condiciones de hacerlo permanecerá con él en espera del equipo de mantenimiento, que procederá a repararlo o a solicitar su evacuación. En este caso o cuando se reciba orden de abandonarlo, el cargamento esencial para las operaciones de combate será trasladado a otro vehículo.

La decisión de abandonar un vehículo sólo podrá ser tomada por un Oficial, durante los movimientos retrógrados y tanto en este caso como cuando sea destruido o se deje bajo guardia, será necesario informar a la superioridad respectiva.

Deben preverse y designarse algunos vehículos que viajen a retaguardia de cada organización, para reemplazarlos de los que queden fuera de servicio.

(4) Mantenimiento durante el combate: Todos los vehículos deben ser revisados cuidadosamente y puestos en las mejores condiciones posibles antes de iniciar las operaciones. Los conductores y tripulaciones recibirán entrenamiento especial para cuando ejecuten reparaciones de emergencia y para el cumplimiento de sus responsabilidades de mantenimiento bajo condiciones de combate.

Esta condición y también las del clima, tiempo y terreno pueden imponer que algunas de las actividades de mantenimiento sean incrementadas, por lo cual el desempeño de las funciones fijadas a los conductores y a los equipos de mantenimiento adquieren particular importancia durante el combate, debiendo proveerse un reabastecimiento oportuno y adecuado de repuestos y herramientas a fin de que puedan alcanzar su máxima eficiencia.

Normalmente para situaciones de combate, se autoriza a cada Unidad del

Escalón Superior, para mantener aquellos repuestos, parte y herramientas que pueda necesitar para cumplir sus respectivas responsabilidades de mantenimiento, las cuales se reemplazan utilizando los canales de abastecimiento.

El personal de mantenimiento permanecerá lo más cerca posible a sus respectivas Unidades a fin de poderles prestar servicio inmediato, pero para su ubicación será necesario tener en cuenta la situación táctica, la red de vías, la protección y el enmascaramiento. Dentro de lo normal las Secciones de Mantenimiento de camiones, de tanques y otros vehículos, operan en el área de trenes, pero cuando sea necesario podrán adelantarse o destacar equipos, de mantenimiento hasta donde sea necesario y la situación lo permita.

De las operaciones que no puedan efectuarse con los medios orgánicos de mantenimiento de que dispone la Unidad, será informado el Escalón Superior y se solicitará el apoyo necesario, empleando los canales tácticos.

Todo Comandante es responsable de la recuperación de sus vehículos, pero cuando éstos son abandonados en combate ésta se convierte en una responsabilidad del Comandante, en cuya área o sector quede abandonado el vehículo, debiendo cumplirla con la mayor prontitud posible para evitar su destrucción o captura por el enemigo.

Los vehículos recuperados deben ser inspeccionados, reparados y puestos en condiciones de servicio dentro del menor tiempo posible, informando sobre el particular a la superioridad respectiva, con indicación de la localización, número, tipo y condiciones de servicio en que se encuentra el vehículo.

Para efectos de la recuperación de vehículos conviene recordar que normalmente las dotaciones orgánicas de las Unidades, incluyen grúas, y vehículos de recuperación de tanques, además de muchos de los vehículos están

equipados con cabrestantes, cadenas y otros medios de remolques.

APLICACION EN EL MEDIO COLOMBIANO:

En cuanto a la posibilidad de aplicación de los principios que regulan las actividades del mantenimiento, incluidos en el presente capítulo, deben tenerse en cuenta las observaciones contenidas en los puntos anteriores, en cuanto se relacione con su utilidad o utilización dentro de las organizaciones de las Unidades colombianas. En general dichas normas tienen plenamente la aplicación en éstas y estamos en mora de incrementar las exigencias y en control del mantenimiento de todos los elementos y equipos de dotación de nuestro Ejército, pero teniendo en cuenta las consideraciones siguientes:

(1) En primer lugar, las limitaciones que necesariamente impone el cumplimiento de esta importantísima función del apoyo administrativo la organización actual de los organismos previsto por las TOE de la Brigada de sus Unidades, para efectos del mantenimiento, por defecto de dotaciones tanto de personal técnico como de equipos y elementos destinados al efecto.

(2) Luego, es necesario tomar en consideración el hecho de que todavía no se han impartido normas completas o la reglamentación necesaria para efectuar el mantenimiento de cada uno de los distintos elementos y equipos de dotación de los hombres y de las Unidades de nuestro Ejército, pudiéndose contar apenas con algunas instrucciones impartidas al respecto por varios Servicios Técnicos, en forma descoordinada y esporádica dentro de las Directivas u Ordenes de carácter administrativo, pero sin que se hayan compilado en manuales de carácter técnico y permanente. Se requiere por tanto corregir este defecto.

c. **Evacuación:** Se entiende en gene-

ral, las actividades relacionadas con la búsqueda, recuperación y transporte hacia la retaguardia, del personal, ganado, materiales, equipos y elementos tanto propios como capturados o abandonados por el enemigo.

Como respecto al personal, este término se aplica más comúnmente a la actividad de trasladar a los enfermos y heridos a las instalaciones de sanidad de las zonas de retaguardia.

La evacuación de personal herido o enfermo es una de las actividades técnicas del Servicio de Sanidad, cuya misión es la de **conservar y recuperar el potencial humano.**

La necesidad de evacuar a los hombres en estas condiciones, se presenta como consecuencia de la aplicación de uno de los principios fundamentales que rigen la operación de la sanidad en campaña: proporcionar en las zonas de combate solamente tratamientos de primera ayuda y mover las bajas inmediatamente, por escalones, sucesivos hacia atrás y debiendo estar dotado cada escalón de medios cada vez más completos para dispensarle mejor atención en cada paso hasta llegar a los grandes hospitales y centros de recuperación.

Esto con el fin primordial de facilitar tanto al herido como al personal de sanidad mayor tranquilidad y mejores medios para su tratamiento, lejos del combate.

EVACUACION DEL MATERIAL

El material en cuanto a evacuaciones se refiere, se clasifica en dos grandes grupos:

(1) El material recuperado (propio). Se evacúa por canales técnicos.

(2) Material capturado (enemigo). Por canales de inteligencia.

Se llama material recuperado a todos los elementos propios que se encuentren abandonados en el terreno y material capturado aquellos de do-

tación del enemigo que éste abandone, o se tomen.

(1) Poderlo utilizar nuevamente, con o sin reparación para su propósito original.

(2) Transformar el material dañado en otros elementos que puedan ser utilizables por las tropas.

(3) Utilizar el no reparable, como chatarra para la industria de guerra.

(4) Lograr al enemigo la posibilidad de obtener informaciones a través de dicho material.

(5) El material capturado es más usado para fines de inteligencia, pero una vez procesado puede usarse como el recuperado.

La recuperación de material especialmente en lo relacionado con armas y municiones, es una actividad importante, pues si éstas son recogidas por civiles es posible que este personal se

convierta en una amenaza dentro del área de operaciones.

La recuperación inmediata del equipo abandonado es una actividad que representa economía y por lo tanto es responsabilidad de todos los Comandantes en cada nivel del mando.

La recuperación de materiales, dentro de un teatro de operaciones la efectúan ciertas Unidades que tienen la misión parcial o total, de recoger, clasificar, evacuar, reclamar y disponer de los elementos.

Además de los puntos de recolección existen algunas instalaciones logísticas a las cuales se puede asignar la misión de recibir el material, tales como las instalaciones de lavandería, almacenes, etc.

Los Comandantes designan a ciertas Unidades de Servicios en apoyo de las Unidades de combate para operar los puntos de recolección (Intendencia, Material de Guerra, etc.).



ASOCIACION DE TALLERES AUTOMOTORES "ATA"

Miembro del Instituto Colombiano de Normas Técnicas "INCOATEC"

TECNICA Y RESPONSABILIDAD AL SERVICIO DEL AUTOMOVILISTA

OFICINAS EN BOGOTA: Calle 26 No. 25-49 - Teléfonos 442-314 Y 440-545

SECCIONALES:

BARRANQUILLA
CRA. 40 No. 42-73
TEL. 16-473

BUCARAMANGA
CALLE 15 No. 13-55
TEL. 71-92-60

CALI
CRA. 21 SUR No. 5-5-10
TEL. 52-534

BUGA
AV. 1ª. No. 11-15
TEL. 21-88

MEDELLIN
CALLE 41 No. 46-19
TEL. 422-748

PALMIRA
CRA. 33-A No. 30-114
TEL. 50-38

PEREIRA
CRA. 11 No. 18-46
TEL. 93-59