



Grupo de Investigación
Historia Militar

La Planificación Naval en los preparativos del desembarco de Normandía

Operación “Overlord”

De todos es mundialmente conocida la operación que marcó un punto de inflexión en la 2ª Guerra Mundial, y que se desarrolló principalmente (el momento más intenso de la operación) en el también ampliamente conocido como “DÍA D”. Aparentemente, el esquema general de la operación fue relativamente simple:

- Encontrar playas adecuadas.
- Reunir fuerzas de desembarco
- Aislar el campo de batalla atacando puentes, túneles y redes ferroviarias para que las defensas alemanas no pudieran ser reforzadas fácilmente.
- Desembarcar las tropas.

Una vez establecida una cabeza de playa, el plan era proporcionar los suministros necesarios para sostener una ofensiva y luego irrumpir en el campo francés.

La realidad fue mucho más compleja, y aunque el resultado no haga parecer lo contrario, el planeamiento estuvo plagado de imprecisiones.

Lo cierto es que a pesar de que los planeamientos detallados sufrieron cambios en ocasiones de 360 grados, tal vez el éxito lo podamos enfocar en el triunfo de la organización y de la previsión, y eso a pesar de que se tomaron medidas muy detalladas que siempre puede restar flexibilidad.

La mayor complejidad se encontraba en planear el apoyo para permitir abastecer a una fuerza de 47 divisiones (Tal y como disponía la Directiva inicial)

Como hemos mencionado, la fuerza expedicionaria aliada que invadió Francia en Junio de 1944 representaba un triunfo de la organización y de la previsión. Se trataba de un ejército que con una amplitud sin precedentes había podido elegir, diseñar, desarrollar, probar y fabricar el equipo que consideraba necesario para cumplir la misión asignada. De un ejército mandado por hombres que ya habían realizado desembarcos a gran escala en dos guerras mundiales, y quizá por eso, tomaron medidas detalladas para la carga y descarga de hasta el último contenedor de combustible.

La fuerza que se constituyó en Septiembre de 1944, se componía de 47 divisiones, con un mando supremo mixto que se dividía en una sección avanzada de grandes dimensiones y una sección de retaguardia mayor todavía.

Este mando supremo además de planear y dirigir a una fuerza de esta entidad, debía evitar que las líneas logísticas de unos y otros se entremezclaran, tal y como disponía la directiva inicial emitida.

Antecedentes

En Enero de 1943, en la conferencia de CASABLANCA, Churchill y Roosevelt, tras muchas discusiones, adoptaron la resolución de atacar Sicilia para abrir el mediterráneo y, lo más importante, se dan las órdenes para iniciar la planificación de una operación a través del Canal. Para ello, se propone la constitución de un mando único aliado que se haga cargo del planeamiento.

Unos meses más tarde, en Abril de 1943 se organiza el COSSAC (cuartel General de planificación Angloamericano) al que además de otras misiones, se le asigna la misión principal de planear un asalto a gran escala contra el continente en 1944

Para ello se va a emitir un documento que con grandes vaguedades especificó que se emplearían los barcos estrictamente necesarios para lanzar a la costa a cinco divisiones simultáneamente y donde lo único que figuró con cierta concreción, es que las tropas aliadas desembarcarían en Francia en la costa normanda entre el Orne y el Vire por considerarse que en esta zona las defensas serían menos importantes que las establecidas en la zona de Calais.

En la conferencia de Quebec en Agosto de 1943, se presentaron los planes OVERLORD, (desembarco a través del canal) y ANVIL (operación de apoyo al anterior que sería lanzado en el Sur de Francia).

Y así se emitió la **Directiva de Operaciones al Mando Supremo Aliado:**

“MISION: Invadir el continente Europeo y conjuntamente con las otras naciones unidas emprender las operaciones teniendo como objetivo el corazón de Alemania y la destrucción de sus Fuerzas Armadas.”

Si analizamos tan solo el planeamiento de una operación cuyo objetivo es el cruce del canal, está claro que en sí mismo, este nos sugiere el importante papel de la logística en el curso de la batalla, más aún, si tenemos en cuenta que el objetivo del plan OVERLORD no era derrotar al enemigo en el NW de Europa, sino asegurar una posición en el continente que permitiera desarrollar posteriores operaciones ofensivas, en otras palabras, tomar y desarrollar una base administrativa desde la cual cumplir la misión que había sido encomendadas al jefe de las fuerzas.

1. Transferir una fuerza colosal con su equipo a las islas Británicas, a través de una ruta infestada de submarinos, y mantenerla allí hasta el momento de la invasión. Un problema pocas veces reflejado en los documentos, fue el establecimiento en Gran Bretaña de aquella enorme fuerza (El 1 de Enero de 1944, había en Gran

Bretaña tres cuartos de millón de miembros de las fuerzas Armadas, y en cinco meses siguientes este número aumentó hasta más de millón y medio). Hablamos de unas 750.000 toneladas de suministros por mes. El Sur de Inglaterra parecía un enorme Arsenal, el famoso bosque de Sherwood era un enorme polvorín, pero lo más impresionante eran los valles repletos de material rodante: casi 1000 flamantes locomotoras y cerca de 20.000 vagones cisterna y de carga, que reemplazarían al destrozado equipo ferroviario francés.

2. El segundo problema consistió en lograr la concentración esta fuerza en una zona enemiga determinada sobre una estrecha playa y lograr su adecuado mantenimiento. Es decir, embarcar 185.000 hombres y 20.000 vehículos en la fase inicial del asalto y a partir de entonces mantener un flujo constante (Mulberries)

Primer modelo

Dieciocho meses antes del comienzo de la invasión, establecieron un modelo con todo aquello que pudieran afectar al desarrollo de los acontecimientos para así poder tener una visión en conjunto de todos los factores. Una vez conseguido este vasto modelo, identificaron los puntos más importantes.

- El número de buques de todo tipo de que debían disponer el día D. Este número determinaba la entidad de las fuerzas y equipo que podían desembarcarse en un tiempo dado, y como además tenían que regresar para poder recargar.
- Era vital que las bases estuvieran lo más cerca posible para reducir el tiempo de regreso.
- La dimensión de las playas, su número, su gradiente, las condiciones previsibles de mareas vientos y oleaje, los accesos desde las playas tierra adentro.

Todos estos eran factores vitales y a lo largo del planeamiento se va variando la elección e incluso como se pensó que las playas podían no alcanzar todas las condiciones por lo que se diseñaron los Mulberries que serían remolcados a lo largo del canal en secciones, lo que implicaba nuevas necesidades en cuanto a condiciones climatológicas y morfológicas:

- La disponibilidad en las proximidades de las playas, de puertos con aguas profundas y capacidad considerable, sobre todo teniendo en cuenta el convencimiento de que las playas eran una solución temporal debido a que las condiciones invernales harían imposible su funcionamiento.
- La posibilidad de contar con el apoyo aéreo suficiente para poder realizar el desembarco.

Especificaciones navales para elección de playas

Un factor determinante para el diseño operacional fue la necesidad de playas adecuadas. Los estudios habían mostrado que las fuerzas, no podrían mantenerse únicamente a través de los puertos hasta el día D+90 por lo que una parte de este mantenimiento tendría que ser llevado a cabo a través de las playas

Ahora bien, estas playas debían de cumplir toda la serie de condiciones expuestas, capacidad para permitir el desembarco de vehículos tierra adentro, protección de los vientos dominantes, anchura suficiente, además del gradiente, la marea, el terreno dominante, etc.

Con todos estos factores los planeadores llegaron a la conclusión de que el lugar más adecuado estaba en el sector de Caen, en Normandía, donde había playas de gran capacidad y protegidas de los vientos del W y del SW que permitirían el rápido desembarco de grandes fuerzas y su mantenimiento sobre ellas.

En esta zona el único puerto de importancia era Cherburgo, y para facilitar su captura, se recomendó que un asalto en la zona de Caen debía de extenderse hacia las playas del Este en la península de Cotentin y ya posteriormente decidir si sería necesario o no tomar los puertos de Bretaña o del Sena.

Además de estas, lógicamente la elección de las zonas de asalto tuvo en cuenta otras consideraciones, como fueron la defensa de playas y costas, la probable capacidad enemiga de refuerzo, la viabilidad de proporcionar apoyo en el área de asalto. Pero los problemas referentes al apoyo logístico ocuparon un lugar preeminente en todas las discusiones.

Así nos encontramos con los aspectos que tuvieron en cuenta para la Elección de las playas, encontrando Ventajas en las de la costa de Normandía:

1. Playas muy extensas.
2. 95% de ese lugar de desembarco estaba formado por playas.
3. Resguardadas por el rompeolas natural de la Península de Cotentin.
4. Dentro del alcance de la Real Fuerza Aérea asentada en las Islas Británicas.

El mandato del mando estratégico derivó en que la planificación para la Operación "Overlord" abarcaría "la invasión angloestadounidense del territorio al noroeste de Francia, desde el esfuerzo anfibio y de paracaidistas en las

playas de Normandía hasta la ocupación de una posición firme que comprendía el escabroso rectángulo al oeste y norte de los ríos Sena y Loira”. La costa de Normandía ofrecía ciertas ventajas. En ese lugar había playas muy extensas, hasta un 95% de ese lugar de desembarco estaba formado por estas playas y además estaban resguardadas por el rompeolas natural de la Península de Cotentín y además de ello, se encontraba dentro del alcance de la Real Fuerza Aérea asentada en las Islas Británicas.

Otra característica de las costas de Normandía era la falta de puertos de importancia, lo que derivó en que los planificadores tuvieran en cuenta la necesidad de la construcción de puertos artificiales.

PROBLEMA LOGÍSTICO

Pero el principal problema para llevar a cabo la operación era el logístico. Había que considerar el mantenimiento 18 divisiones en la playa durante el primer mes de la operación, y 12 Divisiones más el segundo mes. Eso implicaba que todos los puertos capturados estuviesen en uso casi desde su captura.

La magnitud del problema logístico en este documento se refleja claramente en que el estudio estaba calculando las necesidades para el mantenimiento de 18 divisiones en la playa durante el primer mes de la operación y 12 durante el segundo mes, y todo ello, considerando que todos los puertos capturados, grandes y pequeños, se estarían utilizando.

La construcción de los dos puertos artificiales (conocidos como Mulberries) y protegidos por rompeolas (llamados Gooseberries) cuya necesidad se había establecido en la conferencia RATTLER, constituyó un factor clave en el plan final del OVERLORD. Su composición, comprendía trozos de carreteras conocidos como unidades “Whale”, enormes cajones de acero y hormigón llamados “ Phoenix” y toda una gama de accesorios. Se necesitaba un total de 146 cajones “ Phoenix” de seis tamaños distintos, pesando los diez más pequeños 1672 toneladas cada uno y 6044 toneladas los sesenta más grandes. Se emplearon en su construcción 31.000 toneladas de acero y 1.350.000 metros de acero para encofrado. Además, cada uno de estos “ Phoenix”, era también una especie de barco, con acondicionamiento para tripulación, y que montaban 20 cañones Bofors y 20 toneladas de munición. Se construyeron y remolcaron a la otra orilla, 146 de estos monstruos, a los que se les añadieron 70 buques viejos para formar “gooseberries”.

DEFENSA ALEMANA

A pesar de como estaba diseñada la defensa alemana, pocas veces se ha considerado lo que realmente entendía la “Inteligencia naval alemana” quien señaló precisamente a las penínsulas de Cotentín y Bretaña.

En Alemania, la principal preocupación era el Frente Oriental. Adolf Hitler, en 1943, emitió su directiva número 51, donde establecía que, ante una inminente invasión desde Inglaterra, el punto crítico de la defensa sería el Canal de la Mancha, donde no se tendría que permitir al enemigo que pisara la playa y quedaba prohibido retroceder ante cualquier situación. Sin embargo, los oficiales de inteligencia de la Kriegsmarine (Marina de Guerra Alemana), tenían otro punto de vista; pensaban que la invasión se produciría al Oeste del Paso de Calais. Arribaron a esta conclusión debido a las rutinas de los bombardeos Aliados, a los movimientos que realizaba la Royal Navy (Real Marina de Guerra Británica), especialmente con sus minadores y dragaminas y por la particular actividad en varios puertos británicos. Ante este informe de la inteligencia naval, Hitler, con gran intuición señaló a las penínsulas de Cotentín y Bretaña como objetivos de los Aliados. El producto de estos estudios dieron como resultado que no se descuidaran las playas de Normandía, pero las costas del Paso de Calais continuaron siendo las más defendidas.

Mulberries & Goosberries

Estos sistemas fueron realmente determinantes, y aunque no se había previsto que tuvieran que ejercer tanto esfuerzo, permitieron adaptar el desarrollo de la operación pese a la rigidez de un planeamiento tan detallado y que dependía a su vez de cierta escasez de puertos pero necesarios. Su diseño se debió principalmente a esa escasez de puertos próximos a las playas, y se precisaron en la “Conferencia RATTLER”.

Fue un factor clave ante rigidez planeamiento y se diseñó con la construcción de los dos puertos artificiales (conocidos como Mulberries) y protegidos por rompeolas (llamados Gooseberries) cuya necesidad se había establecido en la conferencia RATTLER, y aunque se peca de redundancia en el texto conviene insistir en que constituyó un factor clave en el plan final del OVERLORD.

Su composición, comprendía trozos de carreteras conocidos como unidades “Whale”, enormes cajones de acero y hormigón llamados “Phoenix” y toda una gama de accesorios. Se necesitaba un total de 146 cajones “Phoenix” de seis tamaños distintos, pesando los diez más pequeños 1672 toneladas cada uno y 6044 toneladas los sesenta más grandes. Se emplearon en su construcción 31.000 toneladas de acero y 1.350.000 metros de acero para encofrado. Además, cada uno de estos “Phoenix”, era también una especie de barco, con acondicionamiento para tripulación, y que montaban 20 cañones Bofors y 20 toneladas de munición. Se construyeron y remolcaron a la otra orilla, 146 de estos monstruos, a los que se les añadieron 70 buques viejos para formar “gooseberries”.

Escasez barcos

Y he aquí otro enorme problema que supuso uno de los mayores esfuerzos industriales a corto plazo mejor coordinados. Eisenhower decide realizar el asalto inicial con 5 divisiones en lugar de 3. Para ello plantearon la necesidad de 231 barcos adicionales. Por ello fueron tres opciones las que plantearon:

- Rebajar nº vehículos transportados para el asalto.
 - Posponer fecha.
 - Traer fuerza naval del mediterráneo u otras zonas.

Eisenhower había llegado a la misma conclusión que Montgomery, e inmediatamente recomendó que se ampliara el frente y que se incrementaran las fuerzas de asalto de tres a 5 divisiones. Este aumento, originó una demanda adicional de barcos agravando así la ya crónica situación que se estaba viviendo sobre este tema. Los planeadores aliados estimaron que se necesitarían 231 barcos adicionales para lograr lo que se quería.

Los barcos extra, podían ser conseguidos únicamente de tres formas. Rebajando el número de vehículos transportados para el asalto para así dejar sitio a mas personal. Posponiendo la fecha del día D un mes para permitir la construcción de barcos. Trayemdp la fuerza naval del mediterráneo o de otras zonas.

Como ya se habrá adivinado, el aumento del asalto iba a tener una gran repercusión en el plan ANVIL cuyo planeamiento ya estaba en marcha. Las necesidades de barcos eran críticas en todos los frentes, por lo que era evidente que incrementar los medios de OVERLORD iba a realizarse a costa de la operación en el Sur de Francia que se había diseñado inicialmente para apoyar a esta creando una diversión en el sur del continente.

Así ya por febrero de 1944 lo previsto era un asalto de 5 divisiones y ANVIL pospuesto, cobrando una enorme importancia en el planeamiento el Puerto de Cherburgo y Posteriormente la Bahía de Quiberon.

A principios de febrero el plan se había convertido en un asalto de cinco divisiones embarcadas en un ancho frente, incluyendo las playas del Este del Contentin. La parte americana del asalto era hecha por el primer ejército en cooperación con la Task force del Oeste, un regimiento entre Varreville y el río Douve (playa UTAH) y dos regimientos entre Vierville y Colleville-sur-Mer (playa OMAHA). Una división aerotransportada era lanzada más allá de Utah en el asalto inicial, siendo el objetivo principal, la captura de Cherburgo.

Al final de mes, el comandante supremo ordenó abandonar la operación del Sur de Francia y que algunos de los barcos del mediterráneo fueran transferidos a Inglaterra para que OVERLORD pudiera ser ejecutada con la entidad deseada.

ANVIL, no murió, pero su futuro fue muy incierto durante los meses siguientes. (Esta se lanzó mas tarde, después de Normandía).

El plan OVERLORD continuó siendo revisado casi periódicamente, y por lo tanto sufriendo gran multitud de cambios algunos de ellos, con gran influencia logística. Uno casi concurrente con la ampliación del frente fue la utilización de las fuerzas aerotransportadas. El general Marshall, había expresado en multitud de ocasiones sus objeciones a la forma de empleo de estas debido a su amplia dispersión, sin embargo, el general Bradley expresó una vez más la idea de que lo más importante era la captura de Cherburgo, y que todos los esfuerzos en los primeros momentos de la operación debían de estar supeditados a la conquista de este objetivo. Pronto Montgomery apoyó totalmente esta idea, repitiendo que la prioridad era conquistar Cherburgo y posteriormente los puertos de Bretaña y del Loira para asegurar la zona y permitir el mantenimiento de las fuerzas. Tras muchas discusiones y planeamientos, se decidió el empleo de dos divisiones aerotransportadas americanas, que serían lanzadas sobre Contentin para facilitar la pronta captura de Cherburgo.

La bahía Quiberon, aparece como la mejor solución. Los estudios mostraban que esta tenía unas tres mil yardas y era capaz de acoger a 200 barcos Liberty. Contando además con una excelente red vial.

Operación “Neptune” y Las fuerzas navales

El momento al que más detalle le pusieron los Aliados en su planificación, fue el del asalto anfibio de Overlord, cuyo nombre clave era Operación “Neptune”. El recuerdo que tenían de Gallipoli, Dieppe, Salerno y las Islas Gilbert en el Pacífico, que estuvieron cerca de ser consideradas como fracasos, hizo que los planificadores, motivados por los profundos y graves temores, pusieran un alto grado de detalle en la planificación de esa operación anfibia. Para ello ya tenían lecciones aprendidas de Guadalcanal, Husky en Sicilia, Tarawa, e incluso tuvieron en consideración el diseño de Alhucemas por los españoles. Cabe destacar que la planificación de Neptune se centró más en lo táctico y técnico que en lo operacional.

Las Fuerzas navales para la operación “Neptune” eran en su mayoría británicas. Tenían el peso de la responsabilidad de la Invasión a Normandía:

- Transportar a las tropas de asalto hacia las playas,
- Desembarcarlas
- Brindar todo el apoyo logístico posterior de entre 600 y 700 toneladas de material por División.
- Apoyo de fuego inicial, hasta que la artillería estuviera instalada en la costa
- Servir de apoyo logístico para el abastecimiento, transporte de reemplazos y evacuación de bajas.

Las fuerzas navales, en su mayoría británicas, tenían el peso de la responsabilidad de la Invasión a Normandía, dado que tenían que transportar a las tropas de asalto hacia las playas, desembarcarlas y luego brindar todo el apoyo logístico que consistía en el traslado de, aproximadamente, entre 600 y

700 toneladas de material por División. Aparte de ello, tenían que brindar el apoyo de fuego inicial, hasta que la artillería estuviera instalada en la costa y luego servir de apoyo logístico para el abastecimiento, transporte de reemplazos y evacuación de bajas. Para esta empresa el Almirante Ramsay contó con 2.700 naves, incluyendo a los lanchones de desembarco; las cuales fueron divididas en una Fuerza Naval de origen estadounidense, a órdenes del Contralmirante Alan G. Kirk y una Fuerza Naval de origen británico, a órdenes del Contralmirante Sir Philip Vían.

Las fuerzas navales.

Para esta empresa el Almirante Ramsay contó con 2.700 naves, incluyendo a los lanchones de desembarco; las cuales fueron divididas en una Fuerza Naval de origen estadounidense, a órdenes del Contralmirante Alan G. Kirk y una Fuerza Naval de origen británico, a órdenes del Contralmirante Sir Philip Vían.

Movimiento a zona objetivo

La totalidad de los buques zarparía desde el Sur de Inglaterra, desde los puertos de Torquay, Weymouth, Portsmouth y Shoreham, convergiendo en las playas de Normandía, entre Quineville y Merville.

El Componente Naval desembarcaría a las fuerzas de asalto en cinco playas. Utah y Omaha, a cargo del Primer Ejército estadounidense y Gold, Juno y Sword, a cargo del Segundo Ejército británico.

A estas cinco playas se le agregó un sexto punto de desembarco en Point du Hoc, cuya misión fue cedida a los Rangers norteamericanos para proteger los navíos del desembarco, además de posibilitar la instalación de las cabezas de playa.

Antes del desembarco habría un esfuerzo llevado a cabo por tropas paracaidistas, que saltarían detrás de las líneas alemanas. Serían lanzadas la 82a División Aerotransportada de los EUA, entre St Mere Eglise y Pont l'Abble y la 101a División Aerotransportada de los EUA, entre St Mere y Vierville, los dos elementos detrás de la playa Utah y detrás de la playa Sword se lanzaría la 6ta División Aerotransportada Británica. La misión principal de las tropas aerotransportadas era cubrir los flancos de los elementos del Primero y Segundo Ejército y caer en la retaguardia de las tropas alemanas para aferrarlas y producir distracción; tratando de lograr de que los alemanes no fijaran su atención principal sobre la costa. A estas cinco playas se le agregó un sexto punto de desembarco en Point du Hoc, cuya misión fue cedida a los Rangers norteamericanos para anular unas baterías de cañones pesados, que amenazaban las playas Omaha y Utah, para proteger los navíos del desembarco, además de posibilitar la instalación de las cabezas de playa.

Centro Gravedad Aliado y Lineas de Operaciones navales

El Centro de Gravedad de las Fuerzas aliadas fueron las Fuerzas del Asalto Anfibio. En él, sus capacidades críticas eran la de proyectar una fuerza de invasión desde las Islas Británicas hasta la costa de Normandía, cuyos requerimientos críticos eran un adecuado conocimiento de las posiciones enemigas, el mantenimiento del engaño del lugar en dónde se iba a realizar el desembarco y un adecuado sostenimiento logístico y de apoyo en el momento del desembarco y sus requerimientos críticos eran adecuados medios navales de desembarco y de abastecimiento, lograr la superioridad aérea, un adecuado plan de engaño y una adecuada inteligencia para conocer el dispositivo enemigo en las costas francesas.

Las Lineas de Operaciones navales se basaban en:

- Logro de la superioridad aérea,
- Control del mar en el sector del Canal de la Mancha,
- Conquista y el control de la costa francesa,
- Conquista y control del Norte de Francia, desde la costa francesa y hasta el Oeste y Norte de los ríos Sena y Loira.
- Aferrar a las tropas alemanas en su retaguardia,
- engañar sobre el lugar de desembarco
- Apoyo logístico a las fuerzas desembarcadas.
-

Entre las Líneas de Operaciones, se pudieron observar tanto físicas como lógicas; entre las primeras se encuentran las líneas de operaciones aéreas, navales, anfibia, las de tropas aerotransportadas y las de fuerzas irregulares francesas; y entre las segundas se destacan las del Plan de Engaño. Los Puntos Decisivos fueron claramente identificados dentro de cada una de las líneas de operaciones y se pueden mencionar el logro de la superioridad aérea, el control del mar en el sector del Canal de la Mancha, la conquista y el control de la costa francesa, la conquista y control del Norte de Francia, desde la costa francesa y hasta el Oeste y Norte de los ríos Sena y Loira, aferrar a las tropas alemanas en su retaguardia, engañar sobre el lugar de desembarco y el apoyo logístico a las fuerzas desembarcadas.

Plan abastecimiento

Las estimaciones iniciales pretendían 14 días suministro pero las limitaciones navales obligaron a modificar a 7 días con prioridades muy rígidas.

Para D+90 estimado una reserva en teatro de 21 días. Se había estimado que las necesidades de mantenimiento requeridas por una División, serían de unas 900 toneladas por día, para las primeras fases del desembarco. Se debía de constituir una reserva global de 14 días de suministro. Pero este objetivo, posteriormente se demostró ser inalcanzable, por lo que hubo modificaciones quedando por fin un conjunto de 7 días de abastecimientos de raciones, 3 días de todas las demás clases, excepto munición que sería de dos unidades de fuego.

Las prioridades de conjunción de estos niveles, eran el siguiente orden

- Munición antiaérea,
- Clase I (Raciones),
- Clase V (munición)
- Clases III (POL), II y IV

Una vez alcanzadas estas prioridades, se establecerían en la zona 7 días adicionales de raciones, y 5 de unidades de fuego.

En el día D+90, cuando se suponía que habría en el continente una fuerza total de 1.334.000 hombres, se había estimado que las reservas del teatro de operaciones en la zona de comunicaciones deberían de aumentar hasta un nivel de 21 días y 5 unidades de fuego. Los niveles del ejército, deberían de mantenerse siempre en un nivel de 7 días de abastecimientos y 7 unidades de fuego.

Para el abastecimiento de D a D+8 se contaba con los siguientes tipos de buque:

- Buques MT (Liberty adaptados)
- LCT
- LCV
- Barcazas
- Costeros (Con capacidad de entre 200 y 2000 toneladas) a partir de la 2ª ola

Desde el día D hasta el D+8 (designado como periodo de predescarga), los suministros serían llevados en barcos MT (Liberties adaptados con un pequeño motor), Costeros, LCT's, LCV's y barcazas. Los costeros cuya capacidad variaba entre 200 y 2.000 toneladas irían llegando en la segunda ola del día D, y constituirían el eje de la descarga en este periodo. D+21, D+41, D+90

- D+21 MT, costeros y Liberty
- D+21 a D+41 se sumarían los barcos oceánicos
- D+41 a D+90 principalmente oceánicos

Se diseñaron planes para lograr flexibilidad con reservas de espacio

Desde el día D hasta el D+21, (que se llamó la fase de conjunción) Los movimientos de material continuarían mediante barcos MT y costeros, y con un limitado número de barcos Liberty, cargados con artículos de primera necesidad que se enviarían a la playa con los costeros, que serían los principales transbordadores durante este periodo.

A medida que en el continente se fuera pudiendo descargar los barcos más grandes, se produciría una transferencia progresiva hacia los barcos de mayor calado. Desde el día D+22 hasta el día D+41 (Al cual se refería el SOS como el periodo para movimiento del mantenimiento) los costeros continuarían moviendo suministros desde el Reino Unido, pero habría un incremento en la utilización de barcos oceánicos con cada vez una mayor cantidad de ellos, cargados con artículos de primera necesidad que vendrían directamente de los EEUU.

Se planeó también que se cargarían todos los barcos procedentes del Reino Unido con artículos de primera necesidad. Finalmente, comenzando en el día D+42 (llamado el periodo de cambio) grandes barcos, que en su mayoría vendrían de los EEUU, soportarían la mayor carga de la concentración de fuerzas, auxiliados por una reducida flota de costeros desde el Reino Unido.

PUERTOS

La disponibilidad de los puertos fue posiblemente uno de las líneas operacionales en las que más falló el planeamiento, algo que se solventó por otras circunstancias y la flexibilidad en la organización final. Cherburgo no estuvo operativo hasta el 16 de julio.

	Total	Omaha	Utah	Cherburgo	Puertos menores
Capacidad planeada	408.550	226.500	133.450	34.000	142000
Descarga actual	289.827	181.691	108.136	— —	4.558

Esta desesperanzadora visión hizo ver a todos que desde el punto de vista logístico la situación iba a ser muy precaria a partir del día D+41, sino insostenible.

El plan OVERLORD había considerado las necesidades del ejército norteamericano en cuanto a las playas, Mulberrys, y había establecido que iba a necesitar Cherburgo y seis pequeños puertos para el día D+30.

Al final de mes el puerto de Cherburgo estaba en ruinas, y los pequeños puertos de Isigny y GrandCamp habían recibido en total menos de 5.000 toneladas.

En lugar de la planeada capacidad de aproximadamente 25.000 toneladas, las descargas a final de junio eran de 19.000 toneladas por día

Los planeadores habían puesto todas sus esperanzas en Cherburgo. no logró estar operativo hasta que no transcurrieron tres semanas después de su captura. El 16 de julio. El pronto desarrollo de Quiberon Bay , se había considerado como una condición "sine qua non" para el apoyo de la operación en el sur de Bretaña para el mantenimiento de la planeada concentración y para lograr la máxima capacidad de avance hacia el Este a través del Sena

Conclusiones

A modo de resumen se exponen una serie de conclusiones, no sin antes resaltar que como al principio se marcó, fue un éxito en la organización que supo superar con creces las "carencias" que ofrece un planeamiento tan detallado una vez que se entra en contacto con el enemigo.

El exhaustivo planeamiento, se realizó para efectuar el apoyo logístico durante los primeros 90 días. Los planes determinaban con exactitud cuantas tropas desembarcarían, donde, cuando y en que orden. Para asegurarse de que todos esos cientos de miles de artículos pudieran descargarse en el momento y lugar oportunos, se estableció un riguroso orden de prioridades

Los aliados pretendían, tal y como se ha relatado, capturar y restaurar una serie de puertos para utilizarlos en la descarga de personal y abastecimientos, se establecieron planes para restaurar estos puertos con la idea de especificar por adelantado los recursos necesarios y el lugar al que había que enviarlos.

Pero a pesar de todo este trabajo de previsión, las cosas no ocurrieron como se esperaba, horas después de los primeros desembarcos, todos los planes para una descarga ordenada se habían reducido a nada, debido, en unos sectores, a la fuerte marejada, y en otros, a la resistencia enemiga.

Si no se fue toda la operación al traste en los primeros momentos, fue también por otro error, ya que, las playas, a pesar de no contar con la protección de los puertos artificiales, resultaron tener mayor capacidad de lo esperado,

capacidad que se aprovechó mediante la inaplicación de los planes establecidos.

La primera transgresión se produjo ya el día D+2, cuando se decidió ignorar el orden de prioridades predeterminado, y se descargó todo sin mirarlo. El personal de la marina, de repente descubrió que era factible el desembarcar directamente el material sobre las playas sin necesidad de la multitud de barcazas, botes y transportes previstos en los planes. La descarga pues no es que se realizara en desacuerdo con los planes, sino que más bien lo que hizo fue prescindir de estos, y en algunos casos haciéndolo tan al contrario de lo que especificaban que demostraron que la rigidez del planeamiento había infravalorado incluso el sentido común

se produjo una sobreestimación tan exagerada de material que lo poco que llegaba a la playa, iba siendo suficiente.

No se encontrará una operación con tal diseño logístico y con tanto nivel de detalle en ninguna otra campaña. Y a pesar del éxito, destacar también la cantidad de lecciones aprendidas desde el punto de vista logístico, que tuvo mucha repercusión en el diseño de las fuerzas expedicionarias de las principales potencias en la segunda mitad del siglo XX.