

# Aspectos logísticos de la Guerra del Golfo

FEDERICO YANIZ VELASCO  
Tte. Coronel Cuerpo General del E.A.

## INTRODUCCION

La importancia de la Logística en el conflicto del Golfo ha sido resaltada en multitud de revistas especializadas y en todos los seminarios y reuniones que para analizar la guerra de liberación de Kuwait se han celebrado en los últimos meses. La Revista de Aeronáutica y Astronáutica en su editorial del mes de marzo, recién finalizadas las hostilidades, decía: "Es indiscutible que son muchos los aspectos a considerar al estudiar un conflicto tan complejo como el del Golfo Pérsico, pero el papel protagonista de la Aviación y la necesidad de un sistema logístico adecuado son, desde el punto de vista militar, lecciones que es preciso no olvidar." Esas afirmaciones tienen hoy igual vigencia que hace un año y en lo que respecta a la Logística reflejan una realidad cuyo análisis es de enorme complejidad.

Existen multitud de definiciones de Logística, pero la que figura en el Glosario OTAN de términos y definiciones (AAP-6), puede servir de punto de partida para analizar algunos aspectos logísticos de la guerra entre las fuerzas aliadas e Iraq.

Para la OTAN, Logística es la ciencia de planear y llevar a cabo el movimiento y el mantenimiento de las fuerzas. En su sentido más amplio, aquellos aspectos de las operaciones militares relacionadas con:

a) El diseño y desarrollo, adquisición, almacenamiento, transporte, distribución, mantenimiento, evacuación y baja del material.

b) El movimiento, evacuación y hospitalización del personal.

c) La obtención o prestación de servicios.

Hay en esta definición, que responde al concepto de una alianza multinacional, algunos aspectos de la Logística que no están contemplados. El reclutamiento y la formación del personal, al ser responsabilidades nacionales, no son preocupación directa de la Alianza.

Las funciones logísticas de Material, Personal, Infraestructura y Servicios en que se subdivide la Logística OTAN son semejantes a las que se consideran en el Ejército del Aire: Personal, Abastecimiento, Mantenimiento, Transporte y Obras. La función Logística Servicios abarca en la OTAN al personal y los conocimientos necesarios para apoyar al personal combatiente y comprende el Abastecimiento, los Transportes y el buen funcionamiento de las líneas de comunicación. Las mayores diferencias se centran en la función básica logística de Personal, que naturalmente es mucho más amplia en nuestro Ejército. La consideración de las funciones logísticas tal como son contempladas en la OTAN es adecuada por el carácter multinacional del esfuerzo aliado en el conflicto del Golfo.

La apreciación del esfuerzo logístico no solo ha sido patrimonio de los militares y del mundo relacionado con los asuntos de Defensa. En la cadena de televisión estadounidense NBC y en su telediario más popular, el comentarista, John Chancellor, dijo entre otras cosas, el 6 de marzo de 1991:

"Pero lo que yo he oído decir a mucha gente es que ésta fue la guerra del logístico, que la Logística - mo-

vimiento de tropas y suministros - fue lo que marcó las diferencias.

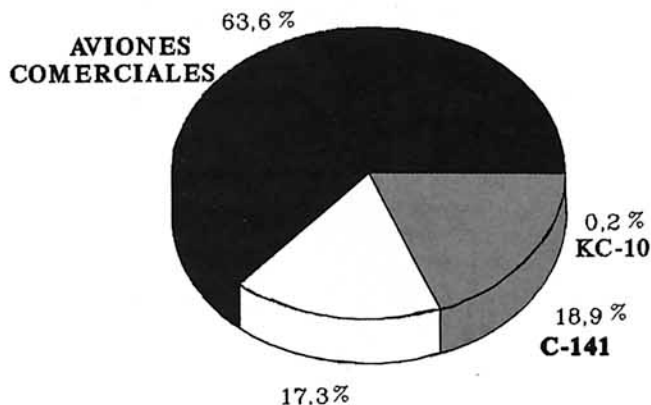
He aquí un ejemplo: La Logística hizo posible el mayor engaño (decepción) desde la II G.M. Ciento cincuenta mil soldados de los Cuerpos de Ejército VII y XVII fueron trasladados, en secreto, 150 millas hacia el Oeste. Este transporte es equivalente a llevar toda la población de Flint (Estado de Michigan) a Toledo (Estado de Ohio). La Logística lo hizo posible.

Otro ejemplo, la 101 División Aerotransportada viajó más de 250 millas a través de Iraq y los vehículos que la mantenían moviéndose y luchando estaban siempre en su sitio. La Logística lo hizo posible. Las tropas de esa división evitaron la huida desde Kuwait a gran número de guardias republicanos iraquíes. Fue la Logística la que proporcionó la comunicación y el combustible necesarios para completar esa misión".

El hecho de que la Logística haya sido expuesta a la atención del público en general, representa un paso hacia adelante en su reconocimiento como parte esencial del Arte Militar. Tradicionalmente apartados de protagonismos, los buenos logistas han estado siempre detrás de todo éxito militar. Los nuevos sistemas de armas con su complejidad y los nuevos guerreros del siglo XX con cada vez más necesidades, han puesto a la Logística en el primer plano de la actualidad. Lo que para los profesionales era el secreto del triunfo hoy se ha convertido en un tópico universal: sin buena Logística no hay VICTORIA.

Analizar de modo exhaustivo el enorme despliegue logístico desarro-

## TRANSPORTE AEREO A LA ZONA DEL CONFLICTO PASAJEROS



(Hasta el 11-03-91)  
(Datos USAF)

llado durante el Conflicto del Golfo, es tarea que se escapa de los límites de este artículo. Por ello vamos a detenernos en el esfuerzo logístico desarrollado por la Fuerza Aérea de los EE.UU. y en consideraciones generales sobre las lecciones que desde el punto de vista de la Logística pueden extraerse del desarrollo y desenlace del conflicto.

### **ALGUNOS ASPECTOS DEL ESFUERZO LOGÍSTICO AÉREO**

#### *Personal e infraestructura*

Durante la operación Escudo/Tormenta del Desierto, más de 55.000 militares y civiles de la USAF fueron trasladados al teatro de operaciones y para ello se necesitó el apoyo de otros miles de componentes de aquella Fuerza Aérea que aseguraron que los abastecimientos, la comida, los equipos, las comunicaciones, la información y el apoyo médico eran los adecuados durante la duración del conflicto. La atención al personal fue especialmente cuidada, desde la puntualidad del correo hasta la calidad y variedad de los alimentos. Como dato indicativo del volumen del esfuerzo está el hecho de que los servicios de cocina prepararon y sirvieron más de 20 millones de comidas.

En infraestructura se puede destacar que se levantaron más de 5.000 tiendas de campaña, se construyeron edificios con un total de más de 300.000 pies cuadrados de superficie y se extendieron más de 1.600.000 pies de cemento y asfalto para pistas, caminos, etc. En el área sanitaria cabe señalar que la Fuerza Aérea desplegó 15 hospitales aerotransportables y un hospital de emergencia de 750 camas al teatro de operaciones. En Europa se alertaron 4 hospitales de emergencia de la Fuerza Aérea con un total de 3.250 camas y en los Estados Unidos se habilitaron 20 hospitales para recepción de bajas con 12.178 camas. Para apoyar este esfuerzo, 5.200 miembros de la Fuerza Aérea del campo sanitario fueron enviados a Europa y al Teatro de Operaciones. Las visitas médicas realizadas en el área durante el Conflicto llegaron a casi 48.000.

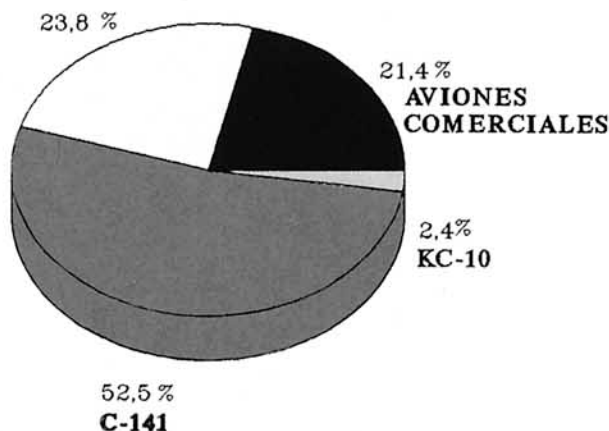
#### *Despliegue sostenimiento y abastecimiento*

Si las cifras anteriores son impresionantes, el esfuerzo más espectacular fue el realizado en el área del Transporte Aéreo. Durante el conflicto tuvo lugar la operación de este tipo más importante de la Historia desde la 2ª Guerra Mundial. Por aire se trasladaron miles de personas al otro lado del mundo. Hasta el alto el fuego (el transporte ha seguido posteriormente muchos meses a ritmo muy intenso) se habían trasladado 482.000 pasajeros y 513.000 toneladas de carga al área de responsabilidad. Para hacerse una idea del ingente esfuerzo, puede decirse que lo transportado equivale al traslado de la ciudad de Oklahoma, con todos sus habitantes, vehículos, alimentos y muebles a un lugar situado a medio camino de una vuelta completa a la Tierra. La Fuerza Aérea norteamericana con sus C-5 "Galaxy" y C-141 "Starlifter" transportó el 72% de la carga aérea y cerca de la tercera parte de las personas. El resto fue transportado en aviones civiles. El 90% de los C-5 y el 80% de los C-141 disponibles estuvieron dedicados a la operación Tormenta

del Desierto, estando el porcentaje restante dedicado a otras misiones en todo el mundo. En esta operación fue la primera vez en sus 38 años de historia que la "Civil Reserve Air Fleet" (CRAF) fue activada. La primera etapa de activación de la CRAF se realizó el 18 de agosto de 1991 con un total de 18 aviones de pasajeros y 23 de carga puestos en servicio. Cuando comenzaron las operaciones se activó la segunda etapa con un total de 77 aviones de pasajeros y 40 de carga. Los aviones comerciales del CRAF transportaron la mayoría de las fuerzas al área de responsabilidad.

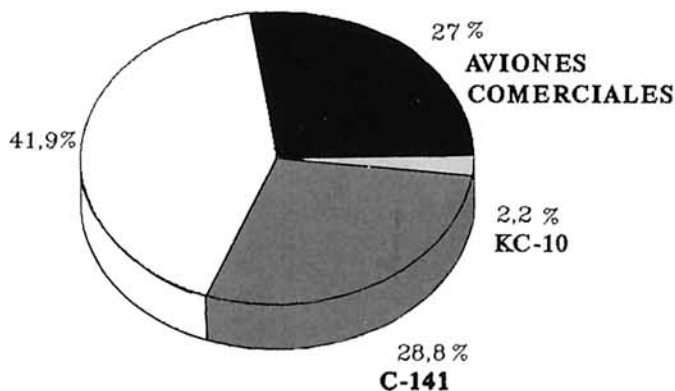
Las Fuerzas de Transporte Aéreo Estratégico estuvieron trabajando a pleno rendimiento desde el comienzo de la guerra y durante muchos meses después del cese de hostilidades para repatriar a las unidades. Personal especializado y elementos para el control del Transporte Aéreo fueron los primeros en llegar a Arabia Saudí y otros países del área y muchos de ellos han permanecido en el terreno hasta que el grueso de las unidades retornó a los EE.UU. Es de destacar que gran parte de este personal eran reservistas o miembros de la Guardia Nacional Aérea. Otro punto de gran

## TRANSPORTE AEREO A LA ZONA DEL CONFLICTO MISIONES



(Hasta el 11-03-91)  
(Datos USAF)

## TRANSPORTE AEREO A LA ZONA DEL CONFLICTO CARGA



(Hasta el 11-03-91)  
(Datos USAF)

importancia para el despliegue de unidades aéreas de combate fue la capacidad del abastecimiento en vuelo y los aviones cisterna de la Fuerza Aérea norteamericana.

Durante la campaña el Mando Aéreo Estratégico desplegó 256 KC-135 y 46 KC-10 en el área de responsabilidad. En la operación Escudo del Desierto los aviones cisternas hicie-

ron 4.967 salidas con un total de 19.089 horas de vuelo para servir a 14.588 aviones. De este número 5.495 eran de la Armada y de la Infantería de Marina. El total de combustible servido durante esta fase del conflicto ascendió a más de setenta y ocho millones de galones. En las seis semanas que duró la campaña Tormenta del Desierto los cisternas volaron 59.943 horas e hicieron 15.434 salidas descargando 110 millones de galones y sirviendo a 45.955 aviones de los cuales un 29% eran de la Armada y de la Infantería de Marina. Todo tipo de aviones americanos de los tres ejércitos así como algunos aviones de países aliados usaron los cisternas para cumplir su misión y se comentaba jocosamente entre los pilotos que había más combustible en el cielo de Arabia Saudí que en el subsuelo.

Pese al buen funcionamiento del Transporte Aéreo es necesario destacar que el uso del Transporte Marítimo tuvo una participación muy importante y necesaria para completar el despliegue de las fuerzas y que la ventaja de contar en Arabia Saudí de un apoyo magnífico fue igualmente valiosísima. Durante los pasados diez años se han construido en aquel país bases aéreas perfectamente equipadas y preparadas para su uso en tiempo de guerra. Esta aportación saudí al esfuerzo aliado no ha sido siempre debidamente apreciada por los analistas militares. También ha sido ignorado el hecho de que la Fuerza Aérea de los EE.UU. disponía de una notable cantidad de elementos modulares para edificios y áreas de abastecimiento, talleres, rampas, etc, que junto a tiendas y hospitales de campaña han permitido crear bases sobre las arenas del desierto en tiempos reducidos. La existencia de suministros preposicionados, tales como combustibles, vehículos, repuestos y munición, hizo posible el ahorro de más de 1.800 misiones de transporte y proporcionó el abastecimiento e infraestructura básica para 21 campos de vuelo.

El transporte aéreo dentro del teatro de operaciones estuvo basado en los 145 C-130 "Hércules" desplegados para apoyar las operaciones. Del

10 de agosto de 1990 al 2 de abril de 1991 los Hércules hicieron 46.500 salidas y volaron más de 75.000 horas con un movimiento de 209.000 personas y 300.000 toneladas de carga. Cuando comenzaron las hostilidades estos aviones dieron apoyo logístico, evacuaron heridos y aseguraron la movilidad de las fuerzas. Durante la campaña terrestre los C-130 hicieron más de 500 salidas diarias. El índice de disponibilidad operativa de algunos fue del 84% durante la operación "Tormenta del Desierto", un 6% más alto que en tiempo de paz.

De la eficacia del Mantenimiento dan idea los siguientes índices de disponibilidad operativa de los aviones empleados durante la guerra del Golfo. Este índice fue en todos los casos superior al de tiempo de paz.

F-117	86%	Superior en un 4%
F-15	94%	Superior en un 8%
A-10	96%	Superior en un 5%
F-111	85%	Superior en un 8%
F-16	95%	Superior en un 5%
B-52	81%	Superior en un 2%

## LECCIONES PARA NO OLVIDAR

Los ejércitos deben estar preparados en tiempo de paz para afrontar sus compromisos en tiempo de guerra, pero hasta que ésta no llega no puede comprobarse esa preparación de modo real. De toda guerra deben extraerse lecciones que ayuden a corregir errores y a obtener una eficacia cada vez mayor en el empleo de los complejos sistemas de armas de que están dotadas hoy las fuerzas armadas.

El conflicto del Golfo ha proporcionado múltiples lecciones a los dos bandos en todos los campos del Arte Militar. En el de la Logística esas lecciones fueron muy amargas para Iraq que sufrió en las carnes de sus soldados las consecuencias de no haber prestado la atención debida a aspectos tan básicos como son los relativos a las necesidades del combatiente.

Para los aliados, las enseñanzas han sido también muchas y serán tenidas muy en cuenta en posibles futuras operaciones. Todos los países han sentido la escasez de medios de

Transporte Aéreo pesado en circunstancias de crisis. Los norteamericanos paliaron en parte esa carencia en el uso de los aviones de la "Civil Reserve Air Fleet" pero en otros casos hubo de recurrir a vuelos "charter", habiéndose contratado aviones soviéticos y de otros países. Parece necesario tener señalados o comprometidos los medios de Transporte Aéreo no militares o tener previstos los procedimientos para obtener esos aviones.

La movilidad es la clave del despliegue rápido.

El Transporte Aéreo y el Transporte Marítimo son complementarios, no competitivos. Como es conocido, en el primero prima la velocidad y en el segundo su gran capacidad.

No deben empeñarse fuerzas para el combate hasta que se encuentren completamente listas, no olvidándose nunca de los aspectos logísticos que deben incluir el sostenimiento de dichas fuerzas.

### TRANSPORTE AEREO A LA ZONA DEL GOLFO

15.800 misiones.....	(21,4%
aviones comerciales )	
504.000 pasajeros.....	(63,6% aviones
comerciales )	
542.000 toneladas de carga.....	(27,0%
aviones comerciales)	

( del 11-08-90 al 11-03-91 )  
( Datos USAF )

La Unidad de Mando es primordial en las operaciones combinadas. Esta unidad se refleja en un mejor control de la Logística operativa y en una economía en el apoyo logístico general.

En la Logística del final de siglo el empleo de las posibilidades que aporta la informática es una necesidad ineludible.

La política sobre recursos de guerra y de suministros básicos para el combate debe ser revisada y mejorada incluso en aquellas naciones que se encuentran a la vanguardia de estos campos.

La movilización de reservistas es

vital para conseguir una capacidad operativa adecuada. Un sistema de movilización eficaz debe ser implantado en los países que no lo tienen y mejorarse en aquellos que existe y ha sido empleado con bastante éxito. Los EE.UU. llamaron al servicio activo a unidades completas y a individuos de la reserva. La aportación fue muy importante y destacada en todo tipo de cometidos, especialmente en el campo sanitario y en general en el del apoyo logístico. Deben cubrirse algunas lagunas legales para asegurar que los reservistas que van a ser llamados tengan clara su obligación de acudir.

Los servicios de apoyo en los aspectos de la vida diaria del combatiente tienen que ser objeto de una atención preferente. Unido a esto se presenta la necesidad de analizar la situación y dar un "status" claro a los civiles que en muchos casos desempeñan estos cometidos.

Para que los sistemas de armas modernas puedan combatir, es necesario que sean mantenidos adecuadamente y suministrados de munición y combustible. Durante el conflicto, el consumo de munición fue muy grande y algunos países como Francia tuvieron que resolver el problema de la diversidad de armamentos empleados. El volumen consumido de combustible fue igualmente enorme, si bien en este campo se tuvo la ventaja de estar en una zona rica en depósitos e instalaciones para este tipo de suministros.

Para que el combatiente moderno alcance la victoria tiene que estar apoyado de tal modo que se le asegure una situación personal equivalente a la que se encuentra acostumbrado, con las limitaciones propias de las circunstancias. Tanto al personal como al material hay que situarlos en el Teatro de Operaciones y moverlo en él, para ello el Transporte Aéreo es siempre el más rápido y en muchos casos indispensable. Para lograr alcanzar los objetivos propuestos en cualquier conflicto bélico es necesaria una organización logística muy compleja y eficaz que, preparada y lista desde tiempo de paz, pueda asegurar la VICTORIA en caso de Guerra. ■