

Logística operativa

JOSÉ MARIA ORTIZ JIMÉNEZ
Coronel de Aviación

Comparto la idea de uno de los más cualificados logistas del Ejército del Aire, cuando afirma que toda la logística es operativa. No obstante, a lo largo de este artículo, al referirme al término logística operativa, estoy haciendo referencia a la parte de la logística necesaria e imprescindible para llevar a cabo operaciones aéreas, por ello podríamos haberlo titulado logística operacional, aunque creo que aclarado el concepto, me parece más aeronáutico el título elegido.

La movilidad entendida como una cualidad o capacidad de las fuerzas militares que les permite desplazarse de un lugar a otro, se convierte en un elemento clave de la ejecución de la postura defensiva de la alianza y también de España; permite desplegar fuerzas militares y su apoyo logístico de forma rápida y efectiva para cumplir la misión que les sea asignada.

La proyección de Fuerza es un requisito imprescindible para un Ejército del Aire moderno. El poder aéreo, facilita la protección de áreas amenazadas sin presuponer acciones hostiles, ni ocupación del terreno. Es decir, la Fuerza Aérea permite una intervención segura en la que las posibilidades de bajas se pueden reducir drásticamente tanto para los combatientes propios, como para la población civil, evitando el riesgo de una información sesgada y mal intencionada por parte de algunos medios de comunicación o el peligro de que fuerzas propias se conviertan en rehenes.

El Poder Aéreo, por las características de sus medios, ha demostrado ser una herramienta decisiva a nivel político para la evolución controlada y deseada de los conflictos.

El Ejército del Aire, para cumplir las misiones que le puedan ser asignadas, necesita disponer de unas unidades de

FF.AA. con capacidad de despliegue a:

- Bases aéreas del territorio nacional para cumplir con la defensa del espacio aéreo español.
- Europa para contribuir a su defensa como parte integrante de la OTAN y de la Unión Europea (UE), dentro del marco de la defensa común europea.
- Cualquier base del mundo para contribuir a las operaciones de paz bajo un mandato de la ONU o de la OSCE.

La logística operativa puede considerarse como el más decisivo de entre los factores multiplicadores de la fuerza, el objetivo en tiempo de crisis o guerra es proporcionar la capacidad de desplegar y operar fuerzas listas para el combate, asegurar la supervivencia y sostener las operaciones a lo largo del conflicto.

La primera medida a adoptar tan pronto se conozca la posibilidad de despliegue es la intensificación de los planes de instrucción dirigidos a la misión específica a realizar, con objeto de incrementar el estado de alistamiento de la unidad.

La información de carácter general incluye el tipo y número de aviones (los cálculos deben considerar paquetes incrementales de la fuerza, por ejemplo: 8 aviones de combate más 2 cisternas), la nación a la que pertenecen y los roles que pueden llevar a cabo.





Los elementos necesarios para el despliegue se agrupan en tres grandes conjuntos:

- Tablas de dotación de las unidades de combate para tiempo de paz.
- Tablas de dotación de las unidades de apoyo al despliegue.
- Dotaciones específicas de despliegue.

La cuantificación de las necesidades anteriores que se efectúa siguiendo una metodología que se basa en la identificación, aprobación y programación de la dotación de medios, es un proceso iterativo que sigue dos direcciones:

- Top-Down, proporciona criterios y aprueba propuestas.
- Bottom-Up, eleva propuestas basándose en experiencias anteriores y ajenas.

PLANEAMIENTO DEL DESPLIEGUE

El concepto de la operación será conseguir que la unidad se traslade a la base asignada, con todo su personal, material, equipo de apoyo y repuestos para poder operar durante un número determinado de días, y a la vez establecer un flujo de apoyo logístico desde la base propia para el sostenimiento de las operaciones.

Para la confección del plan de despliegue se deberán tener en cuenta los siguientes apartados:

- Equipo avanzado de despliegue.
- Determinación de necesidades.

- Estudio de los medios de transporte.

- Preparación del despliegue.
- Acuerdos con los países involucrados o aliados.

Es preciso tener en cuenta que en el marco de la OTAN, el planeamiento de combate abarca un periodo de 30 días de actividad, los cuales a su vez están divididos en dos, uno de máximo esfuerzo (7 días) y otro de esfuerzo continuado (23 días); a partir del día 30, se mantendrá un esfuerzo sostenido según determine el comandante de la fuerza de acuerdo a la situación del conflicto. Las operaciones de paz normalmente tendrán una duración superior.

El planeamiento tendrá en consideración las necesidades de todas las clases de abastecimiento, incluyendo las reservas de guerra, que permitan satisfacer los consumos de los sistemas de armas durante el conflicto, hasta que por los canales de suministros comience la llegada de los reabastecimientos de forma regular.

En determinados casos puede considerarse la conveniencia de preposicionar en la base de destino elementos voluminosos y que requieran poco mantenimiento, pues a pesar del incremento de coste que suponen, acortan considerablemente los plazos de despliegue.

Para el planeamiento del movimiento aéreo se determinan los requisitos de salidas de los diferentes aviones de

transporte, así como el número de personas y carga a transportar en cada aeronave. De ello se deducen los requisitos de pista y aparcamiento necesarios. Este plan se complementa con el Plan de Transporte por Superficie.

Otro factor de planeamiento consiste en los consumos previstos de combustibles, aceites, lubricantes y oxígeno para los primeros siete días de máxima actividad y para los 23 días siguientes, calculado en función del número de salidas diarias.

Es necesario disponer también de los consumos estimados de armamento para las configuraciones previstas y sus requisitos de almacenamiento.

En todo el proceso se tienen en cuenta los documentos aplicables en la organización en cuyo marco se vaya a operar.

EQUIPO AVANZADO DE DESPLIEGUE

Finalizada la fase de planeamiento, la orden de despliegue pone en marcha un conjunto de actividades que comienza con el desplazamiento del equipo de reconocimiento y concluye con la generación de salidas al régimen y en el plazo previsto.

Tomando como base las necesidades globales de despliegue, el equipo evalúa la disponibilidad y adecuación del apoyo de la Nación Anfitriona (HN), las posibilidades de obtención de materiales, servicios y suministros en el área de destino, y su diferencia son las necesidades netas a trasladar desde la base de origen. Para poder realizar su labor el equipo necesita la existencia de un Acuerdo de Nación Anfitriona de nivel gobierno-gobierno (HNSA) y su tarea concluye con la firma de un Acuerdo Técnico (AT) a nivel jefe de base-jefe de despliegue.

El Equipo Avanzado de Despliegue está formado por un grupo de personas, con la misión de determinar con precisión y rapidez, las necesidades reales que va a tener la unidad aérea en su base de despliegue. La importancia de este equipo radica en que sobre el terreno y en coordinación con el personal de la base de despliegue deberá realizar la identificación, determinación de necesidades y soluciones posibles, teniendo en cuenta las posibilidades de

apoyo que pueda suministrar la base en la que se va a desplegar.

Estará formado por personal perteneciente a los distintos grupos que componen el destacamento, con la suficiente experiencia para poder determinar sus necesidades reales. También será necesario que se desplace personal experto en cuestiones legales, contractuales, finanzas, infraestructura y comunicaciones. Este equipo se debe desplazar por el medio más rápido posible y con la antelación suficiente para poder realizar sus cometidos.

La visita del Equipo Avanzado de Despliegue será necesaria aún en el caso de disponer de una información muy completa relativa a las instalacio-

de que en el lugar de destino solamente se dispondrá de las condiciones de base mínima: pista, rodaduras y aparcamiento, por lo que el resto de servicios deberán ser proporcionados como parte integrante del despliegue.

Para ser capaces de operar en condiciones de base mínima, los medios actuales deberían completarse con elementos para almacenamiento de combustible, potabilizadora de agua, tratamiento de aguas residuales y de sustancias tóxicas y/o contaminantes.

La posible utilización de las unidades de FF.AA. en situaciones de crisis de muy diferente índole, hace difícil definir de antemano y con precisión los elementos y medios de

- Estado de disponibilidad. Número de alarmas en tierra.

Existen varios documentos OTAN que son imprescindibles para el planeamiento y el cálculo de las necesidades; en el documento "Shape Guidance for Stockpile Planning in ACE", se detalla el número mínimo de salidas diarias por avión operativo, tanto en el periodo inicial de máximo esfuerzo como en el siguiente de esfuerzo continuado.

Si las misiones que se van a realizar necesitan reabastecimiento en vuelo, en ese caso, los cálculos se pueden distorsionar si no se aplican factores correctores.

NECESIDADES DE MATERIAL

Una vez calculados los aviones a destacar y el esfuerzo a que se les va a someter, los sistemas de abastecimiento y distribución de necesidades modernos, como el caso del Sistema Logístico Integrado SL2000 del Ejército del Aire, permiten calcular la previsión de necesidades de modo automático por parte del sistema. El problema puede surgir al no disponer el Escuadrón de Abastecimiento de los repuestos necesarios para cubrir el total de días de operaciones.

De acuerdo con el criterio mencionado de modulación, se han establecidos kits de repuestos en forma de contenedor aerotransportable, para distintos paquetes de fuerza y duración del despliegue, aplicados a las unidades de C-15.

Es importante conocer los medios de enlace con que va a contar el Destacamento, porque en muchos casos no se podrán llevar todos los repuestos que se van a necesitar durante las operaciones; entonces será prioritario establecer un procedimiento que permita el suministro de repuestos lo más rápidamente posible.

Cuando la base de despliegue se encuentre muy alejada de la propia, la utilización de medios de transporte conjuntamente con otros países puede ayudar a mejorar el sistema de suministro logístico.

El material de apoyo en tierra y de apoyo específico es un punto importante a considerar por tratarse de vehículos y equipos de gran peso y volu-



nes y medios de apoyo de la base de despliegue. En este caso se reducirá el número de personal que componga el equipo, pero siempre seguirá siendo necesario realizar sobre el terreno un ajuste de las necesidades de acuerdo con la realidad encontrada en ese momento y así poder detectar con más precisión las deficiencias y problemas que puedan tener las unidades en su despliegue o durante las operaciones en esta base.

El trabajo finaliza con una lista de necesidades (Site Survey).

DETERMINACION DE NECESIDADES

La determinación de necesidades de despliegue ha de partir de la premisa

de apoyo que se van a necesitar. El número de variables que pueden intervenir en el desarrollo de las operaciones es muy elevado. Las unidades tienen confeccionadas las listas de material y equipo de apoyo a destacar para unos supuestos normalizados según el número de aviones y el armamento a emplear.

AVIONES A DESPLEGAR

Para el planeamiento se consideran parámetros básicos:

- Número de salidas avión/día. Duración media de las salidas.
- Tiempo de recuperación de los aviones entre salidas.
- Consumo de combustible y armamento.



men. Siempre que se pueda se tratarán de obtener los mismos en la base de despliegue y si ello no es posible se procurará el traslado desde una base cercana a ella.

Disponer de un número adecuado de vehículos de transporte de personal en la base de despliegue, aumenta de manera considerable la movilidad y flexibilidad de la unidad desplegada, lo cual repercute en el bienestar del personal.

NECESIDADES DE ARMAMENTO

Para calcular el armamento necesario durante las operaciones, lo primero que se necesita conocer es el tipo de misión que se va a realizar y el número de aviones destacados. Con estos datos y una serie de factores que vienen en el documento "Shape guidance for Stockpile Planning in ACE" se podrá determinar las necesidades de armamento que tendrá la unidad durante un número determinado de días.

El armamento necesario para los primeros siete días de operaciones, calculado a un régimen máximo de salidas

por avión, deberá estar dispuesto en la base de despliegue antes de empezar las operaciones.

Los equipos de apoyo específico necesarios para la carga, descarga, transporte y calibración del armamento, estarán calculados en el punto anterior. La limitación del número de equipos disponibles aumentará considerablemente los tiempos de recuperación de los aviones.

El transporte de armamento real, necesita permisos especiales y es necesario cumplir normas muy estrictas para su manejo. El transporte aéreo del armamento exige un esfuerzo muy elevado, llegando a duplicar el número de las rotaciones necesarias para desplegar el material y el personal. La posibilidad de un transporte por vía terrestre o marítima debe ser tenida en cuenta y estudiada.

NECESIDADES DE PERSONAL

El estado de disponibilidad en el que se va a operar, las horas de actividad, los servicios de alarma que haya que establecer, etc., son condicionantes que se tendrán en cuenta. Se deberá es-

tar preparado para operar las 24 horas del día y además se formularán varias hipótesis.

El grupo de FF.AA. será el responsable de calcular el número de tripulaciones necesarias para operar, la OTAN contempla como 1,5 el número mínimo de pilotos por avión, pero este número ha quedado desfasado para los aviones de caza con capacidad de reabastecimiento en vuelo, en los que la duración de las misiones aumenta de manera considerable. Para los cálculos se considera 2,5 pilotos/avión operativo como un número adecuado, no debiendo disminuir nunca de 2.

En vías de una mayor operatividad y seguridad de vuelo se debe evitar que las tripulaciones aéreas realicen trabajos ajenos a la actividad aeronáutica.

El Grupo de Material establecerá el personal necesario para operar, en función del número de los aviones a destacar, del tipo de misión a realizar, del número de salidas y del horario de trabajo.

El número de mecánicos por especialidad será calculado más en función de lo anterior que por la carga de tra-

bajo, que puede resultar imprevisible. En los aviones C-14 y C-15, el trasvase de personal de un equipo a otro es complicado debido a la alta especialización que requieren estos sistemas de armas.

El Grupo de Apoyo, para establecer sus necesidades de personal, necesita conocer qué servicios será necesario establecer en el despliegue y durante el desarrollo de las operaciones. El servicio de Sanidad, la Sección de Apoyo al Transporte Aéreo (SATA) y la de Apoyo al Personal, son imprescindibles para el buen funcionamiento del destacamento. El número final de personal se establecerá una vez realizada la visita del Equipo Avanzado de Despliegue.

ESTUDIO DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Una vez determinadas las necesidades de material, armamento y personal, se continuará con el planeamiento ajustando todo lo que hay que transportar a los medios de transporte disponibles.

El despliegue tendrá varias fases, siendo constante en todas ellas la conciencia de la escasez de los medios aéreos de transporte, requiriendo este medio, procedimientos adecuados y la necesidad de establecer claramente las prioridades.

Es importante reseñar que es responsabilidad nacional la ejecución del transporte de los medios, si bien se pueden realizar acuerdos con otras naciones u organismos, pero, aunque éstos existan, en caso de crisis generalizada pudiera ser que no se recibiera el apoyo acordado. Por esta circunstancia es básico efectuar todos los movimientos posibles por medios nacionales alternativos, líneas aéreas, carretera, ferrocarril o barco.

PREPARACION DEL DESPLIEGUE

Con el fin de estar preparado para realizar un despliegue imprevisto, se deben tener confeccionados cuatro tipos de módulos, con las respectivas listas de material y personal y las correspondientes fichas de carga. El modelo que se va a exponer es el que es-

tablece la OTAN para 30 días de operaciones. Una vez que la unidad esté operando en la base de despliegue, requerirá un apoyo logístico para sostener las operaciones y todas las contingencias que pueden ocurrir, por lo que se debe tener previsto un módulo de sostenimiento.

- Módulos de apoyo.
- Módulo para siete días.
- Módulo para 23 días.
- Módulo de sostenimiento.

Los módulos de carga se realizarán de acuerdo con los contenedores normalizados para el transporte aéreo o de superficie.

Cuando el despliegue tenga alguna etapa intermedia, se debe planear de forma que se asegure el apoyo a los aviones y tripulaciones que se encuentren en tránsito.

El material de repuesto debe de ir en contenedores preparados tipo almacén, que facilitan la localización de los elementos y el control de las existencias.

La posibilidad de disponer de un sistema informatizado que se pueda emplear también para la determinación de necesidades, facilitaría la confección de los módulos de carga, permitiría establecer prioridades y realizaría los ajustes de última hora en un tiempo mínimo.

Módulo de apoyo.— Este módulo estará compuesto por el equipo de apoyo específico del sistema de armas y aquél que sea necesario para cubrir las carencias de apoyo en la base de despliegue.

Se intentará que las necesidades de vehículos sean satisfechas por el país anfitrión; en caso contrario se valorarán las opciones de alquilarlos o adquirirlos si ello es posible en el lugar de despliegue.

Módulo para siete días.— En este módulo se transportarán los medios necesarios para operar durante los siete primeros días y las posibles contingencias en la fase de despliegue y familiarización.

Todo el material se encontrará preparado para ser transportado por vía aérea, ajustando las dimensiones y pesos de la carga de acuerdo con la dis-

ponibilidad aérea, incluyendo, si fuera necesario, la aviación civil.

En este módulo estará incluido el material de apoyo a la unidad y también el de subsistencia del personal.

Módulo para 23 días.— La concepción de este módulo irá orientada al transporte por vía terrestre y marítima, dejando el transporte aéreo como último recurso y únicamente ante la posibilidad de transporte de personal o material percedero o urgente.



Módulo de sostenimiento.— El sostenimiento debe ser planeado teniendo en cuenta todas las consideraciones y contingencias previsibles en tiempo de crisis o guerra.

Dependiendo de la distancia a la base de despliegue, se podrán utilizar unos medios u otros, pero siempre se debe procurar un ahorro de los medios aéreos.

La doctrina OTAN responsabiliza a las naciones del apoyo logístico a sus Fuerzas y las medidas de sostenimiento deberán ser establecidas en tiempo de paz. Para ello cada nación escogerá el método a utilizar que puede ser, desde la constitución de almacenes de reserva de guerra, hasta la ejecución de planes de transporte o por acuerdos.

ACUERDOS CON LOS PAISES INVOLUCRADOS O ALIADOS

Cuando se va a realizar un despliegue a un determinado país se deben tener presentes los convenios o acuerdos suscritos por España con ese país. Los acuerdos o convenios firmados con otros países, servirán de base legal para establecer el desarrollo de las actividades en ese territorio.

En el caso que la unidad vaya a realizar el despliegue como fuerza



OTAN, la Publicación Logística aliada AOP-12 establece el método para el planeamiento y preparación del acuerdo sobre el apoyo de la nación anfitriona (HNSA). El asesoramiento legal y contractual en estos temas es imprescindible.

Cuando se despliega a un país perteneciente a la Alianza, hay que tener en cuenta varios documentos y publicaciones OTAN, siendo uno de los más importantes el acuerdo sobre el estatuto de fuerzas (SOFA).

Todos los procedimientos operativos, normas de funcionamiento o cualquier otra disposición necesaria para operar desde la base de despliegue deberá ser estudiada y difundida al personal del destacamento que le afecte.

UNIDADES DE APOYO AL DESPLIEGUE

El Ejército del Aire ha creado una serie de unidades independientes, cuya finalidad es apoyar los despliegues que sus fuerzas aéreas tengan que realizar a cualquier lugar del mundo, proporcionándoles: seguridad y defensa terrestre, defensa de corto alcance (SHORAD), protección NBQ, apoyo al transporte aéreo militar, control del tránsito aéreo operativo, establecer radar de alerta temprana, centro de operaciones móvil, centro de comunicaciones, equipos CCT's, atención sanitaria preventiva, especializada, quirúrgica y acondicionan a los pacientes que precisan ser evacuados. Estas unidades son:

- Escuadrón de Apoyo al Despliegue (EADA).
- Grupo Móvil de Control Aéreo (GRUMOCA).
- Escuadrón de Zapadores Paracaidistas (EZAPAC).
- Unidad Médica de Apoyo al Despliegue (UMAD).

MEDIOS DE TRANSPORTE NECESARIOS PARA EL DESPLIEGUE

Los medios de transporte deben ser considerados como clave para tener éxito en el despliegue de las Fuerzas de Reacción. Las operaciones con estas fuerzas demandan un gran esfuerzo de medios de transporte, sobre todo aéreos.

De acuerdo con la doctrina logística, los criterios aplicables para la distribución de cargas establecen que el personal, el armamento inteligente, y el armamento, equipo y material necesario para generar las salidas iniciales, así como los materiales frágiles, peligrosos o urgentes, serán transportados por vía aérea, hasta que lleguen los convoyes de superficie que transportarán el resto de materiales voluminosos, pesados, inertes o no urgentes. Tener realizado un amplio estudio sobre los diferentes medios de transporte facilitará el planeamiento y ejecución del despliegue y el posterior sostenimiento del destacamento.

TRANSPORTE AÉREO

El transporte por vía aérea siempre es un medio caro y escaso, pero es el

más rápido y en algunas ocasiones el único posible. Por este motivo, es necesario establecer un procedimiento para conseguir la máxima eficacia de los medios disponibles. Resulta aconsejable la utilización de medios informáticos para mejorar la gestión y dar más rapidez al sistema.

La sección de transporte del mando aéreo responsable del despliegue deberá coordinar las necesidades con los representantes de las unidades y establecerá las prioridades para la utilización de los medios aéreos disponibles.

Cuando exista la posibilidad de concentrar medios de transporte aéreo de varias naciones se deberá centralizar el planeamiento. El problema podrá surgir si se tiene una flota de aviones diferentes, con distintas características y posibilidades de carga.

En el caso de despliegues de largo alcance la capacidad de reabastecimiento en vuelo de los aviones de transporte ha de considerarse como un elemento multiplicador de la fuerza.

TRANSPORTE DE SUPERFICIE

Este tipo de transporte permite el traslado de grandes cantidades de material y equipos, en un periodo de tiempo razonable, pero variable en función de la distancia, de la infraestructura existente y de la seguridad de las vías. Es un medio que se puede utilizar para el transporte de los medios de apoyo y de todos aquellos que tengan un gran volumen o peso.

El Ministerio de Defensa, a través del Comité Sectorial de Transportes Marítimos y Terrestres mantiene contratos y compromisos con la RENFE y con la compañía Transmediterránea.

En el seno de la OTAN, los responsables de la gestión de los medios de transporte de superficie son: el Planning Board for European Inland Surface Transport (PBEIST) y el Planning Board for Ocean Shipping (PBOS).

Transporte de Superficie Marítimo.— El transporte marítimo es el más rentable para el transporte de grandes volúmenes de carga, aunque necesita la existencia de infraestructura para embarque y desembarque, traslado del material desde el punto de origen al puerto de embarque y desde el desem-

barque al de destino. Una limitación importante es la gran vulnerabilidad durante la navegación. En España cobra especial importancia el estudio de las rutas marítimas, Península-Canarias y Península-Baleares.

La marina mercante ofrece una amplia gama de posibilidades en las operaciones de transporte de carga militar como de apoyo logístico a las unidades desplegadas. La preparación de las cargas deberá facilitar su transporte, embarque y desembarque.

Transporte de Superficie Terrestre.— Estos medios serán muy útiles durante el periodo que duren las operaciones, siempre que se realice por territorio nacional o aliado. Permite trasladar cargas de gran volumen y peso.

El ferrocarril es el medio más indicado para el despliegue de material y equipos de apoyo en la Península. También se puede utilizar para transportar las cargas a cualquier punto de Europa, ya que han sido resueltos los problemas que causaba la diferencia entre los anchos de las vías españolas y europeas. En el Stanag 2832 se resumen las limitaciones de transporte de equipo militar por ferrocarril dentro del continente europeo.

Sus principales inconvenientes son los complicados trámites que requieren para pasar las aduanas y su vulnerabilidad, tanto de los trenes como de la infraestructura de las vías.

El transporte por carretera, es más flexible que el anterior, el número de rutas que se pueden utilizar es muy elevado, resistiendo así mejor los ataques de interdicción enemiga. Normalmente el parque de camiones y plataformas, tanto militares como civiles, no presentará ningún tipo de restricción; si bien presenta los inconvenientes de fatigar demasiado al personal y necesitar un considerable número de conductores.

SECUENCIA DEL DESPLIEGUE

La ejecución del despliegue comienza con el escalón avanzado compuesto por un reducido grupo de personal de la jefatura, de operaciones y de inteligencia, a los que se añaden la totalidad de los miembros necesario de la EADA para proporcionar la seguridad, la

defensa antiaérea, el manejo de cargas y el montaje de instalaciones en apoyo del personal de infraestructura. También despliegan los equipos de comunicaciones, incluyendo satélite, aeronáuticos y radio-ayudas. Asimismo forman parte del equipo representantes del área económica para la formalización de los contratos locales necesarios de suministros, alojamientos y en su caso vehículos de alquiler.

A continuación se lleva a cabo el grueso del despliegue de las áreas de fuerzas aéreas y material distribuidos por aviones de modo que se agilice el comienzo del entrenamiento para calificar a las tripulaciones y los contactos con el organismo que ejerza el control operativo para preparación de misiones y establecimiento de la red de inteligencia.

En último lugar despliega la sección de apoyo, de entidad variable, pero que debería incluir personal sanitario, de relaciones públicas, jurídico y religioso. El plan de evacuaciones se establecerá en tres escalones: atención primaria en botiquín base, estabilización en hospital local y evacuación final a España.

La programación del despliegue incluye las estafetas para reabastecimientos y relevos, además, tan pronto como concluye el despliegue comienza el planeamiento de los posibles incrementos de actividad mediante la activación de medios y personal preasignados. Asimismo se han de planear, en caso necesario, los redespiegues a otras bases conforme evolucionen las operaciones, y en todo caso el repliegue final a la base de origen.

Cuando se reciba la orden de realizar el despliegue, la secuencia de actuación debe estar preparada para simplificar y facilitar la ejecución del plan de despliegue. La secuencia a seguir para el despliegue de un destacamento del Ejército del Aire será la siguiente:

El mando aéreo responsable del despliegue informará a todas las unidades que compongan el destacamento. Se convocará una reunión y se nombrará a los integrantes del Equipo Avanzado de Despliegue.

Este equipo se desplazará utilizando el medio más rápido que le sea posible. El manual de despliegue les servirá de guía para establecer las necesida-

des reales que la unidad va a tener para operar desde la base de despliegue, una vez que se conozcan los medios de apoyo que va a proporcionar la base anfitriona.

Desde el primer día, en la base de partida, se preparan los medios de apoyo necesarios para la ejecución del despliegue, tanto materiales como personales, confeccionándose los módulos de carga. La Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) se puede encargar de establecer la Sección de Apoyo al Transporte Aéreo en la base permanente y en la de despliegue.

Una vez recibida la información del equipo avanzado, la sección de transporte encargada de coordinar los movimientos aéreos del despliegue, con la colaboración de la unidad realizará los ajustes en las necesidades previstas.

INICIO DEL DESPLIEGUE

Traslado del personal y del equipo de apoyo de tierra, vehículos y utillaje de apoyo al destacamento necesario para el desarrollo de las operaciones aéreas durante el despliegue.

Módulo de Armamento.— Módulo de armamento para los días que determine la orden de operaciones de que se trate (normalmente siete días). El armamento guiado si es posible se transportará por vía aérea, las bombas de uso general por medios de superficie.

Módulo de repuesto.— Módulo de repuestos para ese mismo periodo de tiempo, excluyendo armamento, preparado para transportarlo por vía aérea.

Personal del destacamento.— El personal destacado se debe transportar por vía aérea; podrá ir en los aviones junto con la carga.

Aviones de caza y ataque.— Los aviones de caza y ataque, configurados con la mayor cantidad posible de armamento aire/aire y depósitos exteriores, al objeto de ahorrar medios de transporte.

Módulos para 23 días y de sostenimiento.— Módulo para los días necesarios a partir del periodo inicial (normalmente 23 días), para su despliegue

se utilizarán preferentemente los medios de superficie y para los de sostenimiento, se emplearán los medios de transporte más adecuados a las necesidades del destacamento.

REDESPLIEGUE

Finalizadas las operaciones, las unidades de fuerzas aéreas desplegadas, han de volver a sus bases de origen. Durante el tiempo que se realiza el planeamiento logístico operativo para el despliegue, se debe de confeccionar un



plan de redespliegue de características similares al primero, en el que se han de contemplar los recursos (medios de transporte y unidades de apoyo) necesarios para efectuar las operaciones.

Es fundamental saber que las operaciones logísticas, finalizan cuando todo el material personal y equipos de apoyo se encuentran en sus bases principales.

CALCULO DEL COSTE DE LAS OPERACIONES

Uno de los factores más importantes que la logística operativa ha de tener en cuenta cuando realiza un plan de despliegue, es el de calcular los costos producidos por el empleo de fuerzas aéreas en los conflictos internacionales, porque suelen ser costos compartidos con otras naciones y los gobiernos de las naciones necesitan conocer los

gastos que se producen con el empleo de sus fuerzas armadas.

Para analizar las operaciones aéreas desde el punto de vista económico, la logística operativa divide los gastos producidos en tres grupos: *gastos de personal, gastos de material, y otros.*

CONCLUSIONES

La movilidad entendida como una cualidad o capacidad de las fuerzas militares que les permite desplazarse de un lugar a otro, se convierte en un ele-

mento clave de la ejecución de la postura defensiva de la Alianza y también de España; permite desplegar fuerzas militares y su apoyo logístico de forma rápida y efectiva para cumplir la misión que les sea asignada.

La logística operativa puede considerarse como el más decisivo de entre los factores multiplicadores de la fuerza, el objetivo en tiempo de crisis o guerra es proporcionar la capacidad de desplegar y operar fuerzas listas para el combate, asegurar la supervivencia y sostener las operaciones a lo largo del conflicto.

El concepto de la operación será conseguir que la unidad se traslade a la base asignada, con todo su personal, material, equipo de apoyo y repuestos para poder operar durante un número determinado de días, y a la vez establecer un flujo de apoyo logístico desde la base propia para el sostenimiento de las operaciones.

El Equipo Avanzado de Despliegue está formado por un grupo de personas, con la misión de determinar con precisión y rapidez, las necesidades reales que va a tener la unidad aérea en su base de despliegue.

La determinación de necesidades de despliegue ha de partir de la premisa de que en el lugar de destino solamente se dispondrá de las condiciones de base mínima: pista, rodaduras y aparcamiento, por lo que el resto de servicios deberán ser proporcionados como parte integrante del despliegue.

La doctrina OTAN responsabiliza a las naciones del apoyo logístico a sus fuerzas y las medidas de sostenimiento deberán ser establecidas en tiempo de paz.

Cuando se va a realizar un despliegue a un determinado país se deben tener presentes los convenios o acuerdos suscritos por España con ese país. Los acuerdos o convenios firmados con otros países, servirán de base legal para establecer el desarrollo de las actividades en ese territorio.

El Ejército del Aire ha creado una serie de unidades independientes, cuya finalidad es apoyar los despliegues que sus fuerzas aéreas tengan que realizar a cualquier lugar del mundo.

Los medios de transporte deben ser considerados como clave para tener éxito en el despliegue de las Fuerzas de Reacción. Las operaciones con estas fuerzas demandan un gran esfuerzo de medios de transporte, sobre todo aéreos.

El transporte por vía aérea siempre es un medio caro y escaso, pero es el más rápido y en algunas ocasiones el único posible. Por este motivo, se necesita buscar un procedimiento para conseguir la máxima eficacia de los medios disponibles.

Es fundamental saber que las operaciones logísticas finalizan cuando todo el material, personal y equipos de apoyo se encuentran de regreso en sus bases principales. Se tiene que tener previsto desde el inicio de las operaciones un plan de redespliegue.

Uno de los trabajos más importantes que la logística operativa ha de realizar, es el cálculo de los costos producidos por el empleo de fuerzas aéreas en los conflictos internacionales. ■