

La Logística Aérea y la Industria Nacional

EUGENIO PINEL JIMENEZ,
Coronel de Aviación

CONSIDERACION PRELIMINAR

La II Guerra Mundial puso en evidencia estos nuevos conceptos de la guerra:

— La lucha a vida o muerte entre los habitantes de grandes grupos de naciones.

— La influencia de la Logística en la duración y resultado de la guerra.

Porque esa Logística hubo de ocuparse de los suministros de toda clase a los ejércitos así como de sus movimientos, con lo que los transportes adquirieron proporciones gigantescas. Y además, amplió su campo de acción a la rehabilitación de las industrias de los países liberados o conquistados, al tiempo que se atendía a las necesidades de alimentos, medicinas y prendas de vestir de sus poblaciones.

La victoria aliada, supuso la solución rápida y eficaz de una serie de intrincados y complicados problemas logísticos.

Pero, es que el problema se plantea teniendo en cuenta que corresponde también a la Logística Moderna:

— La localización de materias primas, extracción de materiales fundamentales y transporte de estos a los centros de transformación.

— Estudio y fabricación de maquinaria e instrumental para elaboración.

— Puesta en práctica y mejoramiento de procesos experimentales en gran escala.

— Perfeccionamiento de mecanismos.

— Producción de elementos necesarios.

— Reconstrucción de las instalaciones productivas del enemigo y aprovechamiento de sus armas.

Ya se ve, que en todo este mar navega con pabellón propio, lo que conocemos por INDUSTRIA NACIONAL.

En la II Jornada sobre Industrias de la Defensa bajo los auspicios de AFARMADE (Asociación de Fabricantes de Armamento y Material de la Defensa), celebrada en Madrid el día 12 de mayo de 1987 con notable éxito de asistencia, se puso de manifiesto el interés de la Industria Nacional por los problemas relacionados con el abastecimiento a las Fuerzas Armadas. En dicha Jornada me cupo el honor de desarrollar alguna de las ideas que aquí se exponen.

EL APOYO

Fue Arquímedes, el Sabio de la Antigüedad quien, aparte de su célebre "Principio" y de la invención de la palanca, el tornillo y el polipasto, nos legó esta frase que nos ha llegado a través del tiempo: "Dadme un punto de apoyo y moveré el mundo".

Con esta frase, pretendo resaltar la importancia que en la guerra moderna tienen estos factores, de cuya perfecta conjunción depende el éxito de cualquier tipo de misión: LA FUERZA y el APOYO A LA FUERZA. (Fig. 1).

En nuestro caso, este APOYO A LA FUERZA lo asociamos al concepto de SISTEMA LOGISTICO, que me atrevo a definir como: "Estructura capaz de proporcionar a la Fuerza los medios necesarios en el lugar adecuado, en la cantidad suficiente, en el momento oportuno y en el mejor estado de utilización, por medio de unos transportes ágiles y fluidos".

En la Guerra Moderna, la eficacia de la Fuerza depende de que esta tenga perfectamente establecidas las estructuras de su Sistema Logístico.

EL CICLO LOGISTICO

Toda Organización Logística tiene su fundamento en las diversas fases que constituyen el Ciclo Logístico:

— Determinación de necesidades.

— Adquisición.

— Almacenamiento y Distribución.

— Mantenimiento de aquellos elementos que lo precisen. (Fig. 2).

Es en las fases 2 y 4 de este ciclo donde interviene la Industria Nacional no sólo como apoyo a la Organización Logística, sino formando parte activamente de ella.

Por esta razón todos los fabricantes que lo deseen, están censados en un libro editado por la Oficina Nacional de Catalogación con el nombre de Guía de Fabricantes (33-H4) en el que figura el CODIGO asignado a cada uno de ellos; y asociado a dicho código, el Nombre y Domicilio de la Empresa, teléfono, telex y productos que fabrica.

Como quiera que esta guía forma parte de la información que se transfiere informatizadamente para ser explotada por todos los países que forman parte del Sistema Internacional/OTAN de Catalogación, mediante la firma de los correspondientes acuerdos, es fácilmente deducible la importancia económico-social del hecho.

LA ADQUISICION

Más arriba se decía que la Adquisición junto con el mantenimiento son las fases del Ciclo Logístico donde la Industria tiene un protagonismo singular. A la Adquisición nos conduce directamente el Cálculo de Necesidades tal como se esquematiza en la Fig. 3 y que podemos resumir diciendo, que la falta de medios para realizar la Misión nos obliga a adquirirlos de forma, que queden cubiertas las necesidades con los medios económicos disponibles.

Antes de realizar la adquisición es preciso analizar metódicamente todos los extremos de la NECESIDAD:

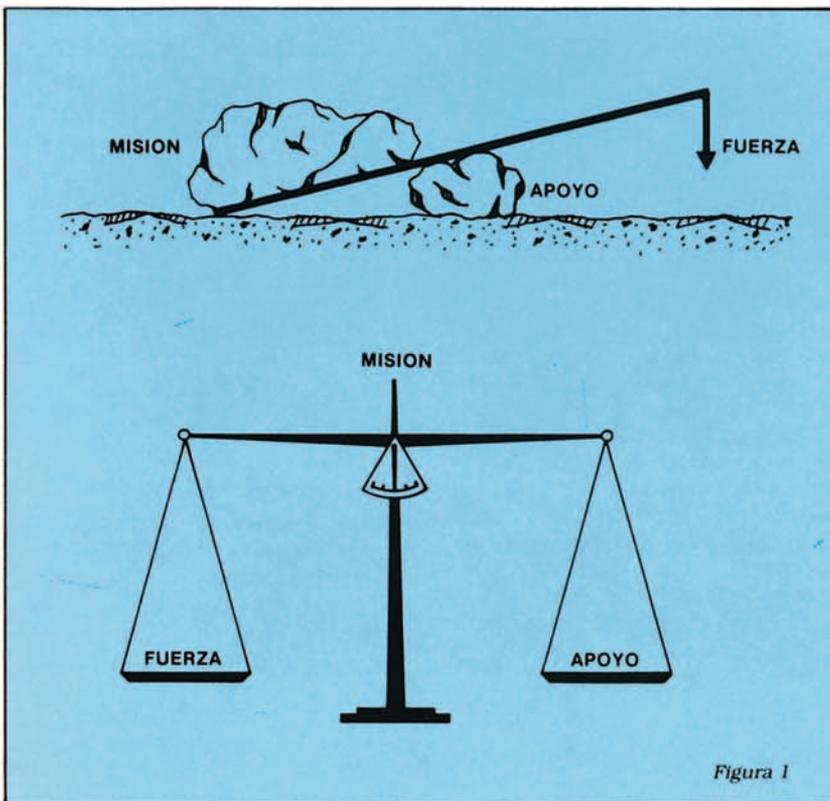


Figura 1

- QUE se necesita (medio).
- PARA QUE se necesita (misión).
- CUANDO se necesita (realización).
- COMO ha de ser lo que se necesita (características).
- CUANTO se necesita (cantidad).
- COSTO de lo que se necesita (precio económico).

y el resultado de este análisis, será factor importantísimo para tomar la decisión de adquirir.

Tomada ésta, surgen nuevos e importantes interrogantes:

- DONDE se adquiere (país, población).
- A QUIEN se adquiere (fabricante).

y de éste último, nacen nuevas cuestiones a considerar::

- Grado de Seguridad que ofrece.
- Calidad técnica de los productos.
- Seriedad Comercial y rapidez en atender los pedidos.
- Grado de información técnica y comercial que es capaz de ofrecer en relación con sus fabricados, a efectos de identificación, catalogación en su caso, operación y mantenimiento.

La respuesta acertada a todo ello, ha de llevar al rotundo y definitivo POR QUE SE ADQUIERE.

Condicionantes de la Adquisición

Pero es necesario que la adquisición se realice de conformidad a cuanto se establece en la normativa legal vigente. Una de estas normas es la que, contenida en el Punto 4 del Reglamento de Catalogación de la Defensa aprobado por Orden Ministerial 40/1986 (BOE núm. 129), fue más tarde desarrollada en Resolución 88/1986 de 29 de octubre (BOE núm. 295), para disponer la inclusión de una Cláusula de Catalogación en todos los contratos de adquisición de artículos de abastecimiento, que se celebren entre las Fuerzas Armadas y los fabricantes nacionales o extranjeros.

Las Conversaciones de Aprovisionamiento

Como consecuencia de estas disposiciones legales y una vez que el Organismo de Contratación ha decidido QUE se adquiere y A QUIEN se adquiere, comienzan las conversaciones de aprovisionamiento entre el Fabricante y el Organismo de Catalogación correspondiente a dicho Organismo de Contratación. Estas

Conversaciones van encaminadas a determinar, qué elementos de los adquiridos será necesario catalogar a fin de que puedan ser gestionados adecuadamente por el Sistema de Gestión Logística del usuario adquirente. Para ello, el fabricante ha de aportar la documentación técnica correspondiente a sus fabricados y en especial, para aquellos que vayan a ser sometidos al proceso de catalogación y, para esos mismos artículos, unos datos de gestión mínimos, tales como: Unidad de Suministro, cantidad por unidad de envase, precio, reparable o no reparable, lugar de reparación (Maestranza/Parque de las FAS o la propia Industria).

Los acuerdos a los que se llegan por resultado los términos en que se redactará la Cláusula Particular Contractual de Catalogación aplicable a ese contrato, de conformidad con los establecidos por la Cláusula General Contractual de Catalogación que regula la Resolución 88/1986 antes citada.

Todo ello tiene una finalidad desde el punto de vista Operativo: Que LOS ARTICULOS DE NUEVA ADQUISICION QUE VAYAN A SER OBJETO DE REPETITIVA O FRECUENTE REPOSICION, SEAN CATALOGADOS ANTES DE SU ENTRADA EN EL SISTEMA DE GESTION LOGISTICA.

Y una consecuencia importante, que esos artículos catalogados por vez primera, si son de fabricación nacional, pasan inmediatamente a ser "conocidos", con posibilidad de ser adquiridos, por todos los países adheridos al Sistema Internacional de Catalogación.

En este orden de cosas, caminamos en el mismo sentido en el que soplan los vientos internacionalmente, como vamos a ver a continuación.

AEGMA (Asociación Europea de Fabricantes de Material Aeroespacial)

Esta Asociación a la que pertenece España junto con el Reino Unido, Alemania, Francia, Italia, Holanda, Bélgica, Dinamarca y Suecia, tiene por objetivo promocionar la Industria Aeroespacial en Europa.

En su organización, el Grupo de Trabajo de Abastecimiento (ASWG) del que forma parte un grupo de jefes y oficiales del MAMAT en representación del E.A., ha desarro-

llado una fructífera labor que está a punto de culminar en la aprobación de la Especificación AEGMA 2.000M con:

Procedimientos para la interrelación entre Fabricantes y Fuerzas Armadas a efectos de asignación de número OTAN de Catálogo a los artículos de abastecimiento, con antelación suficiente, para que en el momento del suministro de dichos artículos, estén debidamente catalogados.

Cuando estos acuerdos sean ratificados por los países de la Asociación, será una realidad en todos ellos la exigencia, en las Cláusulas

más avanzadas; su rendimiento operativo, su capacidad ofensiva o defensiva, etc.

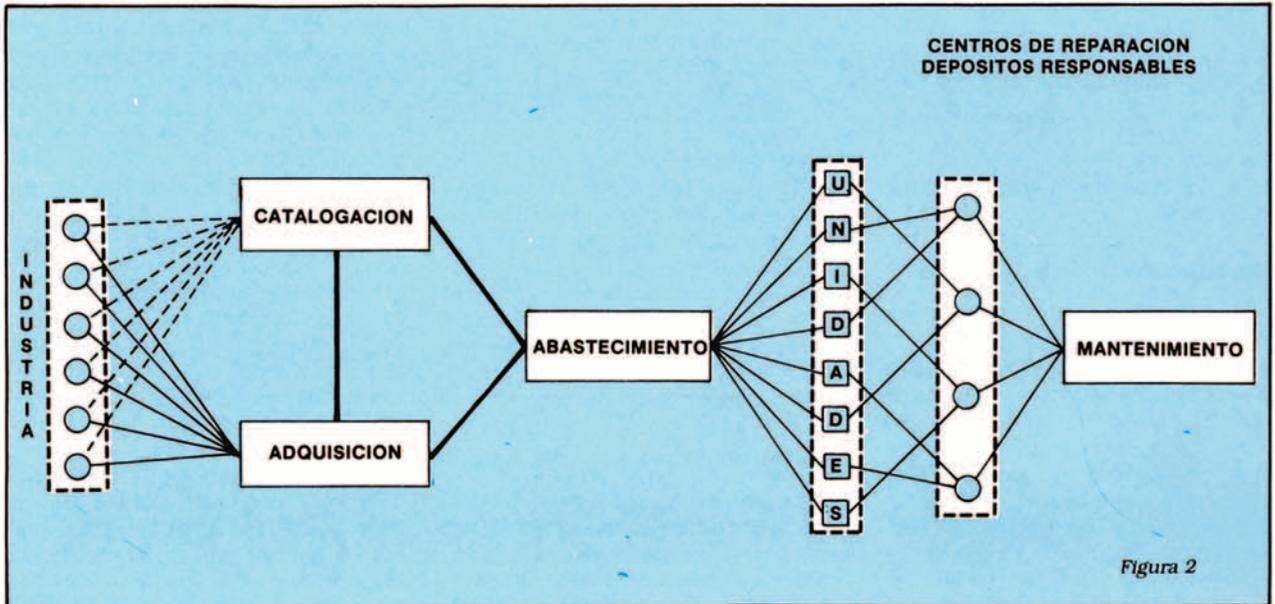
Conforme a las informaciones obtenidas, a los estudios realizados y a las exigencias que impone la Defensa Nacional a la Fuerza Aérea, el EMA debe establecer las características de los Sistemas de Armas y de Apoyo futuros, para los que ha de hacer, igualmente, el correspondiente estudio de previsiones económicas.

Pero creemos firmemente, que ha de ser el Mando Logístico con todos los medios de su organización, con todos sus técnicos espe-

EL MANTENIMIENTO

Los elevados costos de los Sistemas de Armas modernos y el ahorro de recursos económicos a la Nación, provocan la necesidad del Mantenimiento.

Los Sistemas Logísticos tienen establecidos unos códigos en sus procedimientos informáticos, de tal manera, que aquellos elementos susceptibles de reparación son dirigidos a los Centros especializados donde ha de realizarse aquella. Estos Centros pueden ser los Parques, Maestranzas, Arsenales de Fuerzas Armadas o bien, si éstos no son



Contractuales de Catalogación, de las listas de aprovisionamiento inicial con sus correspondientes NSN, Catálogos Ilustrados de Piezas, precios de los artículos, plazos de entrega, facturación y forma de plazo.

Todos estos trabajos, tienden a establecer unos procedimientos comunes que van a tener un campo de aplicación inmediato en el programa EFA (European Fighter Aircraft), y en los sucesivos previstos para los años noventa.

Los Programas

Corresponde a los Estados Mayores el estudio de las características de los Sistemas de Armas que están siendo utilizados por los Ejércitos de las naciones técnicamente

especializados en cada área, dirigidos y coordinados por su Estado Mayor, el encargado de realizar la Adquisición conforme a las ideas expuestas en este artículo; y realizarla con total y absoluta autonomía, dentro del marco de las características señaladas por el Estado Mayor del Aire para el Sistema de Armas objeto de esa adquisición. De tal manera, que empezando por el análisis de los extremos de la necesidad toda una organización perfectamente coordinada, con sus medios adecuados, trabaje hasta tener el Sistema de Armas en las Unidades usuarias, sus repuestos en los almacenes dispuestos para su inmediata gestión logística, y los Centros de reparación, con los medios capaces de realizar el mantenimiento a los elementos que lo precisen.

capaces de realizar la reparación con los medios de que están dotados, son los encargados de enviar a la Industria Nacional (fabricante o autorizada) los elementos reparables; encargándose asimismo de su recepción, una vez reparados, y de la gestión de su envío a la Unidad usuaria. De aquí que al hacer la adquisición de un Nuevo Sistema de Armas o Equipo, es necesario que el Organismo de Mantenimiento de la Organización de Adquiriente, establezca los niveles del mantenimiento que vayan a realizarse para hacer la catalogación en función de ellos, porque si vamos a reponer el armario no será necesario catalogar sus módulos, valga el símil casero.

No olvidemos que se CATALOGA lo que vaya a ser objeto de gestión, es decir, los ARTICULOS DE ABAS-

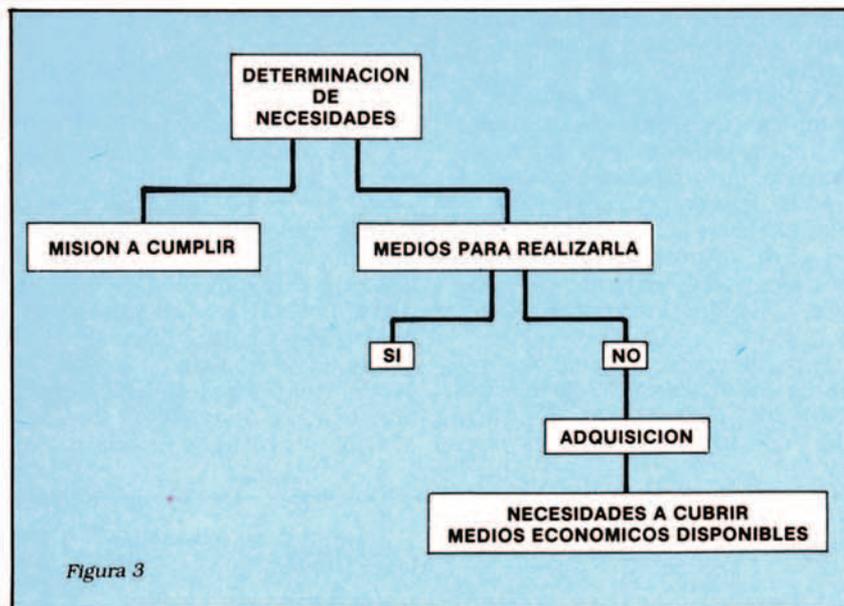


Figura 3

TECIMIENTO, y el Abastecimiento es al Mantenimiento como la causa al efecto.

CONSIDERACIONES FINALES

La importancia de catalogar los artículos de fabricación nacional según los procedimientos adoptados internacionalmente, es evidente. Ciertamente supone un esfuerzo por parte de nuestra industria al que no debe regatear su apoyo la Administración del Estado.

Catalogar los productos de fabricación nacional es un reto de los tiempos que no debemos perder. Su costo elevado en unos 500 millones de pesetas, no es importante, sobre todo, pensando en que esa Catalogación les hará fácilmente gestionables y por ello más competitivos.

La traducción a nuestro idioma de la gran cantidad de Guías y Manuales donde se contiene toda esa normativa, debe ser tarea nuestra desde ahora. Ahí están los países de nuestra estirpe, desde Río Grande hasta la Patagonia, no sólo para recibir nuestros productos, sino para asimilar, a partir de nosotros, toda la información y la experiencia relacionadas con las técnicas de Catalogación.

Por otra parte, industrias medianas o pequeñas como pueden ser, entre otras, las dedicadas a la fabricación de productos desengrasantes, decapantes y químicos en general, se encuentran desconcertadas y en cierta forma desasistidas a la hora de homologar sus productos. Por ello es necesario crear los organismos pertinentes de la Ad-

ministración, o potenciar los existentes, encargados de canalizar las acciones que permitan impulsar ese tipo de producción, con el consiguiente ahorro de divisas y la dependencia internacional en su abastecimiento.

El objetivo final de toda Organización Logística es la autosuficiencia en la Adquisición y en el Mantenimiento y el esfuerzo para alcanzarle, ha de ser convergente y realizado por todas las instituciones relacionadas con la Economía, la Industria y la Defensa.

Para coordinar esos esfuerzos se ha creado recientemente el Grupo de Trabajo de Catalogación dentro de la CADAM (Comisión Asesora de Armamento y Material) en el que participan de una parte los responsables de la Catalogación tanto del Ministerio de Defensa como de los Cuarteles Generales de los Ejércitos y Guardia Civil, y de otra, representantes del Ministerio de Industria y de las propias Industrias Nacionales relacionadas con la Defensa, así como Empresas de Servicios.

El reto es importante, grande la tarea, pero la esperanza está puesta en el firme propósito de conseguir nuestra plena Integración en el Sistema Internacional de Codificación antes de 1992.

Por último, desde aquí exponemos nuestra inquietud y el firme deseo por conseguir, que los medios y procedimientos informáticos de las Industrias Nacionales y de las Fuerzas Armadas sean compatibles y homogéneos, a fin de que la información sobre datos de identificación, gestión y económico-contractuales entre INDUSTRIA-FUERZAS ARMADAS, sean reales y permanentemente actualizados. ■

Efemérides aeronáuticas

OCTUBRE. El día 7 de este mes del año 1921, cuando regresaba de una misión de bombardeo de la zona rebelde, el biplano **De Havilland DH-4** n° 19, tripulado por el teniente Ricardo Bellod Keller y el sargento Cándido Carpio Carpio, al pasar por el collado de El Atalayón chocó con un cable de un globo de observación elevado a 1.500 metros, cortándolo, quedando libre el globo que se internó en el mar con grave peligro para su observador, capitán Félix Gómez Guillamón.

Salieron inmediatamente en su persecución varias unidades de la Armada, alcanzándolo luego de varias horas el cañonero **Lauria** que lo remolcó a Melilla.

Dado que el aeroplano estaba muy cerca del suelo en el momento del choque, pese a caer a tierra a consecuencia de él, aunque sufrió averías de importancia, sus tripulantes resultaron ilesos.

LARUS BARBATUS