



USTRANSCOM

El transporte en los futuros teatros de operaciones

FRANCISCO BRACO CARBO
Teniente Coronel de Aviación

EL ACTUAL ESCENARIO ESTRATÉGICO

Un buen punto de partida para llegar al actual escenario mundial podría ser estudiar la evolución que ha sufrido la estrategia de la OTAN. La estrategia inicial de la Alianza (octubre 1949-abril 1959) contemplaba operaciones a gran escala orientadas a la defensa del territorio. A mediados de los 50 cambió por una estrategia de “respuesta masiva” que contemplaba el empleo de todos los medios disponibles, incluidas las armas nucleares. En 1967 apareció el concepto de “respuesta flexible”, según el cual la Alianza

se reservaba la forma de responder ante una amenaza contra cualquiera de sus miembros.

Con el fin de la Guerra Fría, después de la caída del muro de Berlín en 1989 y la posterior desintegración de la URSS, se empezó a desarrollar un Concepto Estratégico (noviembre 1991) cuya principal característica residía en fomentar la cooperación dejando de lado la confrontación. Este Concepto Estratégico inició un proceso que contemplaba disponer de unas fuerzas armadas más reducidas, más flexibles y móviles.

En 1997, siguiendo con la evolución de la Alianza, se dio un nuevo impulso al proceso de cambio que

C-5 cargando un helicóptero AH-64 Apache.



USAF

USAF



C-17 lanzando bengalas.

Formación de C-17 listos para efectuar un lanzamiento en North Field, Carolina del Sur.



concluyó en la cumbre de Washington, celebrada los días 23 y 24 de abril de 1999, con la firma del nuevo Concepto Estratégico. En este documento se hace constar que la seguridad de los países miembros se puede ver afectada por una amplia variedad de riesgos que son multidireccionales y difíciles de prever. Estos riesgos incluyen la inseguridad e inestabilidad en países que pertenecen al área euro-atlántica o a zonas periféricas y que pudieran desembocar en una crisis que afectara a la Alianza. Otro riesgo al que hay que hacer frente son actos de terrorismo, especialmente con el empleo de armas de destrucción masiva. También hay que tener presente el riesgo que puede suponer para la seguridad el desplazamiento de grandes masas de gente como consecuencia de conflictos armados.

En este escenario estratégico las Fuerzas Armadas de los países miembros de la Alianza deben reunir una serie de capacidades operativas que le permitan, además de proporcionar la defensa colectiva, actuar con efectividad en operaciones no-artículo 5 para la prevención de conflictos y la gestión de crisis. En resumen, se necesitan unas Fuerzas Armadas con un alto grado de capacidad de despliegue, movilidad y flexibilidad.

En concreto y desde el punto de vista puramente europeo, la Unión Europea, en las conclusiones del Consejo celebrado en Helsinki en diciembre de 1999, estableció como objetivo el disponer de unas fuerzas que contasen entre 50.000 y 60.000 efectivos, capaces de desplegar en 60 días y operar durante un año. Esto implica potenciar la capacidad de transporte de los países miembros. Estas fuerzas serían empleadas en las denominadas Misiones Petesberg, que incluyen Misiones humanitarias y evacuación de nacionales; Misiones de mantenimiento de la paz y Misiones de combate para la gestión de crisis, como por ejemplo las Misiones de imposición de la paz.

Desde el punto de vista de la Alianza, una de las conclusiones a las que se ha llegado, tal y como se recoge en su DCI (Defense Capabilities Initiative), es la necesidad de potenciar la capacidad en el área de la movilidad y proyección de sus fuerzas. Por otro lado, la USAF ha identificado sus necesidades en el área de transporte aéreo, tal y como se recoge en su Mobility Requirements Study 2005, en alcanzar la cifra de 54,5 MTM/d, la capacidad actual está unas 10 MTM/d por debajo de este objetivo.



USTRANSCOM

C-130 descargando dos vehículos HUMVEE.

EVOLUCIÓN DE LAS CAPACIDADES DEL TRANSPORTE

Se puede decir, simplificando al máximo, que la Segunda Guerra Mundial empezó con dos tipos básicos de aviones, los bombarderos y los cazas, y que finalizó con tres, los dos anteriores más los transportes. Cierto es que con anterioridad a este conflicto la aviación comercial ya había alzado el vuelo y también se habían llevado a cabo importantes gestas relacionadas con el transporte militar, pero fue en este conflicto donde los aviones de transporte se convirtieron en una parte importante del poder aéreo. En palabras atribuidas al General Dwight D. Eisenhower el C-47 fue una de las cuatro cosas que ganaron la Segunda Guerra Mundial, las otras tres fueron el bazooka, el jeep y la bomba atómica.

Los primeros aviones de transporte fueron variantes de versiones civiles. Entre los primeros aviones diseñados específicamente para el transporte de carga se encuentra el C-119 Flying Boxcar. Una de las principales características de este avión es que disponía de una puerta trasera que, además de permitir el transporte de vehículos y carga voluminosa, ofrecía la posibilidad de lanzarla en vuelo. Este avión participó extensamente en la Guerra de Corea.

Como consecuencia de la necesidad de transporte

aéreo derivadas de aquel conflicto, la USAF solicitó propuestas a diferentes compañías para el desarrollo de un avión capaz de llevar 90 pasajeros a 2.000 millas, cuya carga de pago máxima fuera de 30.000 libras (más de 13 toneladas), capaz de aterrizar en pistas de tierra y que además pudiera decelerar hasta 125 nudos para efectuar lanzamiento de paracaidistas. Estos eran unos requisitos que, en 1951, parecían imposibles de satisfacer con la tecnología disponible, pero se consiguió y el fruto de este proyecto fue el C-130 Hércules.

El C-130 y sus inmediatos precursores como el C-119 y el C-123, revolucionaron el diseño de los aviones de transporte militares. Las principales características que introdujeron fueron el ala alta y la rampa de carga trasera. El ala alta permite una mayor libertad de movimientos alrededor del avión de los medios de apoyo, al mismo tiempo hace que el suelo de la cabina de carga esté más bajo quedando a la altura de la plataforma de un camión, lo cual reduce la necesidad de medios de carga. La puerta trasera permite el acceso de vehículos y plataformas con ruedas y además permite efectuar el lanzamiento de cargas voluminosas en vuelo.

A medida que el progreso tecnológico fue avanzando las prestaciones de los aviones fueron aumentando, de forma que las máquinas que empezaron denominándose "más pesadas que el aire" deberían pasar a llamarse "increíblemente más pesadas que el aire". Prueba de ello es el C-5 Galaxy con un peso máximo al despegue de 380 toneladas y capaz de llevar una carga máxima de pago de 122 toneladas. Este avión, junto con el C-141 Starlifter fueron los protagonistas del puente aéreo establecido por Estados Unidos para apoyar a Israel durante la Guerra del Yom Kippur.

Si ha habido dos operaciones en las que el transporte aéreo haya sido determinante han sido el puente aéreo de Berlín, Operación Vittles, en el que empleando exclusivamente el transporte aéreo se solucionó la primera crisis de la guerra fría y la operación Nickel Grass en la que Estados Unidos apoyó a Israel en la guerra de Yom Kippur. Para ver la evolución de las capacidades de transporte señalar que en la primera, con los C-47 y C-54 como protagonistas, se transportaron 1,7 MTM/d, y en la segunda, con el C-141 y el C-5 como protagonistas, se transportaron 4,4 MTM/d.

El avión de transporte más moderno es el C-17, el cual entró en servicio el 17 de enero de 1995. Este avión puede operar desde campos de 3.000 pies y además tiene el récord de despegar y aterrizar en un campo de 1.400 pies con una carga de pago de 44.000 libras, 20 toneladas. Como referencia para ver la evolución que han sufrido los aviones de transporte, decir que la carrera de despegue del C-47 está entorno a los 1.500 pies y la de aterrizaje entorno a los 2.000.

En la figura 1 se puede ver la evolución que han sufrido la capacidad de carga de pago máxima y el al-

cance máximo vacío de algunos de los aviones de transporte militar más característicos.

ENSEÑANZAS EXTRAÍDAS DE LOS CONFLICTOS MÁS RECIENTES

Los escenarios que se plantean al principio de este artículo no son ni más ni menos que en los que se ha tenido que combatir en los últimos doce años, desde la Guerra del Golfo, y en los que el poder aéreo en general y el transporte aéreo en particular ha tenido una actuación determinante. La brevedad de este artículo no permite entrar en detalles, simplemente se señalan a continuación algunos datos significativos de la participación de los medios de transporte aéreo en estos conflictos.

Durante la Guerra del Golfo el empleo de aviones comerciales fue muy extensivo, pero, existían limitaciones impuestas por las compañías aseguradoras a la hora de operar de noche en ciertos aeropuertos al ser el riesgo de ataques con misiles Scud muy elevado. En el campo táctico, la maniobra de envolvimiento por el flanco izquierdo llevada a cabo por las fuerzas de superficie fue posible gracias al empleo de los C-130. Al iniciarse la ofensiva aérea, con los C-130 se red desplegaron las fuerzas de superficie desde sus posiciones defensivas hasta las posiciones desde donde empezaron la ofensiva terrestre. De todos los aviones que participaron en esta Guerra los C-130 totalizaron el mayor número de salidas, 16.020, en segundo lugar con 13.253 estuvieron los F-16. La principal conclusión que se puede extraer de estos dos puntos es la necesidad de disponer de suficientes medios militares, tanto con capacidad interteatro como intrateatro. Durante esta Guerra se alcanzó la cifra de 17.0 MTM/d.



Un blindado Bradley desembarcando de un C-17 en Tuzla, Bosnia-Herzegovina, durante la operación Joint Endeavour.

La Misión llevada a cabo en Bosnia, entre otras cosas, consistió en llevar ayuda humanitaria a la población civil. Cabe destacar el puente aéreo a Sarajevo, en este puente aéreo hay que lamentar el derribo de un G-222 italiano el 3 de septiembre de 1992. La ayuda humanitaria también se repartió efectuando lanzamientos en vuelo, esta fue la Operación Provide Promise.

De la participación de los medios de transporte en la Guerra de Kosovo cabe destacar el despliegue de la Task Force Hawk compuesta por helicópteros,

carros de combate, piezas de artillería y baterías de misiles, en la que se emplearon 542 misiones de C-17. Esta cifra pone de manifiesto, no sólo la necesidad de medios de transporte sino la necesidad de modernizar las fuerzas de modo que sean más ligeras para poder ser proyectables. Este despliegue hipotecó al máximo la flota de C-17 de la USAF.

En la Operación Enduring Freedom los medios de transporte no sólo han operado en áreas que se podrían considerar como seguras sino que han estado realizando vuelos de lanzamiento de ayuda humanitaria desde el primer día sobre Afganistán y también han efectuado lanzamientos de fuerzas de operaciones especiales y misiones de guerra psicológica lanzando octavillas. La principal conclusión extraída de esta operación es la necesidad de dotar a estos aviones con medidas de autoprotección.

EL PAPEL DEL TRANSPORTE EN EL FUTURO

El papel de la aviación de transporte en los futuros teatros de operaciones será el mismo que ha venido siendo hasta ahora: llevar cualquier cosa, a cualquier sitio, en cualquier momento.

USAF



C-17 aterrizando en una pista de tierra.



USTRANSCOM



USAF

Arriba, C-130 efectuando un lanzamiento LAPES (Low Altitude Extraction System). Abajo, C-17 cargando un helicóptero HH-60G, puede llevar hasta dos.



C-5 descargando un camión cisterna en la base aérea de Sidi Slimane, Marruecos, durante el ejercicio African Eagle.

El transporte se asocia normalmente con el apoyo al Ejército de Tierra, pero, no hay que perder de vista que es parte del poder aéreo. Uno de los pioneros del poder aéreo, William "Billy" Mitchell, en sus "Apuntes sobre el Grupo de Bombarderos Multimotor Diurno y Nocturno", decía que el empleo más efectivo de la aviación ofensiva sólo era posible si se podía abastecer por aire sin depender de otros medios más lentos. Llegaba incluso a decir que un cierto número de transportes debían estar asignados al Grupo de Bombardeo.

Otro papel en el que el avión de transporte desarrolla un papel básico es en el reabastecimiento en vuelo. Simplificando al máximo, un cisterna no es ni más ni menos que un transporte que entrega su carga de combustible en vuelo directamente al usuario, además un cisterna se puede emplear para el transporte de pasajeros y carga. Esta asociación de cometidos se ve ratificada por el hecho de que la USAF ha unido bajo un mismo Mando, AMC (Air Mobility Command), a sus transportes y a sus cisternas. Otro hecho que va en esta línea es el concepto MRTT (Multi Role Tanker and Transport). Tres ejemplos de estos

aviones son el KC-10 y las futuras versiones cisterna del Boeing 767 y del Airbus 310, estos aviones pueden reabastecer a los cazas y llevar al mismo tiempo a los mecánicos y material necesario en un despliegue.

La necesidad de tener los suficientes medios de transporte es algo que nunca se va a satisfacer, siempre harán falta más medios de los que se tengan. Lo que sí se puede hacer es buscar soluciones alternativas como por ejemplo apoyarse mutuamente con los medios disponibles mediante acuerdos técnicos como el ATARES (Air Transport, Air Refuelling and other Exchanges of Services) firmado entre los países miembros del Grupo Aéreo Europeo. Otra solución es la de alcanzar acuerdos con las compañías civiles como

por ejemplo el CRAF (Civil Reserve Air Fleet) en Estados Unidos.

Por otro lado, para paliar la necesidad de transporte también es necesario reducir el peso y la cantidad de carga a transportar. El concepto que está tan de moda de proyección de la fuerza, implica aumentar la capacidad de proyección (medios de transporte) y la capacidad de ser proyectable. El Jefe de Estado Mayor del Ejército de Tierra estadounidense-

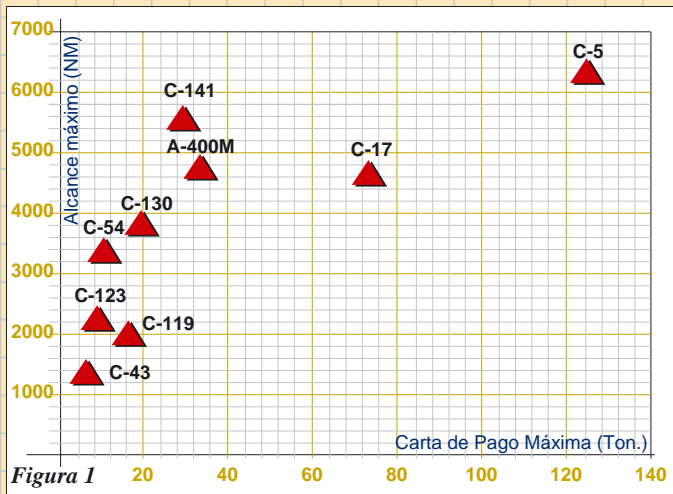


Figura 1

se, General Eric K. Shinseki, ha marcado como uno de los objetivos para el 2010 pasar de los vehículos de cadenas a los de ruedas y no comprar ningún equipo que no quepa en un C-130 o en la puerta trasera de un C-17.

Ya finalizando decir que, para hacer frente a las amenazas derivadas de los nuevos escenarios aparecidos en los últimos años, ha surgido un nuevo tipo de operaciones que no son las típicas de guerra. Según el Departamento de Defensa estadounidense son las MOOTW (Military Operations Other Than War) y según la Unión Europea son las Misiones Petesberg. Estas operaciones incluyen operaciones de combate como la imposición de zonas de exclusión (Operación Deny Flight), operaciones no de combate como la ayuda humanitaria (Operación Sustain Hope en Albania) y operaciones que están a caballo entre las anteriores como las de evacuación de personal no combatiente y las de mantenimiento o imposición de la paz.

Para llevar a cabo cualquiera de estas operaciones el disponer de medios de transporte no es una condición suficiente, pero sí necesaria. Una fuerza de combate para que sea eficaz hay que llevarla allí donde sea necesaria y además mantenerla para que pueda operar, es por eso que el transporte es una parte vital del poder aéreo.

Al hilo del título de este dossier y para sintetizar en pocas palabras la dependencia existente entre los avances tecnológicos y el empleo operativo de los



C-17 en la base aérea de Ramstein, Alemania, cargando contenedores con raciones de comida para lanzarlas en Afganistán durante la Operación Enduring Freedom. (USAF).



C-141 en vuelo. (USAF).

aviones de transporte podría valer la siguiente reflexión: si le preguntaran al comandante de una fuerza conjunta, o al comandante del componente aéreo, qué requisitos debería reunir un futuro avión de transporte contestaría, poco más o menos, que le gustaría que fuera supersónico, que llevara un pelotón de carros de combate y que aterrizara en un campo de fútbol. Pues bien, gracias a los avances tecnológicos se está en el camino de conseguir llevar más carga, más lejos y más rápido. ■

Notas

¹ MTM/d Million Ton Miles per Day es una forma de medir la capacidad de transporte y es el resultado de multiplicar la media de horas de vuelo diarias que puede realizar un avión, su velocidad, la carga media que transporta (basándose en la experiencia de la Guerra del Golfo), un factor de corrección por los vuelos que se realizan de vacío, un factor de productividad y el número de aviones de ese tipo. A este producto se le suma el resultado obtenido para cada tipo de avión y obtenemos el total de una Fuerza Aérea.

² John A. TIRPARK, "The airlift shortfall dec-

pens" Air Force Magazine, abril de 2001, Vol 84, nº4.

³ Roger E. BILSTEIN, Airlift and Airborne Operations in WW II. (Air Force History and Museums Program, 1998) p. 17.

⁴ Joseph E. DABNEY. Herk: Hero of the Skies. (Coppie House Books, Lakemont, Georgia, 1979) p. 85.

⁵ Michael FRICANO Lt Col, USAF. The Evolution of Airlift Doctrine and Organization (Air War College, Maxwell AFB, Alabama, USA,

abril 1996) p. 37.

⁶ http://www.boeing.com/defense-space/military/c17/c17_back.htm

⁷ Michael FRICANO Lt Col, USAF, op. cit. pág. 38.

⁸ Michael FRICANO Lt Col, USAF, op. cit. Pág. 37.

⁹ John A. TIRPARK, "A Clamor for Airlift". Air Force Magazine, diciembre de 2000, p. 27.

¹⁰ John A. TIRPARK, op. cit. pág. 26.