

ΔΗΛΩΣΗ

Η εργασία αυτή είναι πρωτότυπη και εκπονήθηκε αποκλειστικά και μόνο για την απόκτηση του συγκεκριμένου μεταπτυχιακού τίτλου.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Οφείλω να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στον εποπτεύοντα καθηγητή μου κ.κ. Κωνσταντίνο Α. Ρήγα για την άριστη συνεργασία που είχαμε καθώς και την ενθάρρυνση που μου προσέφερε κατά την διάρκεια εκπόνησης της παρούσης μελέτης.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Από τον Αύγουστο του 1990, μέχρι τον Φεβρουάριο του 1991, οι ΗΠΑ συνεπικουρούμενες από μία συμμαχία χωρών των Ηνωμένων Εθνών, πολέμησαν στον Περσικό κόλπο εναντίον του Ιράκ, το οποίο είχε εισβάλει απροειδοποίητα στο Κουβέιτ.

Ο Πόλεμος του Περσικού κόλπου μπορεί να διαχωριστεί σε τρεις ξεχωριστές φάσεις:

α) Την φάση της αποστολής των στρατευμάτων με την κωδική ονομασία “Desert Shield” (Ασπίδα της Ερήμου), η οποία επισήμως ξεκίνησε την 7^η Αυγούστου 1990, έξι ημέρες μετά την Ιρακινή εισβολή στο Κουβέιτ. Ο άμεσος στρατιωτικός στόχος της μεγάλης αυτής επιχείρησης ήταν η αποθάρρυνση του Ιρακινού στρατού, ο οποίος μέχρι τότε αριθμούσε πάνω από 100.000 στρατιώτες στο κατεχόμενο Κουβέιτ, από το να περάσει τα σύνορα και να εισβάλει στην Σαουδική Αραβία.

Η πρόκληση που αντιμετώπιζε η συμμαχία, τουλάχιστον κατά τον πρώτο μήνα της επιχείρησης “Desert Shield” (Ασπίδα της Ερήμου), ήταν η προώθηση ικανού αριθμού στρατευμάτων και εξοπλισμού στο θέατρο των επιχειρήσεων ώστε να αποτρέψει ή να αντισταθεί στην αναμενόμενη σφοδρή Ιρακινή επίθεση κατά της Σαουδικής Αραβίας.

Αυτό αποτελούσε μία μεγάλη πρόκληση και στον τομέα των Logistics, καθότι η πολεμική παρουσία έπρεπε να δημιουργηθεί γρήγορα, κάτι που σήμαινε ότι οι Logisticians έπρεπε να συναγωνιστούν για την εξασφάλιση χώρου στα αποστελλόμενα αεροσκάφη στον Περσικό κόλπο, προκειμένου να μεταφέρουν τους ειδικούς στο θέατρο των επιχειρήσεων και να δημιουργήσουν υποστηρικτική υποδομή για μία επιχείρηση η οποία ήδη ήταν σε εξέλιξη.

β) Την κυρίως φάση των πολεμικών επιχειρήσεων με την κωδική ονομασία “Desert Storm” (Καταιγίδα της Ερήμου), η οποία ξεκίνησε στις 2:30 π.μ. την 17^η Ιανουαρίου 1991, όταν τα αεροσκάφη της συμμαχίας βομβάρδισαν στόχους στο κατεχόμενο Κουβέιτ και το Ιράκ.

Οι χερσαίες πολεμικές επιχειρήσεις ξεκίνησαν την 24^η Φεβρουαρίου 1991 και διήρκεσαν ακριβώς 100 ώρες. Με βάση την αποτίμηση των σοβαρών πληγμάτων που είχε δεχθεί το Ιράκ από τους αεροπορικούς βομβαρδισμούς, εκτίμηση της συμμαχίας ήταν ότι αυτό θα κατέρρεε σχετικά γρήγορα, ίσως μέσα σε ένα μήνα. Αντί αυτού η Ιρακινή αντίσταση διήρκεσε μόλις τέσσερις ημέρες.

γ) Την φάση της αποχώρησης των στρατευμάτων της συμμαχίας με την κωδική ονομασία “Desert Farewell” (Αποχαιρετισμός της Ερήμου), η οποία ξεκίνησε αμέσως μετά την υπογραφή της κατάπαυσης του πυρός μεταξύ του Ιράκ και των συμμαχικών δυνάμεων την 3^η Μαρτίου 1991.

Η αποστολή αυτή αποτελούσε πρόκληση μεγαλύτερη και από την πρώτη φάση (Επιχείρηση “Desert Shield” (Ασπίδα της Ερήμου)), καθότι ήταν η πρώτη ολική εκκένωση θεάτρου πολεμικών επιχειρήσεων του 20^{ου} αιώνα.

Ότι είχε μεταφερθεί στην Αραβική έρημο, έπρεπε να καταμετρηθεί, καθαριστεί, ταξινομηθεί, προσδιοριστεί με ετικέτα και αποσταλεί στον προορισμό του με συνοπτικές και μεθοδικές διαδικασίες.

Οι ανωτέρω τρεις φάσεις του πολέμου του Περσικού κόλπου θα πρέπει στην πραγματικότητα να αντιμετωπιστούν ως μέρη μίας συνολικής επιχείρησης, καθότι μαζί αποτέλεσαν έναν πόλεμο ο οποίος δόθηκε λιγότερο στο πεδίο της μάχης και περισσότερο στο πεδίο των Logistics.

Οι μήνες της προετοιμασίας στον τομέα των Logistics που προηγήθηκαν, επέτρεψαν στις δυνάμεις της συμμαχίας να ολοκληρώσουν τις αεροπορικές και χερσαίες πολεμικές επιχειρήσεις μέσα σε 1.012 ώρες.

Επίσης οι μήνες σχεδιασμού, τόσο πριν όσο και κατά τη διάρκεια του πολέμου, επέτρεψαν στις συμμαχικές δυνάμεις να αποχωρήσουν με επιτυχία από την περιοχή.

Οι Logisticians στον πόλεμο του Περσικού κόλπου ήρθαν αντιμέτωποι με το αβέβαιο και το άγνωστο, τα οποία προσπάθησαν να εξαλείψουν, μέχρι να αποκτήσουν την σιγουριά ότι είχαν παραμερίσει την πιθανότητα να βρεθούν αντιμέτωποι με ανεπίλυτα προβλήματα.

Summary

From August 1990 to February 1991, U.S.A, aided by a United Nations coalition fought in the Persian Gulf a war against Iraq, which invaded Kuwait unaware.

The Gulf war can be divided into three distinct phases:

- a) The deployment phase, code-named “Desert Shield”, which officially began on August 7, 1990, six days after the Iraqi invasion of Kuwait. The immediate military goal of this “surge phase” was to discourage the Iraqi army which by then included more than 100.000 troops in occupied Kuwait from spilling over the border into Saudi Arabia.

The Coalition’ s challenge for at least the first month of “Desert Shield” was to rush enough troops and equipment into the theater to deter or resist the anticipated Iraqi onslaught against Saudi Arabia.

This was a major Logistical challenge in and of itself, because combat presence had to be built up quickly, which meant that the Logisticians had to compete for space on incoming planes to get experts in-theater and create a support structure for a deployment that was already well underway.

- b) The war operations phase code-named “Desert Storm”, which began at 2:30 a.m on January 17, 1991, when the coalition planes bombed targets in Kuwait and Iraq.

The ground war began on February 24th 1991, and lasted exactly 100 hours. Given the assessments of the heavy damage inflicted by the bombing campaign, the Coalition expected a relatively speedy collapse

of the Iraqi forces, perhaps within a month. Instead the Iraqis lasted four days.

- c) The redeployment phase code-named “Desert Farewell” which began immediately after the cease-fire treaty, between the Coalition and Iraq, was signed on March 3rd, 1991. This was a task even bigger than the deployment phase, since it was the first close-out of a theater of war in the 20th century.

Everything that was brought to the Arabian desert, had to be accounted for, cleaned, sorted, labeled and shipped off in an orderly and comprehensive fashion

The three phases of the Gulf war should really be seen as part of a whole, since together they comprised a war that was fought less on the battlefield and more in the Logistics field.

It was months of Logistical preparation that allowed the Coalition forces to wrap up the air and ground wars in 1012 hours. It was also months of planning –before and during the war–that enabled the Coalition to redeploy successfully out of the theater.

The logisticians in the Gulf war dealt with unknown, which they attempted to eliminate, until they were confident that they had done away with the possibility of paralyzing surprises.

Λέξεις Κλειδιά

1. Logistics
2. “Desert Shield”
3. “Ασπίδα της Ερήμου”
4. “Desert Storm”
5. “Καταιγίδα της Ερήμου”
6. “Desert Farewell”
7. “Αποχαιρετισμός της Ερήμου”

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΙΣΗ ΤΩΝ LOGISTICS ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	
1.1 Εισαγωγή	1
1.2 Μέγας Αλέξανδρος	3
1.3 Ναπολέον Βοναπάρτης	8
1.4 Α' Παγκόσμιος Πόλεμος	13
1.5 Β' Παγκόσμιος Πόλεμος	18
2. Ο ΠΡΩΤΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ 1990-1991	
2.1 Εισαγωγή	26
2.2 Η Κατάσταση στην Περιοχή του Περσικού Κόλπου το 1990	28
2.3 Οι Τρεις Φάσεις της Επιχείρησης	32
2.4 Οργάνωση και Δυνατότητες των Αμερικανικών Ενόπλων Δυνάμεων στον Τομέα των LOGISTICS	41
2.3.1 Στρατηγικές Αεροπορικές Μεταφορές	43
2.3.2 Στρατηγικές Θαλάσσιες Μεταφορές	45
2.5 Προετοιμασία των απαραίτητων εφοδίων για την υποστήριξη των στρατευμάτων στον Περσικό Κόλπο	50
3. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ "DESERT SHIELD"	
3.1 Η προετοιμασία της αποστολής στρατευμάτων στον Περσικό κόλπο	52
3.2 Ο Ρόλος των αεροπορικών μεταφορών στην "DESERT SHIELD"	55
3.3 Ο Ρόλος των Θαλάσσιων μεταφορών στην "DESERT SHIELD"	62
3.4 Μετάβαση από αμυντική σε επιθετική στρατηγική για τη συμμαχία	69
4. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ "DESERT STORM"	
4.1 Προετοιμασία και απαιτήσεις της επιχείρησης	77
4.2 Οι θαλάσσιες μεταφορές κατά την "DESERT STORM"	82
4.3 Οι αεροπορικές μεταφορές κατά την "DESERT STORM"	83
5. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ "DESERT FAREWELL"	
5.1 Προετοιμασία και διεξαγωγή της επιχείρησης	88

6. ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΚΟΠΙΑ ΤΩΝ LOGISTICS	
6.1 Ο στρατηγικός ρόλος των Logistics στην επιτυχία των επιχειρήσεων	96
6.2 Η συνεισφορά του έργου των Logistics	100
6.3 Business Logistics vs Military Logistics	104
6.4 Διδάγματα για μελλοντικές πολεμικές επιχειρήσεις	106
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	110
ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ	112
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	116

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΙΣΗ ΤΩΝ LOGISTICS ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

1.1 Εισαγωγή

Είναι γεγονός ότι πολλές φορές, ως εξωτερικοί παρατηρητές μίας στρατιωτικής επιχείρησης, παρακολουθούμε τις κινήσεις των στρατευμάτων στο πεδίο της μάχης χωρίς όμως να αναρωτιόμαστε πώς τα στρατεύματα κατάφεραν να φθάσουν στο πεδίο αυτό, να συντηρηθούν και να αναπληρώσουν τα πολεμοφόδια που ξόδεψαν κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων και εν συνεχεία να προχωρήσουν ή να επιστρέψουν στη βάση τους (Είναι σαν τα στρατεύματα να εμφανίσθηκαν από το πουθενά, έδωσαν την μάχη τους και στη συνέχεια εξαφανίσθηκαν).

Εδώ είναι που υπεισέρχεται η έννοια της Διοικητικής Μέριμνας ή αλλιώς των Logistics. Τα Logistics ορίζονται στον τομέα των στρατιωτικών επιχειρήσεων από τον κλασικό στρατιωτικό ιστορικό Βαρόνο Henri Jomini ως «η τέχνη της μετακίνησης στρατευμάτων, με την παράλληλη εξασφάλιση των απαιτούμενων προμηθειών για την υποστήριξή τους, μέσω της εγκαθίδρυσης και οργάνωσης των απαιτούμενων καναλιών μεταφοράς αυτών».⁽¹⁾ Ο ίδιος θεωρεί τον πόλεμο ως «αναγκαίο κακό, στο οποίο τα Logistics είναι ισοδύναμα με την στρατηγική και τακτική». Δυστυχώς όμως πολλοί στρατιωτικοί διοικητές έχουν υποτιμήσει τα Logistics, παρότι ιστορικά έχει αποδειχθεί ότι αποτελούν τα εννέα δέκατα της τέχνης του πολέμου.

Η στρατηγική, όπως και η πολιτική, θεωρείται σαν η τέχνη του εφικτού.

Όμως το τι είναι εφικτό αποφασίζεται όχι μόνο από την αριθμητική ισχύ, την οργάνωση, τις πληροφορίες τα όπλα και τις τακτικές, αλλά πρωταρχικά από την οργάνωση της υποστήριξης των στρατευμάτων, την μεταφορική ικανότητα αυτών, τις απαιτούμενες – διαθέσιμες προμήθειες και τα κανάλια επικοινωνιών. Προτού κάθε διοικητής ξεκινήσει να σκέφτεται την τακτική και τους ελιγμούς που θα ακολουθήσει κατά την διάρκεια της μάχης, οφείλει να εξετάσει:

α. Τον τρόπο με τον οποίο θα εξασφαλίσει στους στρατιώτες του τις απαιτούμενες 3.000 θερμίδες / ημέρα και ανά στρατιώτη, χωρίς τις οποίες θα πάντων σύντομα να έχουν την απαιτούμενη απόδοση και χρησιμότητα ως μάχιμες μονάδες.

β. Την διαθεσιμότητα των οδικών αρτηριών και μεταφορικών μέσων, μέσω των οποίων στρατεύματα και προμήθειες θα μεταφερθούν στο σωστό τόπο, τον σωστό χρόνο, έτσι ώστε να εκπληρώσουν την αποστολή τους.

Τα ανωτέρω δεν απαιτούν κάποια ξεχωριστή στρατιωτική ευφυΐα, παρά μόνο ακριβείς υπολογισμούς και συστηματική σκληρή δουλειά, γεγονός που πολλές φορές δεν υπολογίζεται από τους στρατιωτικούς διοικητές.

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα στις σελίδες της στρατιωτικής ιστορίας να εμφανίζονται στρατοί ικανοί να μετακινούνται προς κάθε κατεύθυνση, σε οποιαδήποτε απόσταση, με κάθε δυνατή ταχύτητα αμέσως μόλις αυτό αποφασισθεί από τους διοικητές τους, χωρίς αυτό όμως να ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Πολλές εκστρατείες οδηγήθηκαν σε αποτυχία περισσότερο λόγω της αδυναμίας αναγνώρισης και διόρθωσης των πιο πάνω αδυναμιών, παρά λόγω των εχθρικών ενεργειών.

Για να συνοψίσουμε, όταν η μάχη προχωράει με επιτυχία αυτοί που χάραξαν την ακολουθούμενη στρατηγική παίρνουν τα εύσημα, ενώ αντίθετα

όταν τα οχήματα και άρματα μείνουν από βενζίνη ή τελειώσουν τα πυρομαχικά, οι ευθύνες αποδίδονται στους Logisticians.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα ο Γερμανός Στρατάρχης Rommel, ηγετική φυσιογνωμία στον πρώτο πόλεμο που έλαβε ποτέ χώρα στην έρημο μεταξύ μηχανοκίνητων στρατευμάτων κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, όταν ρωτήθηκε από τον επικεφαλής του Γερμανικού Γενικού Επιτελείου Στρατού με ποιόν τρόπο σκοπεύει να συντηρήσει και να υποστηρίξει τις δύο επιπλέον μεραρχίες αρμάτων Panzer που ζητούσε ως ενίσχυση από το Βερολίνο προκειμένου να συνεχίσει την προέλασή του, απάντησε ότι το θέμα της υποστήριξης δεν είναι δικό του πρόβλημα και το θεωρεί επουσιώδες.

1.2 Μέγας Αλέξανδρος

Μαζί με την ανάπτυξη του πολιτισμού από την εποχή του χαλκού, εξελίχθηκε παράλληλα και η τέχνη του πολέμου. Φυσική συνέχεια αυτής της εξέλιξης ήταν η απαίτηση για υποστήριξη και εφοδιασμό όλο και μεγαλύτερου αριθμού στρατευμάτων για μεγάλη χρονική περίοδο, μήνες ή και χρόνια, σε μεγάλες και πολλές φορές απομακρυσμένες από τις βάσεις ανεφοδιασμού τους γεωγραφικές περιοχές.

Ενδεικτικά αναφέρονται ότι οι στρατοί της εποχής του χαλκού είχαν περιοχές στρατηγικής δράσης 565km X 240 km, ενώ την εποχή του σιδήρου είχαν ακόμα μεγαλύτερες. Ειδικότερα ο Αιγυπτιακός στρατός δρούσε σε έκταση 2000 km X 320 km, ο Ασσυριακός σε έκταση 2000 km X 480 km, ο Περσικός 4000 km X 1600 km, ο στρατός του Μ. Αλεξάνδρου σε 4100 km X 1600 km ενώ, τέλος, οι Ρωμαϊκές λεγεώνες δρούσαν σε έκταση 4850 km X 2400 km.

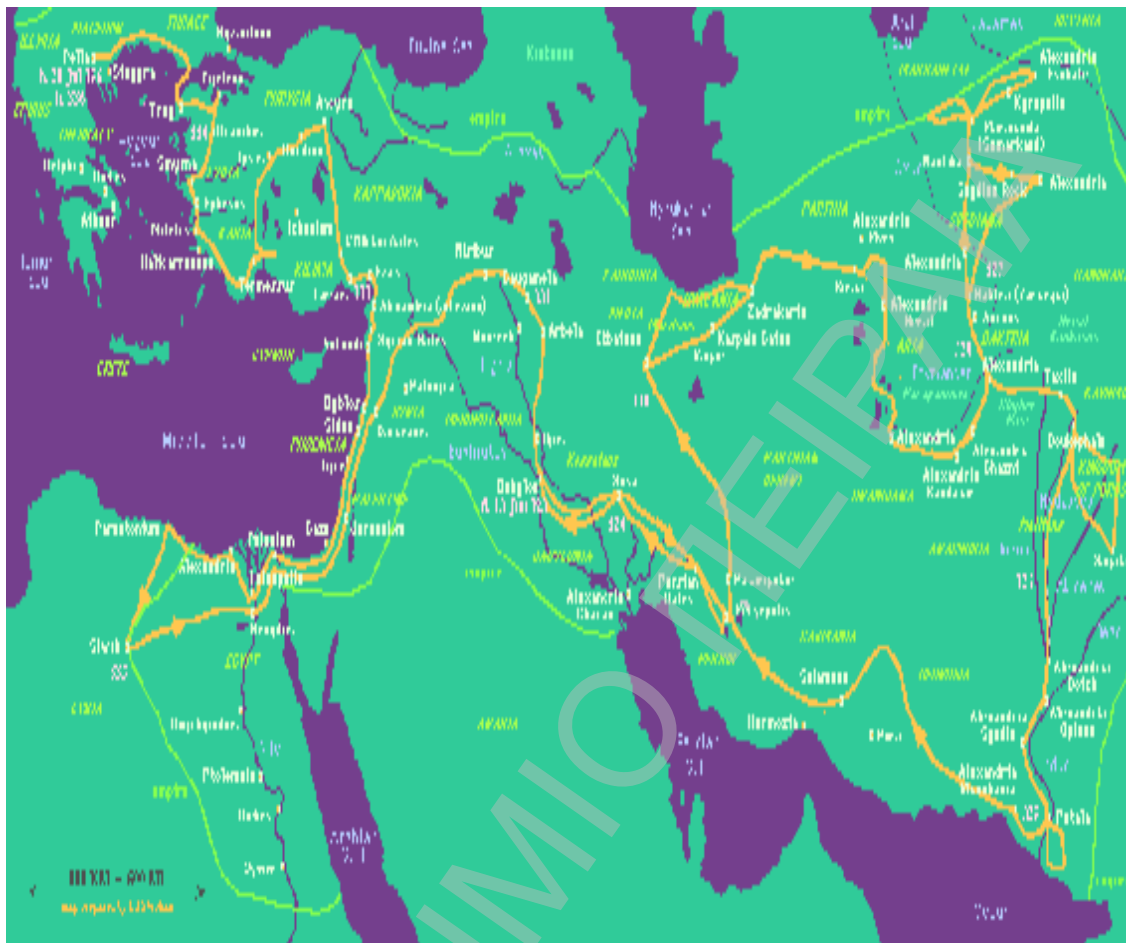
Η αναμόρφωση του μακεδονικού στρατού, πού τον μετέτρεψε στην

αποτελεσματικότερη πολεμική μηχανή της Ευρώπης, ξεκίνησε από τον Βασιλιά Φίλιππο της Μακεδονίας, πατέρα του Αλέξανδρου. Οι κυριότερες καινοτομίες που εφαρμόστηκαν από τον Φίλιππο ήταν ⁽¹⁾:

- Σταμάτησε την μακραιώνη πρακτική να συνοδεύουν τον στρατό γυναίκες, βοηθοί και λοιπό μη μάχιμο προσωπικό, όχι απαραίτητο στην εκστρατεία.
- Περίορισε τη αναλογία υπηρετών / οπλιτών σε 1 υπηρέτη ανά 10 οπλίτες και 1 υπηρέτη ανά ιππέα. Με μία αναλογία πεζικού / ιππικού 6 προς 1 η ολική αναλογία υπηρετών / μαχίμων ήταν 1 προς 4. Με την εφαρμογή των 2 προηγούμενων μέτρων περιορίσε το βάρος της επιμελητείας (logistics) του στρατού του σχεδόν κατά 2/3.
- Απαγόρευσε τη χρήση σκευοφόρων αμαξιών.
- Εκπαίδευσε τους στρατιώτες του ώστε να μπορούν να μεταφέρουν οι ίδιοι τον οπλισμό τους καθώς και τα απαραίτητα για τη συντήρησή τους. Ο μέσος όρος φορτίου που μετέφεραν ήταν 22- 26 kg.

Ο Μέγας Αλέξανδρος μετά την εδραίωση της κυριαρχίας του στην Ελλάδα ανέλαβε να εκπληρώσει το όνειρο του πατέρα του Φιλίππου, την κατάκτηση της Ασίας, συνεχίζοντας την οργάνωση επιμελητείας, όσο βέβαια αυτό ήταν δυνατό.

Στην εκστρατεία του Μεγάλου Αλεξάνδρου (Χάρτης 1.1), μαζί με το στρατό του ταξίδευαν σωματοφύλακες, μεγάλης ηλικίας Μακεδόνες οι οποίοι δεν είχαν μάχιμα καθήκοντα, όμηροι, υπηρέτες, φυσικοί, σοφιστές, ποιητές, ένας ιστορικός, ένας διηγητής, γραμματείς, ερευνητές, η φρουρά των μεταφορών, Φοίνικες έμποροι, πολιορκητικές μηχανές, μηχανικοί και όσο προχωρούσε η αποστολή στην Ασία προσθέτονταν γυναίκες και παιδιά.



→ Η πορεία
του Μ. Αλεξάνδρου

Χάρτης 1.1

Πηγή: <http://www.macedonia.info/expeditionmap.htm>

Παρ' όλο τον μεγάλο αριθμό ακολούθων, ο Μ. Αλέξανδρος προσπαθούσε να περιορίσει τον αριθμό τους, οπότε αυτό ήταν δυνατό.

Η εκστρατεία του Αλεξάνδρου είχε μεγάλο ρίσκο γιατί :

- Απαιτούσε τη μετακίνηση μεγάλου εκστρατευτικού σώματος σε τεράστιες αποστάσεις , σε άγνωστα εδάφη, πολύ μακριά από τις βάσεις εφοδιασμού.
- Ο εχθρός είχε αμέτρητες προμήθειες, έναν πολυάριθμο και καλά εκπαιδευμένο / εξοπλισμένο στρατό που επιπλέον πολεμούσε εντός της επικράτειας του.

Ο κάθε πολεμιστής του Μακεδονικού στρατού για να καλύψει τις ανάγκες

του σε τροφή, ελάμβανε ημερησίως ως μερίδα 1,3 κιλά σιτηρεσίου και 2,2 λίτρα νερού. Το σιτηρέσιο αυτό (σιτάρι, κριθάρι ή καλαμπόκι) καταναλωνόταν με την μορφή άρτου, παξιμαδιού ή χυλού. Η πιο πάνω ποσότητα - μερίδα, απέδιδε 3000 θερμίδες και 120 γραμμάρια πρωτεΐνες.

Η επιμελητεία φρόντιζε ώστε η μερίδα αυτή να συμπληρώνεται ανάλογα με τις συνθήκες (εποχή, τόπος, καιρικές συνθήκες) με ποσότητες κρέατος, ψαριών, λαχανικών, φρούτων, τυριού, ελαιοκομικών προϊόντων κ.α.

Για τα ζώα της εκστρατείας (άλογα ιππικού, ζώα έλξης, φόρτωσης) υπήρχε μέριμνα για μερίδα περίπου 4 κιλών σιτηρών και άλλο τόσο χορτονομή (φρέσκο ή ξηρό χόρτο) για το καθένα. Ο στρατός του Μ. Αλεξάνδρου των 65.000 ανδρών (μάχιμων και υπηρετών) απαιτούσε 73.000 kg σιτηρών και 120.000 lt νερό κάθε μέρα κατά μέσο όρο.

Ο Μ. Αλέξανδρος εφάρμοσε την αρχή της μεγάλης κινητικότητας του στρατεύματος με αποτέλεσμα ο Μακεδονικός στρατός με 65.000 άνδρες και 8800 ζώα (6000 ίππους μάχιμου ιππικού, 2800 ζώα έλξης και φόρτωσης) είχε πετύχει να διανύει κατά μέσο όρο ημερησίως 20-22 χιλιόμετρα πορείας σε ανώμαλο και άγνωστο έδαφος.

Η ταχύτητα αυτή ήταν εκπληκτική, αν αναλογισθεί κανείς ότι καμιά άλλη χειραία επιχείρηση δεν ξεπέρασε τα 9 χιλιόμετρα ημερησίως κατά μέσο όρο, ακόμη και μέχρι τον 19ο αιώνα. Για κάθε 1-2 χιλιόμετρα πορείας προβλεπόταν μια στάση, όπως και για κάθε 7 ημέρες πορείας προβλεπόταν τουλάχιστο 1 ημερήσια στάση, για να αναπαυθούν οι στρατιώτες και τα ζώα.

Η μέγιστη ικανότητα εφοδιασμού αυτού του στρατού με αυτές τις δυνατότητες μετακινήσεων ήταν 10 μέρες. Και αυτό γιατί ήταν το μέγιστο εφικτό από απόψεως απαιτούμενου αριθμού ζώων.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι για 10 μέρες εφοδίων απαιτούνταν 11.210 κτήνη, για 15 μέρες 40.350, ενώ για 20 μέρες 107.600. Τόσα ζώα εκείνη την εποχή δεν θα πρέπει να υπήρχαν σ' όλη την Ελλάδα.

Αλλά το μεγαλύτερο πρόβλημα ήταν και το μέγεθος του караβανιού: συγκεκριμένα τα 107600 ζώα βαδίζοντας σε μονή σειρά θα είχαν μήκος 490 km, ενώ αν βάδιζαν με μέτωπο των 10, θα είχαμε μήκος 49 km. Και όμως ο Μ. Αλέξανδρος, παρόλο τον περιορισμό των 10 ημερών, εφοδίαζε το στρατό του χωρίς προβλήματα κάτω από οποιοσδήποτε συνθήκες.

Οι βασικότεροι λόγοι της επιτυχίας του ήταν ⁽²⁾ :

- Εισηγάγε τα logistics στον στρατηγικό σχεδιασμό της εκστρατείας του.
- Μελέτησε λεπτομερώς τους αντιπάλους του, το πεδίο δράσης και το ημερολόγιο των συγκομιδών, ώστε να συντονίζει τις πορείες του στρατού με τις συγκομιδές.
- Υιοθέτησε τις νέες τεχνολογίες όπλων και τακτικών.
- Εφάρμοσε κεντρική διοίκηση.
- Μεγιστοποίησε την ταχύτητα αντίδρασης και την κινητικότητα του στρατού του, ελαχιστοποιώντας το βοηθητικό και μη μάχιμο προσωπικό.
- Ανέπτυξε συμμαχίες με κατακτημένους και φιλικά προσκείμενους λαούς, εξασφαλίζοντας έτσι για τον στρατό του μια συνεχή ροή προμηθειών.
- Οι πορείες του ήταν κατά το δυνατό παράλληλες με ποτάμια, ώστε να είναι δυνατός ο εφοδιασμός του.
- Έστηνε βάσεις σε προκαθορισμένες θέσεις πριν την άφιξη του στρατού. Αυτές εφοδιάζονταν από κατακτημένες πόλεις, καράβια και συμμάχους.

1.3 Ναπολέον Βοναπάρτης

Ο Ναπολέον Βοναπάρτης κατάφερε να δημιουργήσει μία αυτοκρατορία που να εκτείνεται από το Αμβούργο έως τη Σικελία, μετακινώντας τεράστιες στρατιωτικές δυνάμεις, της τάξεως των 200.000 ατόμων, ανά την Ευρώπη με ταχύτητα περίπου 15 μίλια την ημέρα, αναδεικνύοντας το πεδίο των Logistics ως βασικό παράγοντα για την επίτευξη των στόχων του.

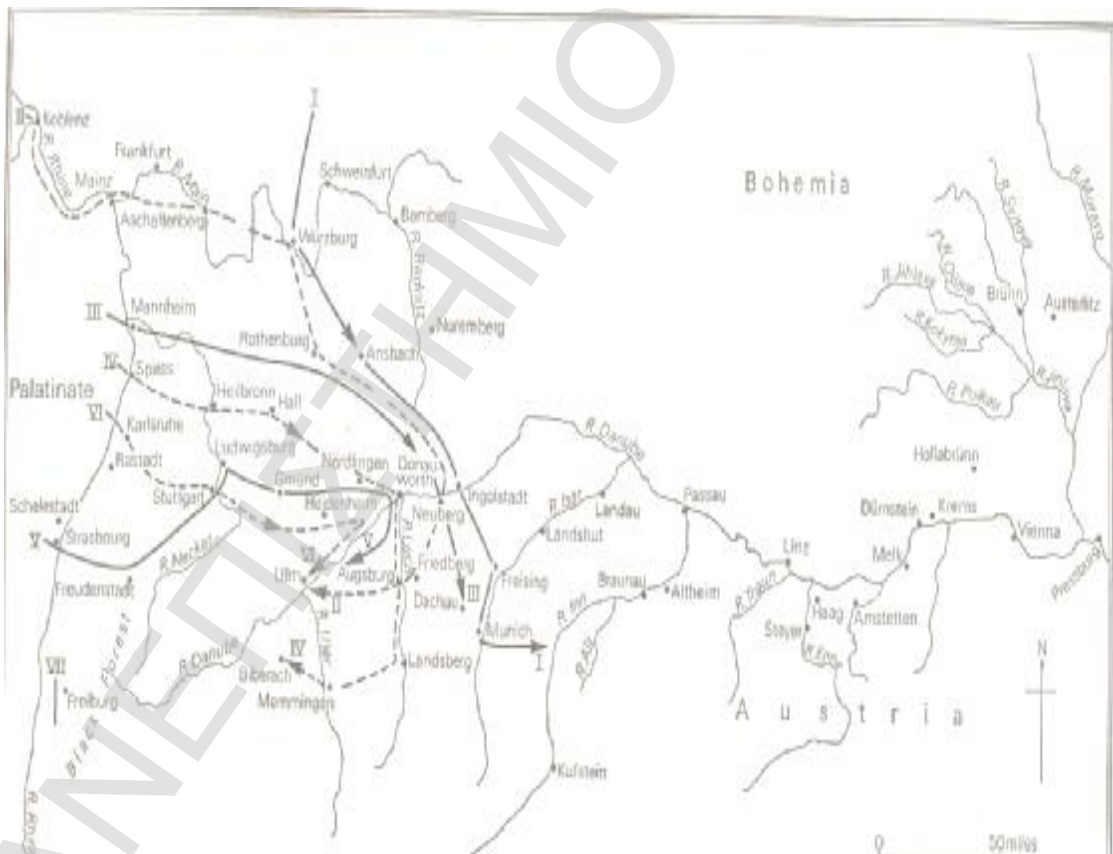
Όλη η οργάνωση της υποστήριξης του στρατού ανήκε στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Οργάνωσης Πολέμου, το οποίο ήταν υπεύθυνο, συν τοις άλλοις, για την εξασφάλιση ένδυσης, τροφής και μεταφοράς του στρατεύματος εντός των Γαλλικών συνόρων.

Στο πεδίο των επιχειρήσεων, εκτός συνόρων, υπεύθυνος για όλα τα ανωτέρω ήταν ο επικεφαλής στρατηγός, η δικαιοδοσία του οποίου όμως περιοριζόταν μόνο εντός της ζώνης επιχειρήσεων. Ο αυτοκράτορας συνεχώς παρέκαμπτε την οργάνωση αυτή, στέλνοντας εντολές σχετικά με τις διαδικασίες μεταφοράς και εξεύρεσης προμηθειών απευθείας στους επικεφαλής των στρατευμάτων.

Παρότι λοιπόν υπήρχε σαφής οργάνωση και διαχωρισμός αρμοδιοτήτων στα δύο άκρα της αλυσίδας υποστήριξης, δεν υπήρχε η παραμικρή πρόβλεψη για συνεργασία και επικοινωνία των ανωτέρω οργανώσεων με στόχο την πρόβλεψη και υλοποίηση των διαδικασιών εξεύρεσης των απαραίτητων πόρων για την υποστήριξη των στρατευμάτων.

Για την εργασία αυτή ο αυτοκράτορας διόριζε ως υπεύθυνους, αυθαίρετα, στρατιωτικούς των οποίων η απόδοση στο πεδίο της μάχης εθεωρούντο μη ικανοποιητική, γεγονός που εκλαμβάνονταν περισσότερο ως τιμωρία και υποβιβασμός.

Η εκστρατεία του 1805 με στόχο την κατάληψη της Βιέννης μέσω της πορείας του Γαλλικού στρατού από την Γαλλία στη Βαυαρία και την νίκη επί των Αυστριακών προτού αυτοί ενισχυθούν από Ρωσικές δυνάμεις (Χάρτης 1.2), έφερε τους υπεύθυνους υποστήριξης του Ναπολέοντα αντιμέτωπους με την τεράστια πρόκληση οργάνωσης, μεταφοράς και ανεφοδιασμού μέσα σε διάστημα μόλις λίγων εβδομάδων 8 εκστρατευτικών σωμάτων συνολικής δύναμης 170.000 ανδρών, 80.000 εκ των οποίων ήταν νεοσύλλεκτοι που παράλληλα οργανώνονταν και εκπαιδεύονταν.



Πηγή: Van Creveld Martin,
Σελ.48

Χάρτης 1.2

Το ανωτέρω πρόβλημα διογκωνόταν εάν ληφθεί υπόψη ότι το μεγαλύτερο μέρος του σώματος βρισκόταν συνεχώς εν κινήσει από τις

επιμέρους βάσεις του (από την Ολλανδία και το Ανόβερο, μέχρι το Hagenau και το Στρασβούργο) στην περιοχή συγκέντρωσής του και ανάπτυξης του μετώπου στον ποταμό Ρήνο.

Προκειμένου να διευθετηθούν τα διαφαινόμενα προβλήματα και να διευκολυνθεί η κίνηση του στρατού ο αυτοκράτορας ακολούθησε βασικά την εξής στρατηγική:

α. Οργάνωσε την κίνηση των στρατευμάτων κατά τρόπο ώστε να προηγείται το ευκίνητο ιππικό, το οποίο θα εξασφάλιζε ένα προγεφύρωμα στις περιοχές – πόλεις ανεφοδιασμού και θα πραγματοποιούσε μία προεργασία συγκέντρωσης εφοδίων για πεζικό το οποίο ακολουθούσε και αποτελούσε τον κύριο όγκο του στρατεύματος.

Τέλος οι βαριές και δυσκίνητες πυροβολαρχίες στάθμευαν σε πόλεις πλησίον του θεάτρου επιχειρήσεων και μεταφέρονταν με άμαξες ή πλοία στο θέατρο επιχειρήσεων. Με τον τρόπο αυτό αυξανόταν η ταχύτητα μετακίνησης και μειώνονταν οι τυχόν καθυστερήσεις ανεφοδιασμού.

Επίσης γινόταν προσπάθεια ώστε τα εκστρατευτικά σώματα να ταξιδεύουν χωρίς να μεταφέρουν βαρύ εξοπλισμό και από ανεξάρτητους εάν ήταν δυνατόν δρόμους, ώστε να μην δημιουργείται συμφόρηση και να εκμεταλλεύονται αποτελεσματικότερα τα εφόδια των περιοχών από τις οποίες περνούσαν.

β. Δεν πολιορκούνταν οι εχθρικές πόλεις - φρούρια που ευρίσκονταν στο δρόμο του στρατεύματος με σκοπό την κατάληψή τους και την εύρεση προμηθειών, αλλά αντίθετα παρακαμπτόταν, έτσι ώστε να μην χάνονται δυνάμεις και χρόνος. Είναι γεγονός ότι σε όλη του την στρατιωτική καριέρα και τις μάχες που έδωσε, ο Βοναπάρτης προχώρησε μόνο 2 φορές σε πολιορκίες πόλεων.

γ. Ακολουθείτο σύστημα βάση του οποίου οι στρατιωτικές μονάδες συντηρούνταν «από όσα μπορούσε να τους παρέχει η ύπαιθρος την οποία διέσχιζαν», η οποία εμφάνιζε πλέον τον 19^ο αιώνα αυξημένη πυκνότητα κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο και εκμεταλλευόντουσαν για την σίτιση και υποστήριξή τους τα εφόδια των περιοχών από τις οποίες περνούσαν, αλλά και των γειτονικών εάν αυτά δεν επαρκούσαν (το λεγόμενο *corps d' armee system*).

Αυτό επιτυγχανόταν κατόπιν προειδοποίησεως των τοπικών αρχόντων για τις ανάγκες του επερχόμενου στρατεύματος. Οι στρατιώτες ανά τετράδες μαζί με τα άλογα τους κατανέμονταν στους ντόπιους κατοίκους, οι οποίοι είχαν την υποχρέωση να τους τροφοδοτήσουν με 1 ½ λίβρα ψωμιού, ½ λίβρα κρέατος, 1 ουγκιά ρυζιού ή εναλλακτικά 2 ουγκιές αποξηραμένων φρούτων, καθώς και τα απαραίτητα ξύλα για το μαγείρεμα.

Οι αξιωματικοί δε, έπρεπε να τρέφονται αξιοπρεπώς ανάλογα με το βαθμό τους, χωρίς να προβάλλουν υπερβολικές απαιτήσεις στους κατοίκους.

Για όλες τις ανωτέρω προμήθειες δεν προβλεπόταν καμία πληρωμή, πλην όμως οι επικεφαλής των μονάδων εξέδιδαν προς τις τοπικές αρχές αποδείξεις οι οποίες προσδιόριζαν επακριβώς τα αγαθά τα οποία έλαβαν, με σκοπό το Γαλλικό υπουργείο Οικονομικών να κανονίσει την εξόφλησή τους σε κάποια μελλοντική ημερομηνία η οποία σε καμία περίπτωση δεν καθοριζόταν.⁽¹⁾

Σκοπός της μεθόδευσης αυτής ήταν η διατήρηση της εικόνας του Γαλλικού Στρατού ως μίας δημοκρατικής ομάδας η οποία απλά συνεργαζόταν και δεν κακομεταχειριζόταν τους κατά τόπους κατοίκους, όποιος εθνικότητας και αν ήταν, γεγονός όμως που δεν ήταν πάντα εφικτό καθότι τόσο οι τεράστιες απαιτούμενες ποσότητες εφοδίων, όσο και η απροθυμία των ντόπιων να

συνεργαστούν δημιουργούσαν συχνά προστριβές και εξαναγκασμό.

Βέβαια δεν σημαίνει πως το σύστημα δούλεψε τέλεια σε όλες τις περιπτώσεις, καθότι παρουσιάζονταν συχνά ελλείψεις εφοδίων. Για παράδειγμα από τα 700.000 παξιμάδια που είχαν παραγγελθεί από το Στρασβούργο και το Mainz, ⁽²⁾ τα οποία σε συνδυασμό με απόθεμα ψωμιού 4 ημερών θα επαρκούσαν για το κυρίως σώμα των 116.000 ανδρών του στρατού μέχρι να φθάσουν στην Βαυαρία η οποία αποτελούσε το μέσο της απόστασης μέχρι την Βιέννη, χωρίς να χρειαστούν άλλο ανεφοδιασμό, μόνο 380.000 ήταν έγκαιρα έτοιμα ενώ άλλα 300.000 που είχαν παραγγελθεί σε διάφορες άλλες περιοχές δεν ήταν δυνατόν να φθάσουν στον στρατό την καθορισμένη ημερομηνία.

Επίσης και το σύστημα μεταφορών παρουσίαζε δυσκολίες καθότι από τα 2.000 κάρα τα οποία απαιτούνταν για την κάλυψη των αναγκών μεταφοράς εφοδίων για 11 ημέρες των 116.000 ανδρών του κυρίως σώματος, εκτός τα 2.500 κάρα για τις ανάγκες μεταφοράς του πυροβολικού οι οποίες είχαν καλυφθεί ανελαστικά, εξασφαλίσθηκαν μόνο τα 1200, λόγω κακής συνεννόησης και γραφειοκρατικών λαθών.

Παρόλα αυτά το σύστημα υποστήριξης που εφάρμοσε ο Ναπολέων, εξασφάλισε την ικανότητα του Γαλλικού στρατού να μεταβαίνει στο σωστό τόπο, τον κατάλληλο χρόνο, με τον κατάλληλο εξοπλισμό και απευθείας μετά από προέλαση να δίνει μάχη, να την κερδίζει και να συνεχίζει την προέλαση του με την ίδια αρχική ετοιμότητα και ταχύτητα.

1.4 Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος

Η περίοδος από τα μέσα του 19^{ου} έως και την δεύτερη δεκαετία (1910-1920) του 20^{ου} αιώνα, όπου και ξεκίνησε ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος, επέφερε στην Ευρώπη μεγάλη δημογραφική και οικονομική διαφοροποίηση. Πιο συγκεκριμένα ο συνολικός πληθυσμός της αυξήθηκε από 293 σε 490 εκατομμύρια κατοίκους, ενώ αναπτύχθηκε η βαριά βιομηχανία (π.χ σιδήρου, εξόρυξης άνθρακα και λιγνίτη), το εμπόριο και οι συγκοινωνίες.

Συνεπακόλουθα διογκώθηκαν οι στρατιωτικές δυνάμεις (συνολικός αριθμός δυνάμεων των Ευρωπαϊκών χωρών, σε διάφορους βαθμούς ετοιμότητας, περίπου 20 εκατομμύρια το 1914) και αυξήθηκαν τα στρατιωτικά επιτεύγματα σε μέσα και εξοπλισμό για να μπορέσουν να τις υποστηρίξουν.

Η τέχνη του πολέμου λοιπόν έγινε περισσότερο πολύπλοκη, με αποτέλεσμα ο απαιτούμενος εξοπλισμός και εφόδια των στρατιωτών στο πεδίο της μάχης να αυξηθούν με μεγαλύτερο ρυθμό από ότι ο αριθμός αυτών.

Ειδικότερα για τον Γερμανικό στρατό ο οποίος αποτελούσε την υπερδύναμη της εποχής αξίζει να αναφέρουμε ορισμένα συγκριτικά στοιχεία, όπως:

α. Ενώ τα βαγόνια που αποτελούσαν ένα τραίνο υποστήριξης (τρόφιμα, εφόδια, μηχανολογικό υλικό, νοσοκομειακός εξοπλισμός κ.λ.π.) μίας στρατιάς το 1870 αριθμούσαν περί τα 30, υπερδιπλασιάστηκαν 40 χρόνια αργότερα.

β. Τα κανόνια πυροβολικού που χρησιμοποιήθηκαν στον πόλεμο κατά του Ναπολέοντα ΙΙΙ το 1870, ήταν συνολικά 1.584, ενώ τα συνολικά διαθέσιμα το 1914 αριθμούσαν σε περίπου 8.000, τα περισσότερα εκ των οποίων ήταν μεγαλύτερα και βαρύτερα από τα προηγούμενα.

γ. Παρότι ο συνολικός αριθμός όπλων κάθε τύπου που αναλογούσε σε

κάθε σώμα στρατού δεν μεταβλήθηκε ιδιαίτερα, βελτιώθηκαν τα χαρακτηριστικά τους (έγιναν αυτόματα, αυξήθηκε η ταχυβολία τους κ.λ.π.) με αποτέλεσμα να καταναλώνουν μεγαλύτερες ποσότητες πυρομαχικών από ότι τα αντίστοιχα του 1870. Ενώ λοιπόν απαιτούνταν η μεταφορά 200 δεσμίδων βολίδων / όπλο, εκ των οποίων ούτε το 10% δεν χρησιμοποιούνταν κατά τη διάρκεια μίας εκστρατείας 6 μηνών του προηγούμενου αιώνα, το 1914 ο αριθμός αυξήθηκε σε 280 δεσμίδες βολίδων / όπλο οι οποίες καταναλώνονταν τις πρώτες εβδομάδες του πολέμου. ^{(1) (2)}

δ. Για να υπάρξει ανταπόκριση στις αυξημένες απαιτήσεις μεταφοράς προσωπικού και εφοδίων, αυξήθηκε και ο αριθμός των αλόγων με αποτέλεσμα η αναλογία από 1 άλογο ανά 4 στρατιώτες το 1870 να αυξηθεί σε 1 άλογο ανά 3 στρατιώτες 40 χρόνια αργότερα. Τα άλογα όμως τρώνε 10 φορές περισσότερο από τους ανθρώπους, οπότε ενώ οι απαιτούμενες προμήθειες για την σίτιση κάθε στρατιώτη δεν παρουσίασαν ιδιαίτερη αύξηση, ο συνολικός αριθμός εφοδίων για κάθε στρατιωτική μονάδα αυξήθηκε κατά 50%.

Προκειμένου να υπάρξει ανταπόκριση στις αυξημένες μεταφορικές απαιτήσεις όπως παρουσιάσθηκαν παραπάνω, το τρένο, το οποίο σημειωτέον παρουσίαζε και αυτό σημαντική τεχνολογική ανάπτυξη και εξάπλωση του δικτύου του, αναδείχθηκε στο σημαντικότερο μέσο στρατηγικής μεταφοράς.

Οι νέες βελτιωμένες μηχανές, τα μεγαλύτερα και ανθεκτικότερα βαγόνια και το οδικό δίκτυο των διπλών γραμμών εξασφάλιζαν στις αμαξοστοιχίες αυξημένη ταχύτητα και ασφάλεια, ενώ το Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο εκτεινόταν σε 180.000 μίλια το 1914, έναντι μόλις 65.000 μιλίων το 1870.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το 1870 μέσω μονής σιδηροδρομικής γραμμής μπορούσαν να ταξιδέψουν 8 τρένα την ημέρα, μέσω διπλής 12 τρένα

την ημέρα, ενώ τα αντίστοιχα νούμερα για το 1914 ήταν 40 και 60 αντίστοιχα. Ένα σώμα στρατού (1.500.000 στρατιώτες) μπορούσε λοιπόν το 1914 να μεταφερθεί από 117 αμαξοστοιχίες μέσω διπλής σιδηροδρομικής γραμμής σε απόσταση άνω των 600 μιλίων, σε μόλις 9 ημέρες.

Το τρένο όμως παρόλα τα πλεονεκτήματα του παρουσιάζει και σημαντικά μειονεκτήματα, τα οποία το καθιστούν αντιοικονομικό και ακατάλληλο ιδίως όταν αυτό έχει στρατηγική σημασία για την ταχύτητα και ακρίβεια της μεταφοράς. Παρότι λοιπόν το σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν αρκετά πυκνό το 1914, αφενός δεν εξυπηρετούσε όλες τις στρατηγικής σημασίας περιοχές – στόχους του Γερμανικού στρατού αφετέρου οι μεγάλοι χρόνοι φόρτωσης εκφόρτωσης δημιουργούσαν σημαντικές καθυστερήσεις, γεγονός που περιόριζε την ευελιξία του.

Επίσης οι σιδηροδρομικές γραμμές ήταν ιδιαίτερα ευάλωτες σε δολιοφθορές, καθότι δεν υπήρχε συνεχής φύλαξη σε όλο το μήκος τους, με αποτέλεσμα να παρατηρείται αδυναμία των αμαξοστοιχιών να φθάσουν στον προορισμό τους, αλλά και αυξημένος κίνδυνος ατυχημάτων.

Παράλληλα με τις βασικές σιδηροδρομικές αρτηρίες, οι στρατοί της εποχής είχαν κατασκευάσει βοηθητικές σιδηροδρομικές γραμμές, αποκλειστικά για δική τους χρήση με περιορισμένες όμως μεταφορικές δυνατότητες.

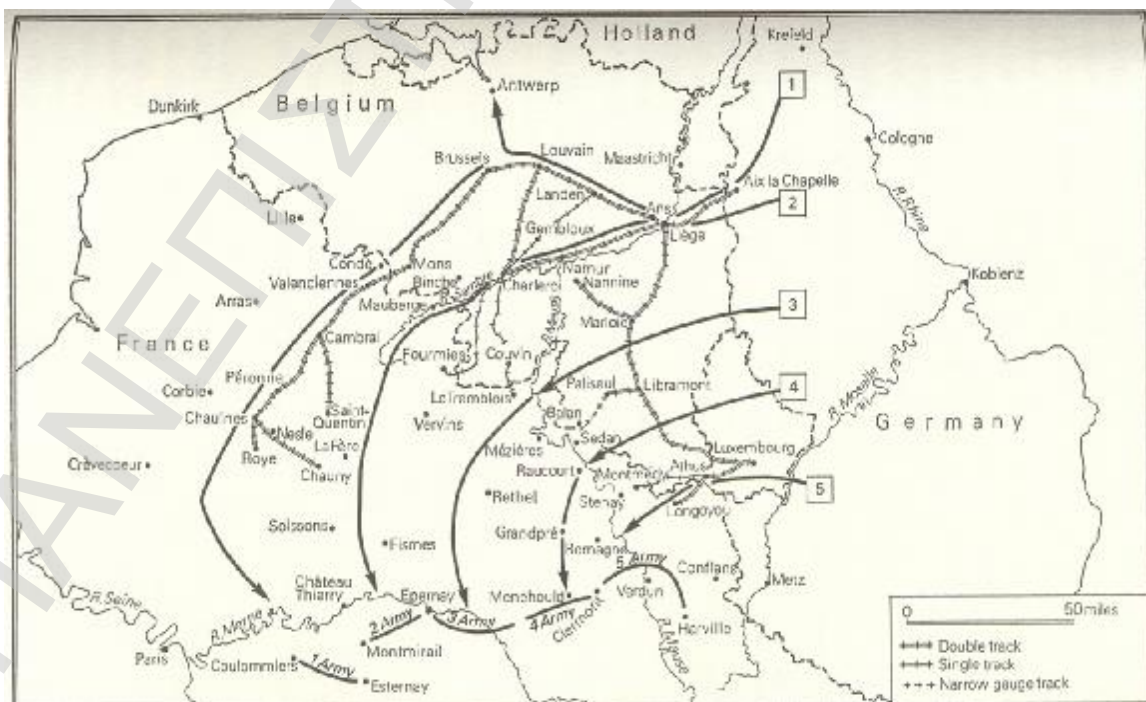
Παρόλη όμως την εξέλιξη των τραίνων, για τις μετακινήσεις σε τακτικό επίπεδο εντός της περιοχής εχθροπραξιών, οι στρατοί της εποχής χρησιμοποιούσαν τα από αρχαίων χρόνων μεταφορικά μέσα, την πεζοπορία και τα υποζύγια.

Ενώ λοιπόν τα πεζοπόρα τμήματα κάλυπταν περίπου τα κλασσικά 15 μίλια / ημέρα, οι ρυμουλκούμενες από υποζύγια άμαξες είχαν δυνατότητα

κάλυψης 25 μιλίων / ημέρα, γεγονός που θεωρητικά τις έκανε να προπορεύονται του πεζικού, απόσταση όμως που συνήθως δεν καλυπτόταν καθότι είχαν πολλαπλασιαστεί τα απαιτούμενα μεταφερόμενα εφόδια με αποτέλεσμα το μήκος της εφοδιοπομπής να επεκτείνεται σε αρκετά μίλια και να απαιτούνται συνεχή δρομολόγια μεταξύ θεάτρου επιχειρήσεων και βάσεων ανεφοδιασμού για αναπλήρωση των καταναλωθέντων εφοδίων.

Τα ανωτέρω νούμερα επηρεάζονταν και από αστάθμητους παράγοντες, όπως ο καιρός, η κατάσταση των δρόμων, εχθρικές επιθέσεις, οπότε τελικά τα πεζοπόρα τμήματα έφθαναν στον προορισμό τους πριν από τις προμήθειες με αποτέλεσμα να δημιουργούνται σοβαρά προβλήματα.

Στην εκστρατεία των Γερμανών με σκοπό την κατάκτηση της Γαλλίας το 1914 (Χάρτης 1.3), οι σοβαρές δυσκολίες που αντιμετώπισε ο Γερμανικός στρατός, τόσο κατά τη φάση της μεταφοράς όσο και κατά τη διάρκεια της υποστήριξης των επιχειρήσεων συνέβαλαν σημαντικά στην αποτυχία αυτής.



Πηγή: Van Creveld Martin, Σελ.131

Χάρτης 1.3

Το σχέδιο που εκπονήθηκε μεταξύ 1897 και 1905 για τον σκοπό αυτό από τον επικεφαλής του Γερμανικού Γενικού Επιτελείου Στρατού, Στρατηγό Schlieffen, όσο και αυτό του διαδόχου του Στρατηγού Moltke το 1906, αποδείχθηκαν ιδιαίτερα αισιόδοξα και ανεπαρκή, καθότι στηρίζονταν στην ταχύτερη μετακίνηση του στρατού και κατάληψη του Παρισιού μέσα σε 42 ημέρες από την ενεργοποίησή τους.

Δεν δόθηκε όμως η απαιτούμενη σημασία σε θέματα Logistics, όπως:

α. Η επιλογή των κατάλληλων οδικών αρτηριών για την μετακίνηση στρατού και εφοδίων ώστε να μην εμφανίζεται συνωστισμός και συνεπακόλουθες καθυστερήσεις

β. Η προστασία των σιδηροδρομικών γραμμών του Βελγίου και της Γαλλίας, μέσω των οποίων θα εκτελείτο το βασικό μέρος της μεταφοράς πυρομαχικών και εφοδίων, από δολιοφθορές με αποτέλεσμα οι αμαξοστοιχίες υποστήριξης να μην φθάνουν ποτέ στον προορισμό τους. Παρότι ο Γερμανικός στρατός διέθετε εκπαιδευμένες μονάδες αποκατάστασης των βλαβών στις σιδηροτροχιές, οι οποίες αριθμούσαν συνολικά 26.000 άτομα και επέβαιναν επί των κινούμενων τραίνων, οι απαιτήσεις επισκευής ήταν τόσο μεγάλες που τελικά ζητήθηκε συνδρομή στην αποκατάσταση από Γερμανικές ιδιωτικές εταιρείες.

γ. Η εξασφάλιση των απαιτούμενων μηχανοκίνητων μέσων, τα οποία υπολογίζονταν σε περίπου 18.000 οχήματα διαφόρων τύπων, ως εναλλακτική αλλά και συμπληρωματική λύση μεταφοράς στρατού και εφοδίων. Αντί αυτών τα συνολικά διαθέσιμα σε όλο τον Γερμανικό στρατό αριθμούσαν περίπου σε 4.000.

δ. Η σωστή επικοινωνία μεταξύ των προπορευόμενων μάχιμων

μονάδων και των μονάδων υποστήριξης και ανεφοδιασμού, με αποτέλεσμα φορτία πυρομαχικών να αποστέλλονται σε λάθος μονάδες, να μην επαρκούν ή τελικά να είναι πολύ περισσότερα από τα απαιτούμενα με αποτέλεσμα να μην μπορούν να μεταφερθούν μετά το πέρας της μάχης και να εγκαταλείπονται, ενώ σε άλλα σημεία παρατηρείτο έλλειψη.

ε. Τέλος η εξασφάλιση περίπου 1,5 τόνου τροφής ημερησίως για τα 100.000 και πλέον άλογα που ακολουθούσαν τον στρατό, με αποτέλεσμα αυτά να υποσιτίζονται και τελικά να πεθαίνουν, μειώνοντας ακόμα περισσότερο την υφιστάμενη μεταφορική αλλά και μαχητική ικανότητα του στρατεύματος (τα άλογα ήταν πολλές φορές τόσο εξαντλημένα από την πείνα που δεν μπορούσαν να αντέξουν το βάρος των ιππέων τους).

Μπορεί οι δυσκολίες σε θέματα Logistics να μην ήταν αυτές τελικά που οδήγησαν σε αποτυχία όλη την εκστρατεία καθότι τελικά καμία μάχη δεν χάθηκε για τον Γερμανικό στρατό από έλλειψη εφοδίων ή πυρομαχικών, όμως εάν τελικά η εκστρατεία εναντίον της Γαλλίας κατέληγε υπέρ των Γερμανών και αυτοί συνέχιζαν την προέλαση τους, τα προβλήματα υποστήριξης που ολοένα όπως φάνηκε διογκωνόντουσαν, αργά ή γρήγορα θα τους οδηγούσαν τελικά στην ήττα.

1.5 Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος

Όταν ο Χίτλερ βρέθηκε στην εξουσία της Γερμανίας το 1933, προσπάθησε να καθιερώσει τον εκσυγχρονισμό και την μηχανοποίηση στην ζωή της χώρας, καθότι ο ίδιος έτρεφε ιδιαίτερη αγάπη στα αυτοκίνητα και σε όσα είχαν σχέση με αυτά.

Αναπόφευκτα λοιπόν επέβαλλε και στα τμήματα του Γερμανικού Στρατού

που ήταν υπεύθυνα για τον ανεφοδιασμό και τις μεταφορές την αντικατάσταση του σιδηροδρόμου και την υιοθέτηση του φορτηγού αυτοκινήτου ως βασικό μέσο μεταφοράς, ιδιαίτερα σε επιχειρησιακό και τακτικό επίπεδο, χωρίς να εκπονήσει όμως παράλληλα μακροπρόθεσμο σχεδιασμό για την σωστή αξιοποίηση του. ⁽¹⁾

Δεδομένης της τεχνολογικής προόδου το 1939, απαιτούνταν 1600 φορτηγά για να αντισταθμίσουν την μεταφορική ικανότητα μιας σιδηροτροχιάς διπλής γραμμής, τα οποία όμως κατανάλωναν περισσότερο καύσιμο, λάδι και απαιτούσαν περισσότερη συντήρηση και μεγαλύτερο αριθμό ανταλλακτικών από αυτά του αντίστοιχου τραίνου, με αποτέλεσμα τελικά το τρένο να διατηρεί την ανωτερότητά του για αποστάσεις άνω των 200 μιλίων.

Άλλο σημαντικό πρόβλημα που έπρεπε να ληφθεί υπόψη, αποτελούσε η απαίτηση των αυτοκινήτων για λάστιχα και πετρέλαιο, τα οποία η Γερμανία δεν διέθετε σε αντίθεση με το κάρβουνο και το ασάλι για τους σιδηροδρόμους τα οποία είχε σε μεγάλες ποσότητες. ⁽²⁾

Στον στρατηγικό λοιπόν σχεδιασμό των επιχειρήσεων η αμαξοστοιχία έπρεπε οπωσδήποτε να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη, δεδομένου και του ιδιαίτερα ανεπτυγμένου σιδηροδρομικού δικτύου που διέθετε η Γερμανία.

Επίσης η Γερμανική αυτοκινητοβιομηχανία δεν είχε, την εποχή εκείνη, την ικανότητα να ανταποκριθεί στις ανάγκες τόσο του στρατού όσο και τις ιδιωτικές, με αποτέλεσμα τον Σεπτέμβριο του 1939 να κυκλοφορούν συνολικά στη Γερμανία λίγο κάτω από 1.000.000 τετράτροχα οχήματα όλων των τύπων (1 όχημα / 70 κατοίκους) την στιγμή που η αντίστοιχη αναλογία στις Η.Π.Α ήταν 1 όχημα / 10 κατοίκους.

Τα ήδη υφιστάμενα οχήματα στο Γερμανικό στρατό ήταν κατανεμημένα

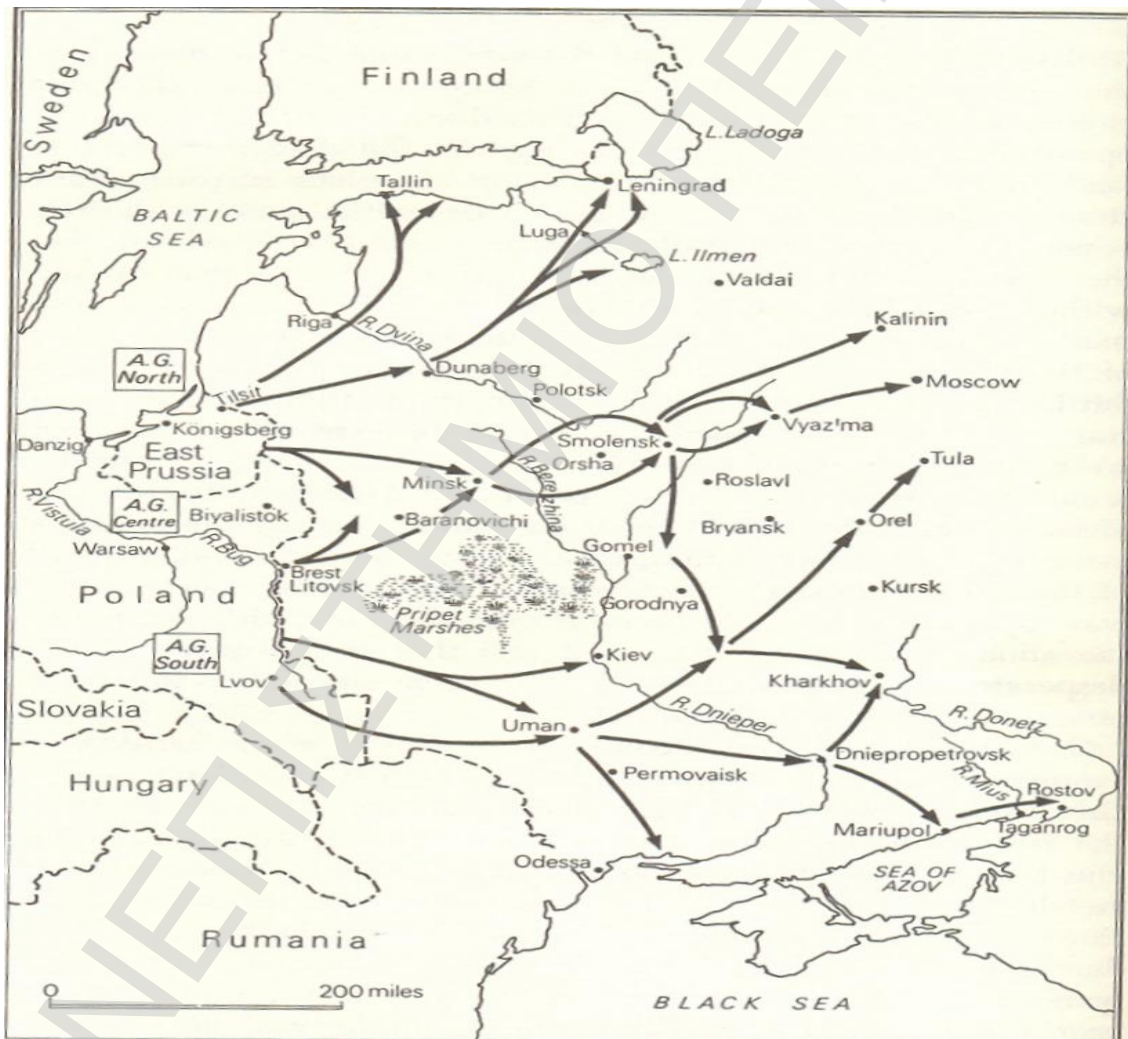
σε συγκεκριμένες μονάδες, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται στρατεύματα δύο ταχυτήτων, ένα γρήγορο και ευκίνητο και ένα αργό. Το γεγονός αυτό είχε ως επακόλουθο να απαιτούνται πολύπλοκοι υπολογισμοί για την δρομολόγηση καθενός ξεχωριστά, ώστε να μην δημιουργείται συνωστισμός στις βασικές μεταφορικές αρτηρίες.

Άλλο σημαντικό πρόβλημα αποτελούσε η έλλειψη κεντρικής διοίκησης μεταφορών, καθότι υπήρχε ξεχωριστή διοίκηση για τις σιδηροδρομικές και εσωτερικές ποτάμιες μεταφορές και ξεχωριστή για τις οδικές η οποία ήταν υπεύθυνη και για την συνολική μεταφορά εφοδίων. Οι θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές αποτελούσαν ευθύνη του Ναυτικού και της αεροπορίας αντίστοιχα, γεγονός που αποσυντόνιζε ακόμα περισσότερο την όλη κατάσταση.

Στην εκστρατεία εναντίον της Πολωνίας το 1939, οι καταστροφές στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας ήταν τόσο μεγάλες και η κατάσταση των δρόμων τόσο κακή, που οδήγησε στην καταστροφή του 50% του στόλου των Γερμανικών φορτηγών ανεφοδιασμού και την αντικατάστασή τους με ρυμουλκούμενες από υποζύγια άμαξες, με αποτέλεσμα το σύστημα υποστήριξης των στρατευμάτων σώθηκε από την κατάρρευση μόνο λόγω της γρήγορης παράδοσης των Πολωνών.

Στην εκστρατεία κατά της Γαλλίας το 1940 τα ίδια προβλήματα επιδεινώθηκαν λόγω της καταστροφής σιδηροδρομικών γεφυρών και σιδηροδρομικών σιδηροδρομικών γεφυρών και σιδηροδρομικών γεφυρών, γεγονός που οδήγησε πεζικό, φορτηγά και ρυμουλκούμενα από ζώα οχήματα να μοιράζονται τους ίδιους δρόμους ταυτόχρονα δημιουργώντας συμφόρηση και μεγάλες καθυστερήσεις. Για μία ακόμα φορά η μικρή αντίσταση και διάρκεια της εκστρατείας (6 εβδομάδες), έσωσαν το Γερμανικό σύστημα υποστήριξης.

Η Γερμανική εισβολή στη Σοβιετική Ένωση, γνωστή ως επιχείρηση «Barbarossa» (Χάρτης 1.4), που ξεκίνησε στις 22 Ιουνίου του 1941, θεωρείται ως η μεγαλύτερη μεμονωμένη πολεμική επιχείρηση όλων των εποχών, ενώ τα προβλήματα στον τομέα των Logistics ήταν τέτοιας έκτασης που συγκλονίζουν την φαντασία.



Πηγή: Van Creveld Martin,
Σελ.156

Χάρτης 1.4

Παρόλα αυτά τα μέσα που χρησιμοποίησε ο Γερμανικός στρατός για να τα υπερκεράσει ήταν ιδιαίτερος μέτρια, δεδομένο που μας οδηγεί στο συμπέρασμα πως ακόμα και το γεγονός ότι έφθασε τόσο κοντά στον στόχο του,

την κατάκτηση της Σοβιετικής Ένωσης, οφείλετο περισσότερο στην αποφασιστικότητα και μαχητικότητα των στρατευμάτων και λιγότερο στην σωστή προετοιμασία της επιχείρησης.

Ο Χίτλερ, προσθέτοντας μία οικονομική και ιδεολογική διάσταση στον στρατηγικό σχεδιασμό της όλης επιχείρησης και των δυνατοτήτων υποστήριξης του Γερμανικού στρατού, αποφάσισε να ακολουθήσει ταυτόχρονα δύο επιθετικούς άξονες:

α. Έναν προς την Ουκρανία, με στόχο το Κίεβο προκειμένου να εξασφαλίσει τα πετρέλαια και τα σιτηρά του Καυκάσου για τον εφοδιασμό του στρατού.

β. Έναν δεύτερο προς το Λένινγκραντ το οποίο αποτελούσε το κέντρο της επανάστασης των Μπολσεβίκων, έτσι ώστε να κάμψει το ηθικό των Σοβιετικών.

Εδώ πρέπει να προστεθεί και ένας τρίτος άξονας προς τη Μόσχα που ανοίχτηκε με πρωτοβουλία του αρχηγού του Γενικού Επιτελείου Στρατού, Στρατηγού Halder.

Αυτά είχαν ως αποτέλεσμα το άνοιγμα ενός μετώπου με μήκος πολλές χιλιάδες χιλιόμετρα, γεγονός που δημιουργούσε αναμφίβολα μεγάλες δυσκολίες στο έργο της υποστήριξης των μαχητών. Και για να γίνουμε πιο συγκεκριμένοι ο αριθμός των εμπλεκομένων στην επιχείρηση στρατιωτών ήταν σχεδόν 3.500.000, 5 φορές περισσότερος από αυτόν του Ναπολέοντα στη Niemen το 1812, συνοδευόμενος στην πορεία του από χιλιάδες άλογα και οχήματα.

Οι στόχοι απείχαν από τις βάσεις αναχώρησης, από Βορρά προς Νότο, 600 μίλια το Λένινγκραντ, 700 μίλια η Μόσχα και 900 μίλια το Κίεβο, σε μία χώρα στην οποία οι δρόμοι ήταν λίγοι και σε κακή κατάσταση.

Οι σιδηροδρομικές δε γραμμές της Σοβιετικής Ένωσης είχαν διαφορετικές διαστάσεις από αυτές της Γερμανίας με αποτέλεσμα να πρέπει να υποστούν σοβαρές μετατροπές προτού μπορέσουν να χρησιμοποιηθούν από τα Γερμανικά τρένα. Τέλος η Γερμανία προμηθευόταν από τη Σοβιετική Ένωση πετρέλαιο και καουτσούκ, υλικά απαραίτητα για τα οχήματά της, των οποίων όμως θα έπαυε ο εφοδιασμός μόλις ξεκινούσαν οι πολεμικές επιχειρήσεις.

Έμφαση δόθηκε λοιπόν στην εξασφάλιση ικανού αποθέματος των ανωτέρω υλικών, καθώς και πυρομαχικών, ανταλλακτικών τα οποία θα επαρκούσαν για ένα περίπου μήνα, μέχρι το τέλος Ιουλίου του 1941, οπότε οι και Γερμανικές εκτιμήσεις πρόβλεπαν την κάμψη της αντίστασης των Σοβιετικών Δυνάμεων και την εκμετάλλευση των υφιστάμενων στη χώρα πόρων, όπως είχε γίνει στη Γαλλία και την Πολωνία.

Οι εκτιμήσεις επίσης προέβλεπαν την ήττα των Σοβιετικών δυνάμεων κατά τη διάρκεια των πρώτων 300 μιλίων της Γερμανικής επίθεσης σε όλο το μέτωπο, οπότε κάπου εκεί θα εγκαθίστανταν βάσεις ανεφοδιασμού και η ροή εφοδίων προς τα ενδότερα της χώρας θα ομαλοποιούνταν σταδιακά.

Τελικά οι Γερμανικές εκτιμήσεις αποδείχθηκαν ιδιαίτερα αισιόδοξες σε όλα τα μέτωπα, καθότι:

α. Το Σοβιετικό πετρέλαιο περιείχε χαμηλό αριθμό οκτανίων και δεν ήταν κατάλληλο για τα Γερμανικά οχήματα, παρά μόνο μετά από προσθήκη βενζολίου, εργασία που γινόταν σε ειδικές μόνο εγκαταστάσεις. Έπρεπε λοιπόν να μεθοδευτεί εφοδιασμός με πετρέλαιο από τη Ρουμανία απευθείας στις μάχιμες δυνάμεις.

β. Οι μονάδες του Γερμανικού στρατού που είχαν επιφορτιστεί με το έργο

της μετατροπής των καταληφθέντων σιδηροδρομικών γραμμών, έτσι ώστε να επιτρέπεται η διέλευση των Γερμανικών τραινών, καθότι μη μάχιμες μονάδες δεν είχαν τα απαραίτητα μέσα ώστε να μεταφέρουν ανθρώπους και υλικά για την εκτέλεση της αποστολής τους. Οπότε και το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν ήταν δυνατόν να αξιοποιηθεί άμεσα προς όφελος των Γερμανικών δυνάμεων.

γ. Η ποιότητα των υφιστάμενων δρόμων, η οποία ήταν ήδη μέτρια έως κακή, επιβαρύνθηκε ακόμα περισσότερο από τις ισχυρές βροχοπτώσεις της πρώτης εβδομάδας του Ιουλίου του 1941 και την κίνηση μέσω αυτών, αναπόφευκτα καθώς δεν υπήρχαν εναλλακτικές διαδρομές και των ογκωδών Γερμανικών τανκ Panzer τα οποία προηγούνταν των φορτηγών ανεφοδιασμού, με αποτέλεσμα τις πρώτες 19 ημέρες της εκστρατείας το 25% των Γερμανικών φορτηγών να τεθεί εκτός λειτουργίας, αριθμός που ανέβηκε στο 33% μία εβδομάδα αργότερα γεγονός που επιβαρύνθηκε από τις ελλείψεις ανταλλακτικών και ελαστικών και το ότι οι εγκαταστάσεις επισκευών δεν είχαν προωθηθεί μαζί με τα φορτηγά και είχαν παραμείνει στην Πολωνία και την Γερμανία.

δ. Η κακή ποιότητα των δρόμων συνέτεινε στην επιβάρυνση των οχημάτων και στην αύξηση της κατανάλωσης πετρελαίου σε 300.000 τόνους / μήνα έναντι των 250.000 προβλεφθέντων. Επίσης αυξήθηκε η κατανάλωση λαδιού από 2% επί της κατανάλωσης καυσίμου σε 5-7%.

ε. Ακόμα και μετά τη μετατροπή των σιδηροδρομικών γραμμών, υπήρχαν δυσχέρειες για την πλήρη αξιοποίησή τους, καθότι αυτές υποστήριζαν τις Σοβιετικές αμαξοστοιχίες οι οποίες ήταν ελαφρότερες από τις Γερμανικές με μικρότερα βαγόνια. Οπότε αμέσως - αμέσως μειωνόταν η υπολογισθείσα απαιτούμενη μεταφορική ικανότητα για την υποστήριξη των στρατευμάτων του

μετώπου, εάν χρησιμοποιούνταν Σοβιετικές αμαξοστοιχίες.

Εάν δε χρησιμοποιούντο Γερμανικές, αφενός υπήρχε πρόβλημα με το Σοβιετικό κάρβουνο το οποίο δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σε αυτές, αφετέρου καθότι οι Σοβιετικές ατμομηχανές ήταν μεγαλύτερες και με μεγαλύτερη επάρκεια σε νερό από τις Γερμανικές, οι σταθμοί ανεφοδιασμού με νερό ήταν κατανεμημένοι σε μεγαλύτερες αποστάσεις, πολλοί δε από αυτούς είχαν καταστραφεί.

στ. Δεν υπήρχε η δυνατότητα εκμετάλλευσης τοπικών προμηθειών που έμεναν πίσω από την υποχώρηση του Κόκκινου στρατού, καθότι το Σοβιετικό σύστημα ανεφοδιασμού στηριζόταν στην απευθείας διανομή των προμηθειών από τα οχήματα (τραίνα – φορτηγά – κάρα κ.λ.π.) στα στρατεύματα και όχι στην συγκέντρωσή και αποθήκευσή τους σε ειδικές εγκαταστάσεις ώστε να προωθηθούν αργότερα (ένα σύστημα ας πούμε «Just in time»).

Όλα τα ανωτέρω δημιούργησαν αναπόφευκτες καθυστερήσεις στην υλοποίηση του χρονοδιαγράμματος προέλασης του Γερμανικού στρατού με αποτέλεσμα να φθάσει ο Νοέμβριος του 1941 και τα προβλήματα λόγω του ισχυρού ψύχους να επιβαρύνουν το ήδη υποτονικό Γερμανικό δίκτυο υποστήριξης. Τα τραίνα λόγω του παγετού στις γραμμές υπολειπούνταν ενώ όλο το βάρος είχε πέσει στα μηχανοκίνητα οχήματα που αδυνατούσαν να αντεπεξέλθουν σε αυτό.

Τελικά ο πόλεμος αυτός, όπως και οι περισσότεροι άλλωστε, χάθηκε για τους Γερμανούς σε πεδία άλλα από αυτά των Logistics, στα οποία συμπεριλαμβάνεται η αμφίβολη και μη ξεκάθαρη στρατηγική, η σαθρή και αλληλοσυγκρουόμενη οργάνωση και η αδικαιολόγητη έλλειψη προβλεπτικότητας εξασφάλισης βασικών πόρων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Ο ΠΡΩΤΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ 1990-1991

2.1 Εισαγωγή

Η επιχείρηση Logistics του πρώτου πολέμου του κόλπου, μπορεί να συγκριθεί με την μεταφορά όλου του πληθυσμού της Αλάσκας, μαζί με τα προσωπικά τους είδη στην άλλη άκρη του κόσμου, τον Περσικό κόλπο, μετά από μικρή προειδοποίηση. ⁽¹⁾

Άλλα στατιστικά στοιχεία ενδεικτικά του μεγέθους της εκστρατείας και του επιτεύγματος των υπεύθυνων Logisticians του Αμερικανικού Στρατού, για το χρονικό διάστημα μεταξύ Αυγούστου 1990 – Αυγούστου 1991, όπου ξεκίνησε και εκτελέστηκε το μεγαλύτερο μέρος των επιχειρήσεων είναι τα κάτωθι:

α. Σχεδίασαν, μετέφεραν και διένειμαν συνολικά πάνω από 122 εκατομμύρια γεύματα στα στρατεύματα.

β. Μετέφεραν στην περιοχή του κόλπου 1,3 δισεκατομμύρια γαλόνια καυσίμου, ποσότητα που αποτελεί 7 φορές την απαιτούμενη κατανάλωση της πρωτεύουσας την ΗΠΑ Washington, στο ίδιο χρονικό διάστημα του 1 έτους. Η ημερήσια απαίτηση σε καύσιμα υπολογιζόταν σε 24 εκατομμύρια περίπου γαλόνια.

γ. Διήνυσαν συνολική απόσταση άνω των 52 εκατομμυρίων μιλίων στο θέατρο επιχειρήσεων, προκειμένου να εκτελέσουν το απαιτούμενο μεταφορικό έργο, απόσταση που είναι ίση με 100 ταξίδια μετ' επιστροφής στη Σελήνη, 2000 φορές το γύρο του κόσμου ή πάνω από 10.000 φορές το ταξίδι Νέα Υόρκη – Λος Άντζελες με επιστροφή.

δ. Εκτέλεσαν 5.235 αποστολές αερομεταφοράς, μεταφέροντας συνολικά

178.358 τόνους εφοδίων και σχεδόν όλα τα στρατεύματα.

ε. 139 πολεμικά και μισθωμένα πολιτικά πλοία μετέφεραν συνολικά 2.921.000 τόνους εφοδίων και πετρελαίου.

στ. Μεταφέρθηκαν συνολικά 12.435 ερπυστριοφόρα και 117.157 τροχοφόρα οχήματα (Φωτογραφία 1.1).

ζ. Ξεφορτώθηκαν 33.100 κοντέινερ, τα οποία εάν μπουν σε μία ευθεία γραμμή το ένα πίσω από άλλο εκτείνονται σε απόσταση 188 μιλίων.



Πηγή: Pagonis W.
Σελ. 103

Φωτογραφία 1.1

Τέλος επειδή εκτός από το καθαρά επιχειρησιακό κομμάτι, μέριμνα πρέπει να λαμβάνεται ώστε τα στρατεύματα να έχουν υψηλό ηθικό και επαφή με την πατρίδα, αξίζει να αναφερθεί ότι στο διάστημα των 6 μηνών μεταξύ

Νοεμβρίου 1990 – Απριλίου 1991, όπου και η μεγαλύτερη ένταση των επιχειρήσεων, οι υπεύθυνοι του ταχυδρομείου του Αμερικανικού Στρατού στον Περσικό κόλπο μετέφεραν 500 τόνους ταχυδρομείου από και προς τις ΗΠΑ καθημερινά. Ο συνολικός αριθμός του ταχυδρομείου που μεταφέρθηκε σε όλη τη διάρκεια του πολέμου ανέρχεται στους 31.800 τόνους.

Αυτή λοιπόν η τεράστια επιχείρηση θα παρουσιασθεί και αναλυθεί στα κεφάλαια που ακολουθούν.

2.2 Η Κατάσταση στην Περιοχή του Περσικού Κόλπου το 1990

Το 1980, μία δεκαετία πριν την έναρξη της κρίσης στον Περσικό κόλπο, οι Αμερικανοί στρατιωτικοί αναλυτές, αρμόδιοι για θέματα της περιοχής θεωρούσαν ότι το Ιράκ αποτελούσε μεγάλη απειλή για την σταθερότητα και ασφάλεια αυτής.

Για το σκοπό αυτό το Αμερικανικό Υπουργείο Άμυνας εκπόνησε μια σειρά μελετών και σχεδίων αναφορικά με την εφικτότητα μεταφοράς του απαραίτητου στρατού και εξοπλισμού στην Αραβική χερσόνησο, προκειμένου να μπορέσει να αντιμετωπίσει το σοβαρό, για τα συμφέροντα της χώρας στην περιοχή, πρόβλημα.

Η κεντρική Αμερικανική διοίκηση πίστευε ότι σε περίπτωση κρίσης, το Αραβικό Συμβούλιο και οι χώρες του Κόλπου, θα δρούσαν αρχικά σε διπλωματικό επίπεδο προκειμένου να εξομαλύνουν την κατάσταση, δημιουργώντας έτσι μία περίοδο έντασης διάρκειας 3 – 6 μηνών, προτού την κατάρρευση των διπλωματικών ενεργειών. Οι αναλυτές επίσης περίμεναν μία προειδοποιητική κίνηση στρατηγικής σημασίας από την Ιρακινή πλευρά, 30 περίπου ημέρες πριν το ξέσπασμα των εχθροπραξιών.

Οι χώρες της Αραβικής χερσονήσου, η Σαουδική Αραβία και το Κουβέιτ, αναμενόταν να ζητήσουν συνδρομή από τις Η.Π.Α, περίπου 9 ημέρες μετά την ανωτέρω Ιρακινή προειδοποίηση, ενώ θα έπαιρνε περίπου άλλες δύο επιπλέον ημέρες στην Αμερικανική πλευρά να εκτιμήσει την σοβαρότητα της κατάστασης προτού προχωρήσει στην αποστολή στρατευμάτων στην περιοχή.

Αναφορικά με τους στόχους των Ιρακινών δυνάμεων, η εκτίμηση ήταν προέλαση αυτών μέσω Κουβέιτ στις Σαουδαραβικές πετρελαιοπηγές σε διάστημα 9 περίπου ημερών από την έναρξη της επίθεσης αναλυμένο σε 1 ημέρα για να ηττηθεί το Κουβέιτ και να διασχιστούν τα 150 μίλια του μέχρι την Σαουδική Αραβία, 4 ημέρες για ανασυγκρότηση και ανεφοδιασμό των Ιρακινών στρατευμάτων και από εκεί άλλες 4 ημέρες προέλασης, 120 συνολικά μιλίων, μέχρι τις πετρελαιοπηγές.

Αυτό σήμαινε ότι οι Αμερικανοί είχαν στη διάθεσή τους 19 ημέρες να μεταφέρουν δυνάμεις στη Σαουδική Αραβία προτού το Ιράκ επιτεθεί στο Κουβέιτ και 28 συνολικά ημέρες προτού χρειαστεί να υπερασπιστούν τις Σαουδαραβικές πετρελαιοπηγές.⁽¹⁾

Το 1990 ο Σαντάμ Χουσεΐν, εκμεταλλεζόμενος την πολιτική αστάθεια στην περιοχή που επέφερε η πτώση της Σοβιετικής Ένωσης, άρχισε να συγκεντρώνει μεγάλες δυνάμεις στην περιοχή του Περσικού Κόλπου και ειδικότερα στα σύνορα με το Κουβέιτ. Το Ιράκ αποτελούσε την εποχή εκείνη ένα οικονομικό ναυάγιο από τα 8 έτη του πολέμου με το Ιράν, χρεωμένο με πάνω από 80 δισεκατομμύρια δολάρια και περικυκλωμένο από τους δανειστές του, που ένας εξ' αυτών ήταν το Κουβέιτ.

Τον Φεβρουάριο του 1990 κατά τη διάρκεια συναντήσεων με την Υεμένη, την Ιορδανία και την Αίγυπτο ο Σαντάμ Χουσεΐν τόνισε ότι δεν πρόκειται ποτέ να

εξοφλήσει τα χρέη του πολέμου, ενώ πίεσε παράλληλα για περισσότερες οικονομικές ενισχύσεις ώστε να ξεφύγει από το οικονομικό αδιέξοδο. Όμως μία «μεγάλη τράπεζα», που έτυχε να βρίσκεται στην περιοχή, μπορούσε να εξυπηρετήσει το Ιράκ ώστε να βγει από το αδιέξοδο και η τράπεζα αυτή λεγόταν Κουβέιτ.

Τον Μάιο του 1990 ο Σαντάμ Χουσεΐν ξεκίνησε να απειλεί το Κουβέιτ, προφασιζόμενος ότι αποτελεί οικονομικό κίνδυνο για το Ιράκ καθώς διατηρούσε τις τιμές του πετρελαίου χαμηλά λόγω υπερπαραγωγής.

Στις 16 Ιουλίου του ίδιου έτους, ο Υπουργός εξωτερικών του Ιράκ Τάρεκ Αζίζ σε γράμμα του προς τον Αραβικό Σύνδεσμο, κατηγορήσε το Κουβέιτ ότι κλέβει πετρέλαιο αξίας εκατομμυρίων δολαρίων από το Ιράκ, χτίζει στρατιωτικές εγκαταστάσεις στο Ιρακινό έδαφος και αρνείται να διαγράψει τα Ιρακινά χρέη προς αυτό, προειδοποιώντας ότι μία τέτοια συμπεριφορά επισύρει στρατιωτική δράση.

Πέρα όμως από τις φραστικές απειλές, στο τέλος Ιουλίου Ιρακινά στρατεύματα προωθήθηκαν στα σύνορα με το Κουβέιτ. Παρά τις προσπάθειες του Κουβέιτ να εξευμενίσει το Ιράκ, μειώνοντας την παραγωγή πετρελαίου του ώστε να αυξηθούν οι τιμές η κατάσταση παρέμεινε τεταμένη.

Στο διπλωματικό επίπεδο από την άλλη πλευρά, ο Σαντάμ Χουσεΐν καθυσήχαζε τους πάντες, ακόμα και στον Αμερικανό Πρόεδρο έστειλε επιστολή, ότι δεν πρόκειται να αναλάβει καμία στρατιωτική δράση κατά του Κουβέιτ στην διάρκεια των προγραμματισμένων διαμεσολαβητικών προσπαθειών για να εκτονωθεί η κρίση.

Όλα τα ανωτέρω σε συνδυασμό με την έλλειψη συντονισμού των Αραβικών χωρών, την αδυναμία να διανοηθούν ότι το Ιράκ θα μπορούσε να

επιτεθεί σε άλλη Αραβική χώρα και την Αμερικανική απόφαση να αφήσει τους Άραβες να λύσουν το πρόβλημα με το δικό τους τρόπο, οδήγησαν στην εκμετάλλευση του πλεονεκτήματος του αιφνιδιασμού από τους Ιρακινούς.⁽²⁾

Μόλις την 31^η Ιουλίου 1990 η Αμερικανική Κεντρική Διοίκηση ειδοποίησε το πεντάγωνο ότι μέσα στα επόμενα 24ωρα το Ιράκ αναμένεται να αναλάβει στρατιωτική δράση εναντίον του Κουβέιτ, όπως και έγινε στις 2 Αυγούστου 1990.

Οι Ιρακινές δυνάμεις πέρασαν τα σύνορα, συνέτριψαν την Κουβετιανή αντίσταση και συνέχισαν να κινούνται νότια προς τα σύνορα με τη Σαουδική Αραβία. Μέχρι τις 6 Αυγούστου 1990 το Ιράκ διέθετε στο Κουβέιτ δύναμη 6 μεραρχιών, πολλές ακόμα δυνάμεις σε κοντινή απόσταση έχοντας δημιουργήσει την υποδομή για να εξαπολύσει επίθεση στη Σαουδική Αραβία.

Στα μέσα Αυγούστου οι Ιρακινές δυνάμεις είχαν φθάσει τους 130.000 άνδρες, τα 1200 άρματα μάχης και τα 800 βαριά πυροβόλα. Τέλος στα μέσα Σεπτεμβρίου, πηγές των Ηνωμένων Εθνών υπολόγιζαν ότι στο Κουβέιτ στάθμευαν 250.000 Ιρακινοί στρατιώτες και 2000 άρματα μάχης, ενώ στο νότιο Ιράκ είχαν συγκεντρωθεί ακόμη 185.000 άνδρες και 1500 άρματα, δημιουργώντας την εικόνα ότι σκοπός του Σαντάμ Χουσεΐν ήταν να δημιουργήσει μία αμυντική υποδομή στο Κουβέιτ και να παραμείνει εκεί.

Στρατηγικά όσο έμενε εκεί κέρδιζε τις εντυπώσεις, καθότι για να απομακρυνθεί έπρεπε να αναληφθεί στρατιωτική δράση ώστε να τον απωθήσει, γεγονός που θεωρητικά θα επέφερε μεγάλες ανθρώπινες απώλειες σε όλες τις πλευρές, και κυρίως στην Αμερικανική, που ενδεχομένως δεν ήταν έτοιμες να επωμιστούν.

Το Ιράκ είχε καταφέρει να ξαφνιάσει τις ΗΠΑ και όλον τον Αραβικό

κόσμο, καθότι μόνο μικρές Σαουδαραβικές στρατιωτικές δυνάμεις μεσολαβούσαν μεταξύ του Ιρακινού στρατού και των πετρελαιοπηγών, των διυλιστηρίων, των βασικών λιμένων και αεροδρομίων αλλά και των εγκαταστάσεων αφαλάτωσης νερού του Khafji, του Manifah, του Jubail και του Ras Tanura, ενώ οι λίγες χιλιάδες Αμερικανικές δυνάμεις στην περιοχή ήταν κυρίως ναυτικές, οπότε αν ο Σαντάμ Χουσεϊν ήθελε να καταλάβει όλες τις προηγούμενες εγκαταστάσεις, δεν είχε παρά να προχωρήσει και να το πράξει.

Για να μπορέσουν όμως οι Η.Π.Α να προχωρήσουν στην αποστολή δυνάμεων στην περιοχή έπρεπε να έχουν την σύμπραξη των Αραβικών χωρών και ιδιαίτερα της Σαουδικής Αραβίας, η οποία πρωτογενώς απειλούνταν και θα αποτελούσε την βάση και εφευκτήριο των Αμερικανικών δυνάμεων εναντίον του Ιράκ.

Ο Βασιλιάς της Σαουδικής Αραβίας Fahd πράγματι, την 6^η Αυγούστου 1990 ζήτησε την συνδρομή των Η.Π.Α για την υπεράσπιση της χώρας του, οπότε στις 7 Αυγούστου ξεκίνησαν θεωρητικά και οι προετοιμασίες για την εκστρατεία στην Αραβική χερσόνησο.

Ο στρατηγός Norman Schwarzkopf, επικεφαλής του Αμερικανικού στρατού, είχε υποσχεθεί στον Πρόεδρο Bush, ότι θα μετέφερε 120.000 στρατιώτες, 7.500 μίλια μακριά, μέσα σε 4 μήνες. Οι Αμερικανικές όμως δυνάμεις και τα μέσα υποστήριξης αυτών ήταν διεσπαρμένα σε στρατιωτικές, Ναυτικές και αεροπορικές βάσεις σε όλη την χώρα κάνοντας την ανωτέρω υπόσχεση να δείχνει ακατόρθωτη.

2.3 Οι Τρεις Φάσεις της Επιχείρησης

Η επιχείρηση του πολέμου του κόλπου που διενεργήθηκε από τις Η.Π.Α.

και μία συμμαχία χωρών που δημιούργησαν, αποτελείται από τρεις ξεχωριστές φάσεις:

1. Την αποστολή των δυνάμεων στην περιοχή και την δημιουργία αμυντικής υποδομής προστασίας αυτών και της Σαουδικής Αραβίας.
2. Την αλλαγή στρατηγικής από αμυντική σε επιθετική έναντι του Ιράκ που αποτέλεσε και την κυρίως φάση των στρατιωτικών επιχειρήσεων.
3. Τέλος την επιχείρηση αποχώρησης των δυνάμεων και εξοπλισμού της συμμαχίας από την περιοχή.

Η πρώτη φάση, με την κωδική ονομασία “Desert Shield” (Ασπίδα της Ερήμου), επισήμως ξεκίνησε την 7^η Αυγούστου 1990 και είχε ως βασικό σκοπό την αποστολή, μέσα στον πρώτο μήνα, αριθμού δυνάμεων ικανού να αποθαρρύνει τους Ιρακινούς από το να προχωρήσουν στην επίθεση εναντίον της Σαουδικής Αραβίας.

Οι Αμερικανοί, οι οποίοι σήκωσαν το κύριο βάρος της επιχείρησης, είχαν στείλει στην περιοχή περίπου το 1/3 του συνόλου των ενόπλων τους δυνάμεων:

- Ο στρατός τις 7 από τις 18 συνολικά μεραρχίες του.
- Το ναυτικό τα 6 από τα 14 αεροπλανοφόρα του μαζί με τις ομάδες συνοδείας και υποστήριξης αυτών.
- Η αεροπορία τις 15 από τις συνολικά 24 πτέρυγες μάχης

Όλες τις ανωτέρω δυνάμεις υποστήριξαν 529 μονάδες διοικητικής μέριμνας – Logistics, από τις συνολικά 1600 που διέθετε ο στρατός, η εθνική φρουρά και η εφεδρεία.

Το έργο των Logisticians του Αμερικανικού στρατού στην φάση αυτή ήταν ιδιαίτερα σημαντικό, αλλά και δύσκολο, καθότι έπρεπε να εξασφαλίσουν

και να οργανώσουν τα απαραίτητα αεροδρόμια και λιμάνια για τα επερχόμενα αεροπλάνα, τις απαιτούμενες αποθηκευτικές εγκαταστάσεις για τα μεταφερόμενα εφόδια, πολλά εκ των οποίων απαιτούσαν ειδικούς χειρισμούς και συνθήκες αποθήκευσης (π.χ. τα πυρομαχικά), τα κατάλληλα καταλύματα που να πληρούν τις συνθήκες υγιεινής για τις δύσκολες καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν στην περιοχή (υψηλή θερμοκρασία άνω των 40°C το πρωί, πολύ χαμηλή το βράδυ), για τους στρατιώτες και γενικά να δημιουργήσουν μία υποστηρικτική υποδομή για μία δύναμη που ήδη βρισκόταν καθ' οδόν.

Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι στις πρώτες 30 ημέρες της επιχείρησης μεταφέρθηκαν αεροπορικώς στην περιοχή 38.000 στρατιώτες και 163.581 τόνοι εξοπλισμού, αριθμοί σημαντικά μεγαλύτεροι από τους αντίστοιχους των αρχικών φάσεων του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου, του πολέμου στην Κορέα και το Βιετνάμ (Πίνακας 2.1).

	Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ 1941	ΚΟΡΕΑ 1950	ΒΙΕΤΝΑΜ 1965	ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ 1990
ΠΡΩΤΕΣ 30 ΗΜΕΡΕΣ				
ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΩΝ ΠΟΥ ΕΣΤΑΛΛΗΣΑΝ ΜΕ ΠΛΟΙΟ ΣΤΟ ΘΕΑΤΡΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	29.839	-	-	-
ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΩΝ ΠΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΕΡΘΗΚΑΝ ΣΤΟ ΘΕΑΤΡΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	ΟΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΜΕ ΠΛΟΙΟ	11.990	16.300	38.083
ΤΟΝΟΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΟΥ ΣΤΑΛΘΗΚΑΝ ΜΕ ΠΛΟΙΟ	-	76.965	-	123.590
ΤΟΝΟΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΕΡΘΗΚΑΝ	-	-	-	39.991

	Β΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ 1941	ΚΟΡΕΑ 1950	ΒΙΕΤΝΑΜ 1965	ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ 1990
ΠΡΩΤΕΣ 60 ΗΜΕΡΕΣ				
ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΩΝ ΠΟΥ ΕΣΤΑΛΛΗΣΑΝ ΜΕ ΠΛΟΙΟ ΣΤΟ ΘΕΑΤΡΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	91.045 ΟΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΜΕ	-	-	-
ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΩΝ ΠΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΕΡΘΗΚΑΝ ΣΤΟ ΘΕΑΤΡΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	ΠΛΟΙΟ	22.716	85.563	106.000
ΤΟΝΟΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΟΥ ΣΤΑΛΘΗΚΑΝ ΜΕ ΠΛΟΙΟ	560.160 ΟΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΜΕ	400.437	1.200.000	400.000
ΤΟΝΟΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΕΡΘΗΚΑΝ	ΠΛΟΙΟ	-	38.654	106.000
ΠΡΩΤΕΣ 90 ΗΜΕΡΕΣ				
ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΩΝ ΠΟΥ ΕΣΤΑΛΛΗΣΑΝ ΜΕ ΠΛΟΙΟ ΣΤΟ ΘΕΑΤΡΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	138.424 ΟΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΜΕ	-	82.800	1.453
ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΤΡΑΤΙΩΤΩΝ ΠΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΕΡΘΗΚΑΝ ΣΤΟ ΘΕΑΤΡΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	ΠΛΟΙΟ	32.357	85.562	183.030
ΤΟΝΟΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΟΥ ΣΤΑΛΘΗΚΑΝ ΜΕ ΠΛΟΙΟ	836.060	979.833	1.300.000	1.071.317
ΤΟΝΟΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΕΡΘΗΚΑΝ	-	-	38.564	175.668

Πηγή: Pagonis W.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1

Σελ. 7

Συνολικά υπολογίζεται ότι μεταφέρθηκαν στην περιοχή από σημεία αναχώρησης από όλο τον κόσμο, άνω των 500.000 στρατιωτών, που

κατανάλωναν ημερησίως 1,5 εκατομμύριο γεύματα και 9 εκατομμύρια γαλόνια νερού, 3.200 μαχητικά αεροπλάνα και ελικόπτερα, τα δε πυρομαχικά που μεταφέρθηκαν κοστολογούνταν άνω των 2,5 δις δολαρίων.

Όμως το έργο των Logisticians δεν σταματούσε εκεί καθότι έπρεπε να συντονίσουν την διανομή εφοδίων (π.χ καυσίμου, πυρομαχικών) μεταξύ των δυνάμεων των συμμαχικών χωρών, έκαστη εκ των οποίων είχε το δικό της σύστημα υποστήριξης.

Επίσης μερίμνησαν για τον προγραμματισμό, εξασφάλιση των υλικών και μέσων, καθώς και του απαιτούμενου προσωπικού για την υλοποίηση τεχνικών εργασιών στρατηγικής σημασίας για την πορεία του πολέμου.

Για παράδειγμα στην περιοχή έφθασαν από την Ευρώπη περίπου 1200 Αμερικανικά άρματα M1A1 Abrams, τα οποία αφενός ήταν βαμμένα γκριζοπράσινα (για να καμουφλάρονται στα Γερμανικά δάση), αφετέρου διέθεταν πυροβόλο των 105 mm, αντίθετα με τα νεώτερα μοντέλα που είχαν ισχυρότερο των 120mm.

Προγραμματίστηκε λοιπόν μία επιχείρηση με σκοπό την αλλαγή χρωματισμού των αρμάτων σε καφέ της ερήμου και του πυροβόλου τους με αυτό των 120mm, η οποία ολοκληρώθηκε για 948 από αυτά δύο ημέρες πριν την έναρξη των χερσαίων επιθέσεων.

Η επιχείρηση συνεχίστηκε μέσω της δεύτερης φάσης είχε την κωδική ονομασία “Desert Storm” (Καταιγίδα της Ερήμου) και αποτέλεσε το κυρίως μέρος της συμμαχικής επίθεσης εναντίον του Ιράκ.

Ξεκίνησε στις 02:30 μετά τα μεσάνυχτα της 17^{ης} Ιανουαρίου 1991, όταν συμμαχικά αεροπλάνα βομβάρδισαν στόχους στο Κουβέιτ και το Ιράκ, ενώ κατά το πρώτο 24ωρο των αεροπορικών επιδρομών έριξαν συνολικά 2.500 τόνους

βομβών εναντίον εχθρικών στόχων.

Μέσα στην πρώτη εβδομάδα τα συμμαχικά αεροπλάνα είχαν πραγματοποιήσει περισσότερες από 12.000 επιχειρησιακές εξόδους, ενώ μέχρι τις 22 Φεβρουαρίου άνω των 91.000.

Στόχος των ανωτέρω επιδρομών ήταν να αποδυναμώσουν την Ιρακινή άμυνα, καταστρέφοντας εγκαταστάσεις τηλεπικοινωνιών, ραντάρ και αμυντικά συστήματα, προετοιμάζοντας το έδαφος για την χειρσαία συμμαχική επίθεση, μία πραγματική πρόκληση για τους Logisticians οι οποίοι έπρεπε να μετακινήσουν και υποστηρίξουν ένα τεράστιο πλήθος στρατιωτών και βαρέως εξοπλισμού.

Προκειμένου αυτό να γίνει εφικτό κατασκευάστηκαν σε χρονικό διάστημα 17 ημερών δύο βάσεις υποστήριξης στη Σαουδική Αραβία, πλησίον του θεάτρου επιχειρήσεων, όπου μεταφέρθηκαν και αποθηκεύτηκαν 29 εκατομμύρια γαλόνια καυσίμου, 36 εκατομμύρια γεύματα και 115.000 τόνοι πυρομαχικών για τις 255.000 περίπου στρατιώτες και τα 53.000 τροχοφόρα και 11.000 ερπυστριοφόρα οχήματα κάθε τύπου, που αποτελούσαν το κυρίως επιθετικό σώμα των συμμάχων.

Όλα τα ανωτέρω εφόδια μεταφέρθηκαν από τα λιμάνια άφιξης στις βάσεις υποστήριξης μέσω δύο κυρίων οδικών αρτηριών, δύο λωρίδων κυκλοφορίας έκαστη σε απόσταση 600 και 700 μιλίων αντίστοιχα και για το σκοπό αυτό απαιτήθηκε στόλος περίπου 4.000 φορτηγών οχημάτων, πολλά από τα οποία ενοικιάστηκαν μαζί με τους οδηγούς τους.

Κατά τη διάρκεια των δύο πρώτων φάσεων υπογράφηκαν, παρακολουθήθηκαν και υλοποιήθηκαν άνω από 70.000 τέτοιες συμβάσεις. Ενδεικτικό της έντασης του συστήματος μεταφορών είναι ότι λίγες ημέρες πριν

την έναρξη της χερσαίας επίθεσης από ένα βασικό σημείο οδικού ελέγχου των συμμαχικών μεταφορικών αξόνων περνούσαν 18 οχήματα / λεπτό, 24 ώρες το 24ωρο, 7 ημέρες την εβδομάδα για συνολικά 6 εβδομάδες.⁽¹⁾

Τελικά η χερσαία επίθεση ξεκίνησε στις 24 Φεβρουαρίου 1991 και διήρκεσε ακριβώς 100 ώρες, ξεπερνώντας ακόμα και τις πιο αισιόδοξες συμμαχικές προβλέψεις βάσει των οποίων η Ιρακινή αντίσταση, μετά και τις βαριές καταστροφές που είχε υποστεί από τις αεροπορικές επιδρομές, θα διαρκούσε περίπου 1 μήνα. Αντί αυτού κατέρρευσε μέσα σε 4 ημέρες.

Η ικανοποίηση όλων ύστερα από αυτή την εξέλιξη ήταν μεγάλη και οι Logisticians δεν μπορούσαν να υστερούν, καθότι δεν υπήρχε πλέον ανάγκη για την δημιουργία επιπλέον βάσεων ανεφοδιασμού μέσα στο Ιρακινό έδαφος, δεν υπήρχε περίπτωση να αντιμετωπισθούν ελλείψεις τροφίμων, ιατρικού εξοπλισμού, πυρομαχικών, καυσίμων και νερού και το κύριο έργο τους σε αυτή την φάση ήταν η μεταφορά και συντήρηση, βάσει της Συνθήκης της Γενεύης, των περισσότερων από 60.000 Ιρακινών αιχμαλώτων πολέμου.

Επειδή όμως μία μεγάλης κλίμακας επιχείρηση Logistics αποτελείται από πολλές μικρότερες, στην περίπτωση των Ιρακινών αιχμαλώτων πολέμου έχουμε μία χαρακτηριστική περίπτωση αυτού: Η συνθήκη της Γενεύης, που αναφέραμε παραπάνω και η οποία συντάχθηκε σε μία εποχή κατά την οποία τα προβλήματα που προκαλούσε το κάπνισμα ήταν αδιάφορα στους ανθρώπους, προέβλεπε ότι οι αιχμάλωτοι πολέμου έπρεπε να λαμβάνουν ημερησίως έναν αριθμό τσιγάρων ή εναλλακτικά ένα μικρό χρηματικό ποσό ώστε να μπορούν να τα αγοράζουν από τους συλλαμβάνοντες.

Για το σκοπό αυτόν ο Ερυθρός Σταυρός ανάγκασε τις Συμμαχικές δυνάμεις να εφοδιαστούν με επαρκή αριθμό τσιγάρων για τους αιχμαλώτους

πολέμου, τα οποία μόνο το πρώτο 20ήμερο της αιχμαλωσίας στοίχισε \$80.000.

Εφόσον λοιπόν το Ιράκ είχε ηττηθεί τόσο σύντομα και αφού κόπασαν οι πανηγυρισμοί, η νέα αποστολή των Logistian ήταν η προετοιμασία μεταφοράς στρατευμάτων και εξοπλισμού πίσω στις βάσεις τους με γοργούς ρυθμούς, καθότι η κοινή γνώμη των συμμετεχόντων χωρών αλλά και ο Βασιλιάς Fahd της Σαουδικής Αραβίας, η οποία είχε επωμιστεί ένα μεγάλο μέρος του κόστους συντήρησης των συμμαχικών στρατευμάτων, πίεζαν για αυτό.

Αρκεί να αναφέρουμε ότι το κόστος εφοδιασμού με νωπά φρούτα, λαχανικά και αναψυκτικά για περίπου 500.000 στρατιώτες που είχε αναλάβει για ένα χρόνο ο Σαουδάραβας μονάρχης, πλησίαζε περίπου το 1δς δολάρια.

Λόγω των ανωτέρω προβλημάτων, επιχείρηση αποχώρησης με κωδική ονομασία ‘Desert Farewell’ (Αποχαιρετισμός της Ερήμου), διενεργήθηκε κάτω από μεγάλη πίεση χρόνου και αποτέλεσε σαφώς πιο δύσκολο έργο για τους Logisticians από την φάση της αποστολής.

Αυτό φαίνεται εκ πρώτης όψεως παράδοξο καθότι, εφόσον μέρος του μεταφερθέντος εξοπλισμού και υλικών καταναλώθηκαν κατά τη διάρκεια των δύο πρώτων φάσεων, θα έπρεπε να επιστραφούν λιγότερα από όσα αρχικά μεταφέρθηκαν.

Η απάντηση στον ανωτέρω προβληματισμό είναι ότι αυτό δεν συμβαίνει, καθότι αφενός η μικρή διάρκεια του πολέμου άφησε μεγάλο αριθμό εξοπλισμού και πυρομαχικών άθικτο. Από την άλλη οι περισσότερες προμήθειες έφθασαν σε σωστά οργανωμένα και συσκευασμένα φορτία, τα οποία έπρεπε να αποσυσκευαστούν, να διαχωριστούν σε μικρότερες ποσότητες ώστε να διανεμηθούν στα κατάλληλα σημεία.

Ότι λοιπόν δεν χρησιμοποιήθηκε έπρεπε να συγκεντρωθεί, να

ομαδοποιηθεί, να ελεγχθεί η καταλληλότητά του για επιστροφή, να συσκευασθεί εκ νέου με τρόπο τέτοιο ώστε να συμπιεσθεί ο όγκος του και εν συνεχεία να φορτωθεί στο μέσο το οποίο θα το μετέφερε στον προορισμό του, διαδικασία πολύπλοκη και χρονοβόρα.

Κατά μέσο όρο το ξεφόρτωμα ενός πλοίου που έφθανε στην πρώτη φάση του πολέμου διαρκούσε 3 ημέρες, ενώ το φόρτωμα του ίδιου πλοίου στη φάση επιστροφής διαρκούσε 5 ημέρες.

Επίσης ο αριθμός των διαθέσιμων ανδρών για το ανωτέρω έργο συνεχώς μειωνόταν (περίπου 5.000-6.000 στρατιώτες αποχωρούσαν καθημερινά μετά το τέλος των χερσαίων επιχειρήσεων) με αποτέλεσμα να διαφαίνεται ότι μόνο οι Logisticians θα έμεναν στο τέλος για να ολοκληρώσουν το έργο της αποχώρησης.

Υπήρχαν όμως και άλλα προβλήματα λιγότερο εμφανή και γνωστά στον πολύ κόσμο, ακόμα και τους συμμετέχοντες στην επιχείρηση. Για παράδειγμα το Αμερικανικό Υπουργείο Γεωργίας απαιτούσε ότι κάθε υλικό που μεταφερόταν στο εξωτερικό, για να μπορέσει να επανεισαχθεί στις Η.Π.Α. έπρεπε να περάσει από καθαρισμό, προκειμένου να αποφευχθεί η είσοδος στη χώρα οργανισμών και εντόμων που ενδεχομένως να προκαλούσαν πρόβλημα στις καλλιέργειες, καθότι δεν ανήκαν στην πανίδα της χώρας.

Η διαδικασία αυτή μπορούσε να γίνει και στα Αμερικάνικα λιμάνια, πλην όμως θα στοίχιζε περισσότερο και θα ήταν πιο χρονοβόρα και πολύπλοκη καθότι στην περίπτωση αυτή εμπλεκόταν και η υπηρεσία προστασίας περιβάλλοντος με τους δικούς της αυστηρούς κανόνες. Αποφασίστηκε λοιπόν, από την αρχή του σχεδιασμού της όλης εκστρατείας, η απολύμανση να πραγματοποιηθεί στην Σαουδική Αραβία.

Για το σκοπό αυτό αγοράστηκαν κατάλληλοι ατμοκαθαριστές στις Η.Π.Α και απεστάλησαν αεροπορικώς στην περιοχή όπου θα ελάμβανε χώρα το έργο, πλην όμως το σύντομο τέλος του πολέμου δεν τους επέτρεψε να φθάσουν έγκαιρα, καθότι στην δρομολόγηση των προς αποστολή υλικών είχαν χαμηλή προτεραιότητα. Επίσης έπρεπε να εξασφαλισθούν τεράστιες ποσότητες νερού, στην έρημο, ώστε να ολοκληρωθεί το έργο και να εξασφαλισθεί μια τεράστια έκταση, περίπου 4,8 εκατομμύρια ft², στην οποία θα παρέμενε ο αποστειρωμένος εξοπλισμός μέχρι να έρθει η σειρά του να μεταφερθεί στις Η.Π.Α.

2.4 Οργάνωση και Δυνατότητες των Αμερικανικών Ενόπλων Δυνάμεων στον Τομέα των LOGISTICS

Κατά την έναρξη της κρίσης του Περσικού κόλπου το 1990, το σύστημα οργάνωσης του Αμερικανικού στρατού στον τομέα των Logistics ήταν βασικά προσανατολισμένο στην αντιμετώπιση της εξ' ανατολών απειλής από την Σοβιετική Ένωση της περιόδου του Ψυχρού πολέμου.

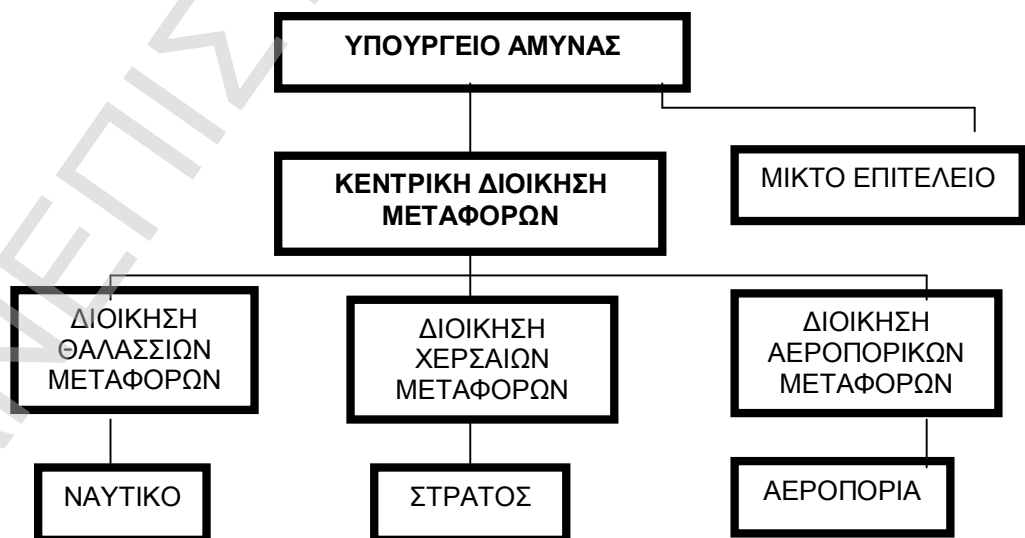
Με βάση τον ανωτέρω σχεδιασμό το 85% της στρατηγικής μεταφορικής ικανότητας των ενόπλων δυνάμεων σε περίοδο κρίσης βασιζόταν στον ιδιωτικό τομέα, μέσω της σύναψης μακροχρόνιων συμβάσεων και την εφεδρεία. Οι αεροπορικές μεταφορές θα πραγματοποιούνταν κατά 50% από ιδιωτικές εταιρείες, 30% από εφεδρικές και μόνο 20% από εν ενεργεία δυνάμεις.⁽¹⁾

Κάτι ανάλογο συνέβαινε και με τις θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίες θα εκτελούντο κατά 80% από ιδιωτικές εταιρείες και μόνο 20% από εν ενεργεία πλοία. Οι δε οδικές μεταφορές κατά 88% εκτελούντο από τον ιδιωτικό τομέα και 12% από εφεδρικές και εν ενεργεία δυνάμεις.

Βέβαια η πολιτική ηγεσία δεν είχε σκοπό να εμπλέξει τον ιδιωτικό τομέα και τις εφεδρείες σε μία στρατιωτική διαμάχη, εκτός εάν απειλούνταν σοβαρά ζωτικά συμφέροντα της χώρας, καθότι μία τέτοια εμπλοκή θα είχε σοβαρές οικονομικές επιπτώσεις στην εσωτερική αγορά, διαμαρτυρίες από την κοινή γνώμη και βέβαια πολιτικό κόστος.

Έτσι λοιπόν παρότι η θεωρητικά μέγιστη αερομεταφορική ικανότητα ανά ημέρα του ανωτέρω συστήματος για την περιοχή του Περσικού κόλπου ήταν 6.375 τόνοι, τελικά μεταφέρονταν κατά τη διάρκεια του πολέμου περίπου 2.500 τόνοι ανά ημέρα (το 39% του μεγίστου δυνατού), μέσω του συνόλου των ενεργεία στρατιωτικών αεροπλάνων, μεγάλου αριθμού εφεδρικών αλλά ελαχίστων ιδιωτικών.

Οι μεταφορικές δυνάμεις που ελέγχονταν από το Αμερικανικό Υπουργείο άμυνας υπάγονταν στην Κεντρική Διοίκηση Μεταφορών και από εκεί στις επιμέρους στρατιωτικές διοικήσεις για το στρατό, ναυτικό και αεροπορία αντίστοιχα (Γράφημα 2.1):



Πηγή: Δική μας σχεδίαση

ΓΡΑΦΗΜΑ 2.1

Στρατηγικές Αεροπορικές Μεταφορές

Κατά τη διάρκεια της περιόδου ειρήνης έργο της Διοίκησης Αεροπορικών Μεταφορών ήταν η συντήρηση και εκπαίδευση μίας αεροπορικής δύναμης ικανής να μεταφέρει σημαντικό αριθμό προσωπικού και εξοπλισμού σε μακρινές αποστάσεις.

Κατά τη διάρκεια πολεμικών αποστολών, το ανωτέρω έργο συνδυαζόταν με την παράλληλη μεταφορά εφοδίων στο πεδίο επιχειρήσεων .

Η συνολική δύναμη της Διοίκησης σε αεροσκάφη την περίοδο της κρίσης στον Περσικό κόλπο, συμπεριλαμβανομένων αυτών της Εθνικής φρουράς και της εφεδρείας, καθώς και τα βασικά χαρακτηριστικά τους ήταν όπως φαίνεται στο παρακάτω Πίνακα 2.2:

ΤΥΠΟΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ	C-130 (450)	C-5 A/B GALAXY (109)	C-141 STARLIFTER (234)	KC-10 EXTENDER (57)
ΑΝΟΙΓΜΑ ΠΤΕΡΥΓΩΝ (ft)	132	223	160	165
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ(ft)	97	248	168	181
ΜΕΓΙΣΤΟ ΦΟΡΤΙΟ ΣΕ ΠΑΛΛΕΤΕΣ	6	36	13	27
ΧΡΟΝΟΣ ΦΟΡΤΩΣΗΣ (hr)	2+15'	3+45'	2+15'	5
ΜΕΓΙΣΤΟ ΔΥΝΑΤΟ ΒΑΡΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗ (pounds)	155.000	840.000	343.000	590.000
ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟ ΦΟΡΤΙΟ (pounds)	42.000	261.000	69.000	124.000
ΑΚΤΙΝΑ ΔΡΑΣΗΣ (miles)	1.200	907	1933	1.530
ΤΑΧΥΤΗΤΑ (mph)	366	518	500	619

Πηγή: Menarchic D, σελ. 13

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2

Τα υφιστάμενα σχέδια υπαγόρευαν την αερομεταφορά του 5% του συνόλου του φορτίου και σχεδόν όλων των στρατιωτών, οπότε όλα τα ανωτέρω στρατιωτικά αεροσκάφη θα μετέφεραν τον στρατιωτικό εξοπλισμό, ενώ τα νοικιασμένα από την πολιτική αεροπορία και αυτά του Εφεδρικού Πολιτικού Αεροπορικού Στόλου τον κύριο όγκο των στρατιωτών.

Για να είναι σε θέση να εξασφαλίσει πολιτικά αεροσκάφη για την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών του σε περίπτωση ανάγκης, όπως ήταν η κρίση του Κόλπου, το Αμερικανικό Υπουργείο Άμυνας από το 1959 είχε δημιουργήσει τον Εφεδρικό Πολιτικό Αεροπορικό Στόλο.

Αυτός δημιουργήθηκε με εθελοντικές προσφορές αεροσκαφών από αεροπορικές εταιρείες, σε μηνιαία βάση, οι οποίες για την συνεισφορά τους αυτή ανταμείβονταν από την Αμερικανική κυβέρνηση με ανάθεση μεταφορικού έργου την περίοδο της ειρήνης.

Το 1990, 29 αεροπορικές εταιρείες συμμετείχαν στο πρόγραμμα αυτό, το οποίο είχε 3 στάδια κινητοποίησης:

- Κατά τη διάρκεια του πρώτου σταδίου, 16 από τις συμμετέχουσες αεροπορικές εταιρείες διέθεταν εντός 24 ωρών μέχρι 41 αεροσκάφη, 18 επιβατικά και 23 μεταφοράς φορτίου, τα οποία μπορούσαν να πετάξουν οπουδήποτε εντός των ΗΠΑ.
- Όταν κηρυσσόταν το 2^ο στάδιο κινητοποίησης οι συμμετέχουσες αεροπορικές εταιρείες είχαν υποχρέωση εντός 24 ωρών να διαθέσουν μέχρι 77 επιβατικά και 105 αεροσκάφη μεταφοράς φορτίου.
- Το τρίτο στάδιο κηρυσσόταν από τον Πρόεδρο των ΗΠΑ κατά τη διάρκεια ιδιαίτερων εθνικών κρίσεων, οπότε έπρεπε εντός 48 ωρών να διατεθούν μέχρι 255 επιβατικά και 234 αεροσκάφη μεταφοράς φορτίου.

Μέχρι την έναρξη της επιχείρησης “Desert Shield”, καμία Αμερικάνικη κυβέρνηση δεν είχε επισήμως ενεργοποιήσει τον Εφεδρικό Πολιτικό Αεροπορικό Στόλο. Κατά τη διάρκεια του πολέμου του Κόλπου ενεργοποιήθηκαν μόνο τα δύο πρώτα στάδια κινητοποίησης, καθότι η ενεργοποίηση του τρίτου σταδίου θα απορροφούσε σημαντικό αριθμό αεροπλάνων και θα επηρέαζε σοβαρά τις οικονομικές δραστηριότητες των αεροπορικών εταιρειών.

Τα αεροπλάνα που διατέθηκαν ήταν Boeing 747, 707, 757, 767, Lockheed L-1011, McDonnell Douglas και DC-10 DC-8, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 144,9 εκατομμυρίων επιβατο - μιλίων την ημέρα, (καλύπτοντας έτσι το 95% των συνολικών μεταφορικών αναγκών σε επιβάτες) και 13 εκατομμυρίων τονο - μιλίων την ημέρα (καλύπτοντας έτσι το 25% των συνολικών απαιτήσεων σε εφόδια).

Στρατηγικές Θαλάσσιες Μεταφορές

Η Διοίκηση Θαλασσιών Μεταφορών κατά τη διάρκεια έναρξης της εκστρατείας στον Περσικό Κόλπο, πίστευε ότι θα μπορούσε να συγκεντρώσει περίπου 200 πλοία ικανά να μεταφέρουν το 95% των απαραίτητων εφοδίων και εξοπλισμού και το 99% των απαιτούμενων καυσίμων για την υποστήριξη του εκστρατευτικού σώματος. ⁽²⁾

Ο συνολικός διαθέσιμος, κατά το διάστημα έναρξης της εκστρατείας, ελεγχόμενος από την Διοίκηση Θαλασσιών Μεταφορών στόλος ήταν ο παρακάτω αναγραφόμενος στον Πίνακα 2.3:

ΠΛΟΙΑ ΤΑΧΕΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (Fast Sealift Ships) 8	ΕΦΕΔΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΜΕΣΗΣ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑΣ (Ready Reserve force) 76	ΜΙΣΘΩΜΕΝΑ (Charters) 152	Προ - εγκατεστημένα πλοία (Prepositioned Ships) 23
	17 RO/RO	49 US FLAG	13 Υποστήριξης δυνάμεων πεζοναυτών
	4 LASH	77 FOREIGN	10 Υποστήριξης Στρατού-Ναυτικού- Αεροπορίας
	5 TACS	20 TANKERS	
	2 OPDS	6 Υπό τον έλεγχο της Διοίκησης Θαλασσίων Μεταφορών	
	37 BREAKBULK		
	3 SEEBEE		
	2 SEATRAN		
	2 TAVB		
	4 TANKERS		

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3

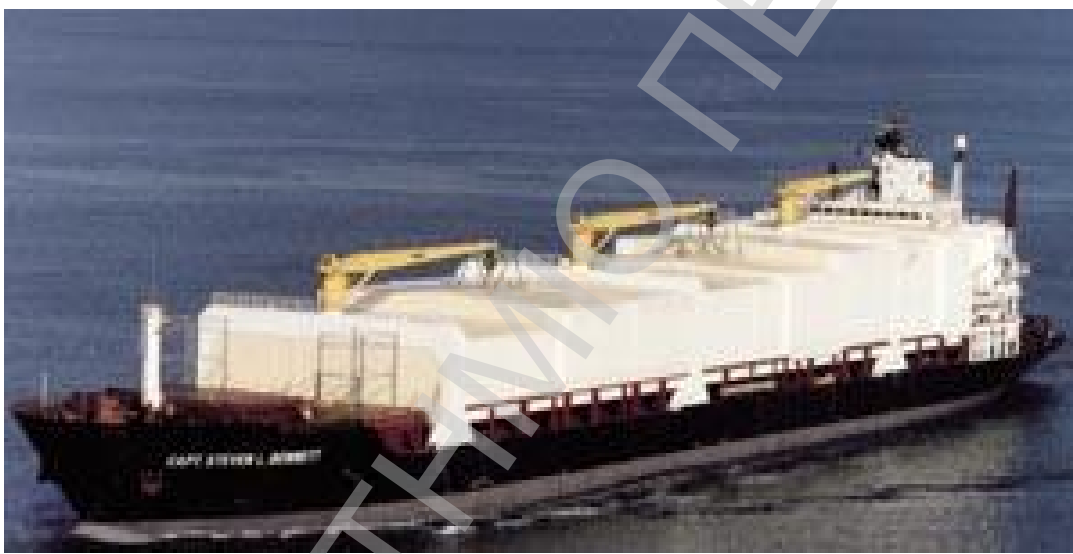
Πηγή: Menarchic D.
Σελ. 16

Τα 13 προ - εγκατεστημένα Πλοία (Φωτογραφία 2.1) για την υποστήριξη των δυνάμεων των πεζοναυτών, ήταν κατάλληλα μετασκευασμένα εμπορικά, μισθωμένα με μακροχρόνια συμβόλαια από το Αμερικανικό Υπουργείο Άμυνας, διαιρεμένα σε 3 μοίρες, εκάστη εκ των οποίων δρούσε: στο Diego Garcia καλύπτοντας την περιοχή του Ινδικού Ωκεανού, τον Δυτικό Ατλαντικό Ωκεανό και τέλος το Guam – Tinian καλύπτοντας την περιοχή του Ειρηνικού Ωκεανού.

Κάθε μοίρα μετέφερε 12.000 τόνους εφοδίων (ενδεικτικά αναφέρουμε 6.000 υπνόσακους, 16 υπαίθριους φούρνους για την παραγωγή ψωμιού, 7 υπαίθρια πλυντήρια ρούχων κ.λ.π.) και 1.5 εκατομμύρια γεύματα, σε καταστώματα συνολικής εκτάσεως 1.800.000 τετραγωνικών ποδών, τα οποία ήταν ικανά να συντηρήσουν μία εκστρατευτική μονάδα πεζοναυτών, 16.500

ανδρών, για 30 ημέρες.

Επίσης μετέφερε 50 άρματα μάχης τύπου M-60, 100 επιθετικά αμφίβια οχήματα, 30 ελαφρά θωρακισμένα οχήματα, 40 πυροβόλα Howitzer των 155 mm, 32.550 χειροβομβίδες, 3.000 νάρκες (αντιαρματικές και κατά προσωπικού), 300 φορητά και γερανοφόρα οχήματα των 5 τόνων και 5,5 εκατομμύρια τόνους καυσίμου αεροσκαφών.



Πηγή: www.usnavy.mil

Φωτογραφία 2.1

Από τα συνολικά 12 υφιστάμενα, 10 όμως τελικά διαθέσιμα για την επιχείρηση, προ - εγκατεστημένα Πλοία για την υποστήριξη του Στρατού – Ναυτικού – Αεροπορίας, τα 8 ήταν μεταφοράς φορτίου για υποστήριξη επιχειρήσεων στη Νοτιοδυτική Ασία, ενώ τα υπόλοιπα 4 για άλλες περιφερειακές επιχειρήσεις.

Από τα 8 πρώτα, τα 4 ήταν φορητά πλοία, τα 3 ήταν μεταφοράς χύδην φορτίου και το ένα βυθιζόμενο πλοίο – δεξαμενή (Float on / float off, FLO/FLO), με συνολική χωρητικότητα 220.000 τετραγωνικών ποδών.

Τα ανωτέρω πλοία θα αποτελούσαν τα πρώτα που θα αποστέλλονταν

στην περιοχή του Περσικού κόλπου.

Η Διοίκηση Θαλασσίων Μεταφορών διέθετε 8 Πλοία ταχείας μεταφοράς (Φωτογραφία 2.2), τα οποία ήταν μετασκευασμένα πλοία μεταφοράς container, κατά τέτοιο τρόπο ώστε να διευκολύνεται η φόρτωση και εκφόρτωση στρατιωτικού εξοπλισμού και χρησιμοποιούνταν κυρίως για τις ταχείες μεταφορές βαρέως υλικού.



Πηγή: www.usnavy.mil Φωτογραφία 2.2

Είχαν μήκος 946 ft, όσο σχεδόν και ένα αεροπλανοφόρο, μέγιστη ταχύτητα 33 κόμβους και διατηρούνταν σε μειωμένη επιχειρησιακή ετοιμότητα μεν, με δυνατότητα όμως πλήρους ενεργοποίησης μέσα σε 96 ώρες. Τα πλοία αυτά αποτελούσαν το δεύτερο κύμα αποστολής στον Περσικό κόλπο.

Το Αμερικανικό Υπουργείο Άμυνας σε συνεργασία με το Υπουργείο μεταφορών είχαν επίσης δημιουργήσει μία δύναμη εμπορικών πλοίων, υπό κρατική ιδιοκτησία, τα Εφεδρικά Πλοία Άμεσης Ετοιμότητας (Φωτογραφία 2.3).

Η συνολικά προβλεπόμενη δύναμη του στόλου αριθμούσε 96 πλοία, εκ των οποίων κατά την έναρξη των επιχειρήσεων ήταν διαθέσιμα τα 76, σε

βαθμούς ετοιμότητας 5 ημερών (65 πλοία), 10 ημερών (27 πλοία) και 20 ημερών (4 πλοία).

Η διαχείριση και συντήρηση και των πλοίων είχε ανατεθεί σε ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες είχαν την υποχρέωση όταν απαιτηθεί να τα επανδρώσουν με πλήρωμα και να τα ενεργοποιήσουν. Τα πλοία ήταν διεσπαρμένα σε διάφορα λιμάνια όπως το Newport News στην Virginia, το Beaumont στο Texas και το San Francisco στην California.



Πηγή: www.usnavy.mil

Φωτογραφία 2.3

Εκτός από τον ανωτέρω οργανικό στόλο, η Κεντρική Διοίκηση Μεταφορών κατά το πρότυπο του Εφεδρικού Αεροπορικού Στόλου, είχε πρόσβαση και σε εμπορικά πλοία Αμερικανικών εταιρειών υπό Αμερικανική ή ξένη σημαία τα οποία μπορούσαν να μισθωθούν σε εθελοντική βάση ή κατόπιν εντολής του προέδρου των ΗΠΑ, από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες.

Ο Αμερικανικός εμπορικός στόλος διέθετε την εποχή εκείνη 168 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, εύχρηστα για στρατιωτικές αποστολές πλην όμως ήταν διαθέσιμα τα 152 λόγω άλλων υποχρεώσεων μέσω των εταιρειών τους. Επίσης η διάθεση των πλοίων θα είχε ενδεχομένως σημαντικές οικονομικές

επιπτώσεις στις πλοιοκτήτριες εταιρείες, αλλά και στην Αμερικάνικη οικονομία εν γένει, καθώς δεν θα μπορούσαν να ανταποκριθούν στις τρέχουσες υποχρεώσεις τους.

Λαμβανομένης υπόψη αυτής της παραμέτρου, η Αμερικανική κυβέρνηση δεν ζήτησε πλοία υπό Αμερικάνικη σημαία, παρόλα αυτά όμως της διατέθηκαν σε εθελοντική βάση και μισθώθηκαν 31 πλοία, τα οποία πραγματοποίησαν συνολικά 65 ταξίδια μέχρι το τέλος Μαρτίου 1991.

2.5 Προετοιμασία των απαραίτητων εφοδίων για την υποστήριξη των στρατευμάτων στον Περσικό κόλπο

Προκειμένου να μπορέσουν οι Αμερικανικές ένοπλες δυνάμεις να ανταποκριθούν σε τυχόν επείγουσες αποστολές, είχαν προ-συσχευασμένες και αποθηκευμένες προμήθειες και εξοπλισμό, καθότι κάθε κλάδος είχε την αποκλειστική ευθύνη της μεταφοράς των δικών του υλικών. Επειδή όμως οι χώρες του Περσικού κόλπου δεν επέτρεπαν την ύπαρξη μεγάλων Αμερικανικών βάσεων στο έδαφος τους, όλες οι δραστηριότητες λάμβαναν χώρα στις ΗΠΑ και άλλες πιο φιλικά προσκείμενες χώρες.

Η αεροπορία για παράδειγμα, κατηγοριοποίησε τα απαιτούμενα προς αποστολή υλικά σε 37 ομάδες και αποθήκευσε σε 14 βάσεις στις ΗΠΑ και το εξωτερικό, ποσότητα κατάλληλη να υποστηρίξει 55.000 άτομα και 750 αεροσκάφη. Την περίοδο της επιχείρησης Desert Shield (Ασπίδα της Ερήμου), όμως ήταν διαθέσιμο μόνο το 85% του συνόλου των ομάδων των υλικών (104.00 τόνοι περίπου).

Άλλο πρόβλημα αποτελούσε ότι το 52% του ανωτέρω ποσοστού (περίπου 54.000 τόνοι) ήταν διεσπαρμένο ανά την επικράτεια των ΗΠΑ, από

όπου έπρεπε να συλλεγεί και να μεταφερθεί στην Αραβική χερσόνησο, στην οποία βρισκόντουσαν συνολικά περίπου 33.000 τόνοι, αποθηκευμένοι στο Ομάν και το Μπαχρέιν. Στην Αίγυπτο επίσης βρισκόταν μία ποσότητα υλικών για την υποστήριξη της άσκησης Bright Star.

Ελλείψεις υπήρχαν και στα πυρομαχικά τόσο του στρατού όσο και της αεροπορίας, καθώς οι βάσεις στο Ομάν διέθεταν 18.000 οβίδες γενικής χρήσης, 5.000 δεσμίδες και 1.100 κατευθυνόμενες βόμβες, για να μην αναφέρουμε τις ελλείψεις σε δεξαμενές καυσίμου, ιατρικό εξοπλισμό, συσκευές καθαρισμού και χλωρίωσης του ποσίου νερού, σκηνές, γεννήτριες παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος κ.λ.π.

Βέβαια τα 3 προ εγκατεστημένα πλοία (2 στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού και ένα στην Μεσόγειο) μετέφεραν εκτός από ιατρικό εξοπλισμό, μηχανήματα ανεφοδιασμού με καύσιμο κ.λ.π και περίπου 50.000 οβίδες γενικής χρήσης, 16.000 δεσμίδες, 2.000 κατευθυνόμενες βόμβες, αντίμετρα και φωτοβολίδες, εξοικονομώντας 1800 πτήσεις αεροσκαφών που απαιτούνταν για την μεταφορά των ανωτέρω ποσοτήτων στην περιοχή.⁽¹⁾

Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι υπήρχε έλλειψη των απαραίτητων εφοδίων για την υποστήριξη των επιχειρήσεων, από την αρχή ακόμα της αποστολής δυνάμεων στον Περσικό κόλπο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ “DESERT SHIELD”

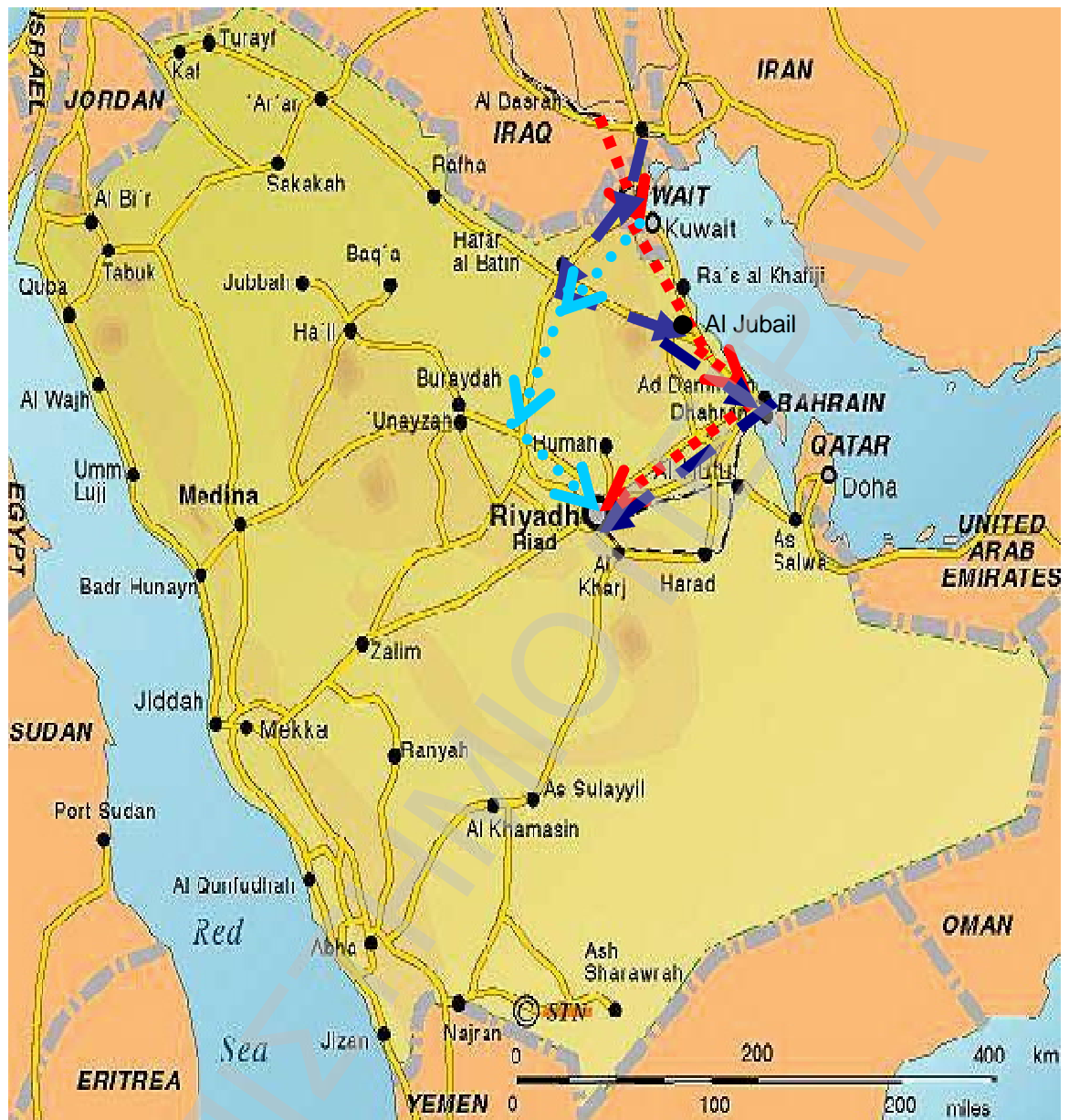
3.1 Η προετοιμασία της αποστολής στρατευμάτων στον Περσικό κόλπο

Κατά την επιχείρηση “Desert Shield” (Ασπίδα της Ερήμου), ο στρατός αποτέλεσε υποστηρικτικό όργανο των διπλωματικών ενεργειών του Προέδρου G.Bush ο οποίος διέταξε τις Αμερικανικές δυνάμεις να σταθεροποιήσουν την κατάσταση στα σύνορα Κουβέιτ – Σαουδικής Αραβίας, δημιουργώντας μία ισχυρή αμυντική υποδομή, ικανή να αντεπεξέλθει σε τυχόν Ιρακινές προκλήσεις.

Τυχόν επέλαση των Ιρακινών δυνάμεων προς την Σαουδική Αραβία και κατάληψη των εγκαταστάσεων παραγωγής και διύλισης πετρελαίου, των αεροδρομίων και των λιμένων, θα καθιστούσε κάθε προσπάθεια ανακατάληψης, από τους Αμερικανούς και τους συμμάχους τους, της Αραβικής χερσονήσου ιδιαίτερα δύσκολη επιχειρησιακά και ασύμφορη οικονομικά.

Οι Ιρακινοί είχαν τη δυνατότητα να επιτεθούν στην Σαουδική Αραβία κατά μήκος 3 αξόνων (Χάρτης 3.1): ⁽¹⁾

- α. Κατά μήκος του παραθαλάσσιου αυτοκινητόδρομου μέσω Mish’ab, Jubail και Dammam. Η διαδρομή αυτή ήταν η πιο κατάλληλη για την γρήγορη μετακίνηση των Ιρακινών μηχανοκίνητων δυνάμεων και τεθωρακισμένων αρμάτων μάχης.
- β. Μέσω του Κεντρικού Κουβέιτ στον Διαραβικό αγωγό πετρελαίου και από εκεί στον παραθαλάσσιο οδικό άξονα.
- γ. Ο τρίτος άξονας οδηγούσε από το Κουβέιτ στην Σαουδαραβική πρωτεύουσα Riyadh.



Χάρτης 3.1

- - - - - ➤ Α' Εναλλακτικός Άξονας
- - - - - ➤ Β' Εναλλακτικός Άξονας
- ➤ Γ' Εναλλακτικός Άξονας

Πηγή: www.worldatlas.com

Οι Αμερικανοί στρατιωτικοί αναλυτές επικέντρωσαν την προσοχή τους στην προστασία της παραθαλάσσιας περιοχής, προκειμένου να εξασφαλίσουν τον αδιάλειπτο ανεφοδιασμό των δυνάμεών τους από τα λιμάνια και αεροδρόμια, ιδίως του Jubail, του Dammam και του Dhahran.

Επίσης οι συμμαχικές δυνάμεις μπορούσαν να καταφέρουν πλήγματα, όχι όμως και να σταματήσουν τελείως την επίθεση τους, στις επερχόμενες

Ιρακινές δυνάμεις μέσω αεροπορικών επιδρομών από αεροσκάφη που στάθμευαν σε αεροπλανοφόρα.

Ακόμη θα μπορούσε να επιβληθεί ναυτικός αποκλεισμός και να εφαρμοσθεί το εμπάργκο που είχε επιβάλλει ο ΟΗΕ, για να συμβούν όμως όλα αυτά έπρεπε να συγκεντρωθεί ο ανάλογος αριθμός δυνάμεων στην περιοχή.

Βασικός προβληματισμός λοιπόν στο Αμερικανικό Γενικό επιτελείο, το οποίο συντόνιζε τις επιχειρήσεις στην περιοχή, αποτελούσε το τι θα σταλεί, τότε, με ποια σειρά και με ποιο μέσο.

Προτεραιότητα δόθηκε λοιπόν στην ταχεία αποστολή ικανού αριθμού χερσαίων δυνάμεων οι οποίες θα μπορούσαν να υπερασπισθούν το Σαουδαραβικό έδαφος σε περίπτωση Ιρακινής επίθεσης.

Παράλληλα με τις χερσαίες δυνάμεις θα αποστέλλονταν ικανές αεροπορικές δυνάμεις, είτε με τη μορφή μεμονωμένων μοιρών αεροσκαφών που θα έδρευαν στη Σαουδική Αραβία και τις λοιπές συμμαχικές χώρες της περιοχής (π.χ. Τουρκία, Ομάν, Κατάρ κ.λ.π.), είτε ως αεροσκάφη που είχαν ως έδρα τους τα αεροπλανοφόρα, που επίσης αποστέλλονταν στην περιοχή, για να εξαπολύσουν αεροπορικές επιθέσεις προκειμένου να καταστρέψουν την Ιρακινή αμυντική υποδομή, αλλά και να προστατέψουν τις χερσαίες δυνάμεις.

Εν συνεχεία αποφασίσθηκε να ακολουθήσουν η αποστολή πυροβολικού, αεροπορικών δυνάμεων, αντιαρματικών όπλων και τέλος βαρειών τεθωρακισμένων.

Όλα τα παραπάνω αποτελούσαν μία πραγματική πρόκληση στον τομέα των Logistics και οι αρμόδιοι Logisticians του Αμερικανικού στρατού έπρεπε να μεταβούν άμεσα στην περιοχή επιχειρήσεων ώστε να οργανώσουν την απαραίτητη υποδομή για την υλοποίησή τους.

Η εκτίμηση των ειδικών ήταν ότι οι υφιστάμενες προμήθειες στις βάσεις της περιοχής και τα προεγκατεστημένα πλοία, σε συνδυασμό με τις αερομεταφερόμενες και την βοήθεια από την φιλοξενούσα χώρα θα επαρκούσαν για την υποστήριξη των στρατευμάτων μέχρι την οργάνωση της συνεχούς γραμμής ανεφοδιασμού από τις Η.Π.Α. και την Ευρώπη.

Βέβαια η πλειονότητα της απαιτούμενης logistics υποδομής, τόσο σε κόσμο όσο και σε μέσα δεν έφθασε στην Σαουδική Αραβία παρά μόνο στο τέλος Σεπτεμβρίου 1990, καθότι είχε χαμηλή προτεραιότητα στη λίστα των προς μεταφορά δυνάμεων έναντι των μάχιμων μονάδων.

Για να λύσει τα προβλήματα αυτά ο επικεφαλής Στρατηγός William Ragonis, δανειζόταν μάχιμους στρατιώτες, τους εκπαίδευε σε απλά θέματα Logistics και μετά από ένα χρονικό διάστημα τους έστελνε πίσω στις μονάδες τους, επαναλαμβάνοντας κατά τακτά διαστήματα τον κύκλο αυτό.

Και ενώ, δεδομένων των συνθηκών, η υποστήριξη στο θέατρο επιχειρήσεων δούλευε σχετικά καλά, δεν μπορούσε να ειπωθεί το ίδιο για το σύστημα στρατηγικών μεταφορών προς αυτό, όπου παρατηρούνταν συνωστισμός και καθυστερήσεις.

3.2 Ο ρόλος των αεροπορικών μεταφορών στην “DESERT SHIELD”

Η πρώτη φάση της επιχείρησης ξεκίνησε την 7 Αυγούστου 1990 (C-Day) και ολοκληρώθηκε 94 ημέρες αργότερα, στις 8 Νοεμβρίου του ίδιου έτους. Καρδιά της όλης επιχείρησης αποτέλεσαν οι στρατηγικές αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές στην περιοχή, οι οποίες χρησιμοποίησαν όλα τα διαθέσιμα μέσα στην μέγιστη ισχύ και ικανότητα, προκειμένου να εκτελέσουν την αποστολή τους :

Να μεταφέρουν το απαιτούμενο προσωπικό και μέσα στην περιοχή του Περσικού κόλπου ώστε να υπερκεράσουν την ισχύ των Ιρακινών, να τους αποτρέψουν από το να επιτεθούν στην Σαουδική Αραβία και να τους απωθήσουν από Κουβέιτ.

Στο ανωτέρω διάστημα των 94 ημερών η Διοίκηση Μεταφορών του Αμερικανικού Στρατού μετέφερε 187.000 στρατιώτες και πάνω από 3 εκατομμύρια τόνους φορτίου και καυσίμων, τους 1,1 εκατομμύρια εξ' αυτών από τις Η.Π.Α.

Κατά τη διάρκεια της φάσης αυτής το 99% του προσωπικού μεταφέρθηκε αεροπορικώς (Φωτογραφία 3.1), ενώ επίσης οι αερομεταφορές εξυπηρέτησαν την μεταφορά του συνόλου του φορτίου την πρώτη εβδομάδα των επιχειρήσεων, του 50% μέχρι το τέλος της δεύτερης εβδομάδας, όταν και αφίχθησαν στην Σαουδική Αραβία προμήθειες με τα προ εγκατεστημένα πλοία από το νησί Diego Garcia του Ινδικού Ωκεανού και το 15% μέχρι την άφιξη των Πλοίων Ταχείας Μεταφοράς.⁽¹⁾



Πηγή: Pagonis W.
Σελ.104

Φωτογραφία 3.1

Βέβαια η θεωρητικά μέγιστη αερομεταφορική ικανότητα των Η.Π.Α που εκτιμώνταν σε 800 στρατιωτικά και 500 πολιτικά μεταφορικά αεροσκάφη, μεταφορικής ικανότητας 48 εκατομμυρίων τονο-μιλλίων ανά ημέρα, ποτέ δεν επιτεύχθηκε με αποτέλεσμα το διάστημα από 7 Αυγούστου μέχρι 7 Σεπτεμβρίου 1990 να προσγειώνονται 65 αεροσκάφη ημερησίως στην περιοχή του κόλπου, έχοντας μεταφέρει στο ανωτέρω χρονικό διάστημα συνολικά 472 τονο-μίλια φορτίου.

Ένας από τους βασικούς λόγους που αυτό συνέβη ήταν η αδυναμία ταυτόχρονης συγκέντρωσης, προετοιμασίας και φόρτωσης των φορτίων για το σύνολο των διαθέσιμων αεροσκαφών, με αποτέλεσμα τα αεροσκάφη να συνωστίζονται στα 35 συνολικά αεροδρόμια αναχώρησης και να παρατηρούνται καθυστερήσεις στις προγραμματισμένες αναχωρήσεις.

Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι τις πρώτες 10 ημέρες αναχωρήσεων ο μέσος χρόνος φόρτωσης των αεροσκαφών C-5 ήταν περί τις 6 ώρες, έναντι προβλεπομένων 3 ωρών και 45', ενώ των αεροσκαφών C-141 4 ώρες και 30', έναντι προβλεπομένων 2 ωρών και 15'.

Τις πρώτες 100 ημέρες οι ανωτέρω χρόνοι βελτιώθηκαν, όχι όμως θεαματικά. Για τα C-5 ο μέσος χρόνος φόρτωσης έπεσε στις 5 ώρες και 30', με το μέσο χρόνο εκφόρτωσης να είναι περίπου 3 ώρες και 42', ενώ για τα C-141 οι αντίστοιχοι χρόνοι ήταν 3 ώρες και 24' και 2 ώρες.

Κατά τη διάρκεια του πρώτου μήνα των επιχειρήσεων παρατηρήθηκαν 264 συνολικά καθυστερήσεις στις αναχωρήσεις των αεροσκαφών C-5, εκ των οποίων οι 100 οφείλονταν σε προβλήματα κατά τη διάρκεια της φόρτωσης, με τον αμέσως μεγαλύτερο αριθμό, 50 καθυστερήσεις να οφείλεται σε λόγους συντήρησης.

Τα αντίστοιχα νούμερα για τα αεροσκάφη C-141, για το ίδιο χρονικό διάστημα, ήταν 350 συνολικά καθυστερήσεις με 147 να οφείλονται σε προβλήματα κατά τη διάρκεια της φόρτωσης και 60 σε λόγους συντήρησης.

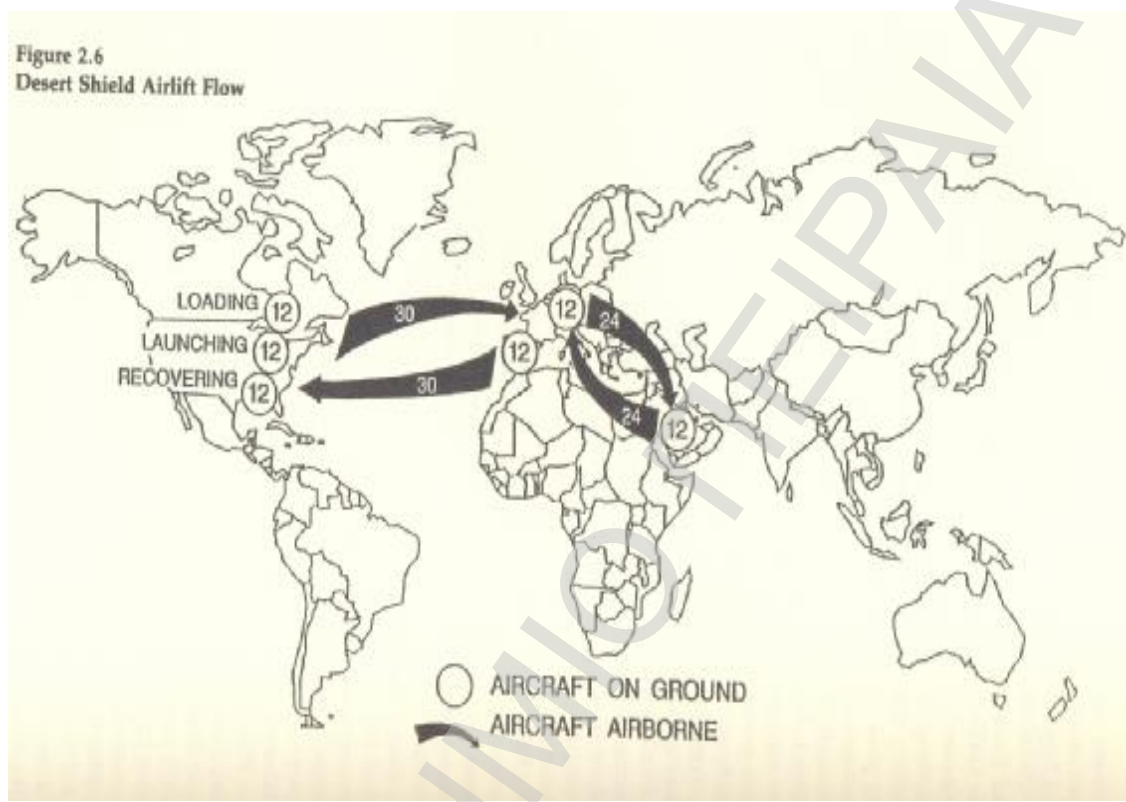
Τα 6 βασικά αεροδρόμια αναχώρησης από τις Η.Π.Α και ο αριθμός αναχωρήσεων κατά τις πρώτες 100 ημέρες της επιχείρησης ήταν το Dover, DL με 1.803, το Mc Guire, NJ με 1765, το Charleston, SA με 1.274, το Pope, NC με 901, το Travis, CA με 713 και το Westover, MA με 649.

Μετά από τουλάχιστον 9 ώρες διατλαντικής πτήσης τα περισσότερα αεροσκάφη έπρεπε να σταματήσουν για ανεφοδιασμό και ανάπαυση των πληρωμάτων σε βάσεις σε Ευρωπαϊκό έδαφος, με καταλληλότερες για τον σκοπό αυτό τις: Torrejon και Zaragoza στην Ισπανία με 3.683 και 1.838 αφίξεις αντίστοιχα τις πρώτες 100 ημέρες και το Rhein και Ramstein στην Γερμανία με 2.960 και 631 αφίξεις αντίστοιχα κατά το ίδιο χρονικό διάστημα.

Βασικό πρόβλημα όμως ήταν και η εξασφάλιση των αεροδρομίων εκείνων στην περιοχή του Περσικού κόλπου, που απαιτούνταν για να υποδεχθούν τα μεταφορικά αλλά και μαχητικά συμμαχικά αεροσκάφη, ο αριθμός των οποίων μέχρι τα μέσα Σεπτεμβρίου υπολογιζόταν σε περίπου 700. Κατά το διάστημα της κορύφωσης των επιχειρήσεων, 124 αεροσκάφη στρατηγικών μεταφορών έφθαναν στην περιοχή ημερησίως, έχοντας μία προσγείωση ανά 11΄.

Συνολικά 180 αεροσκάφη εκτελούσαν αποστολές εξυπηρετώντας το εσωτερικό σύστημα αερομεταφορών της επιχείρησης Desert Shield (Ασπίδα της Ερήμου), εκ των οποίων 36 φορτώνονταν, απογειώνονταν ή αναπαύονταν στις Η.Π.Α, 60 βρισκόντουσαν καθ' οδόν ή επέστρεφαν από την Ευρώπη, 24 βρισκόντουσαν στο έδαφος σε Ευρωπαϊκά αεροδρόμια, 48 βρισκόντουσαν καθ'

οδόν ή επέστρεφαν από τον κόλπο και 12 βρισκόντουσαν στο έδαφος στον Περσικό κόλπο (Χάρτης 3.2).



Πηγή: Menarchic D.
Σελ. 70

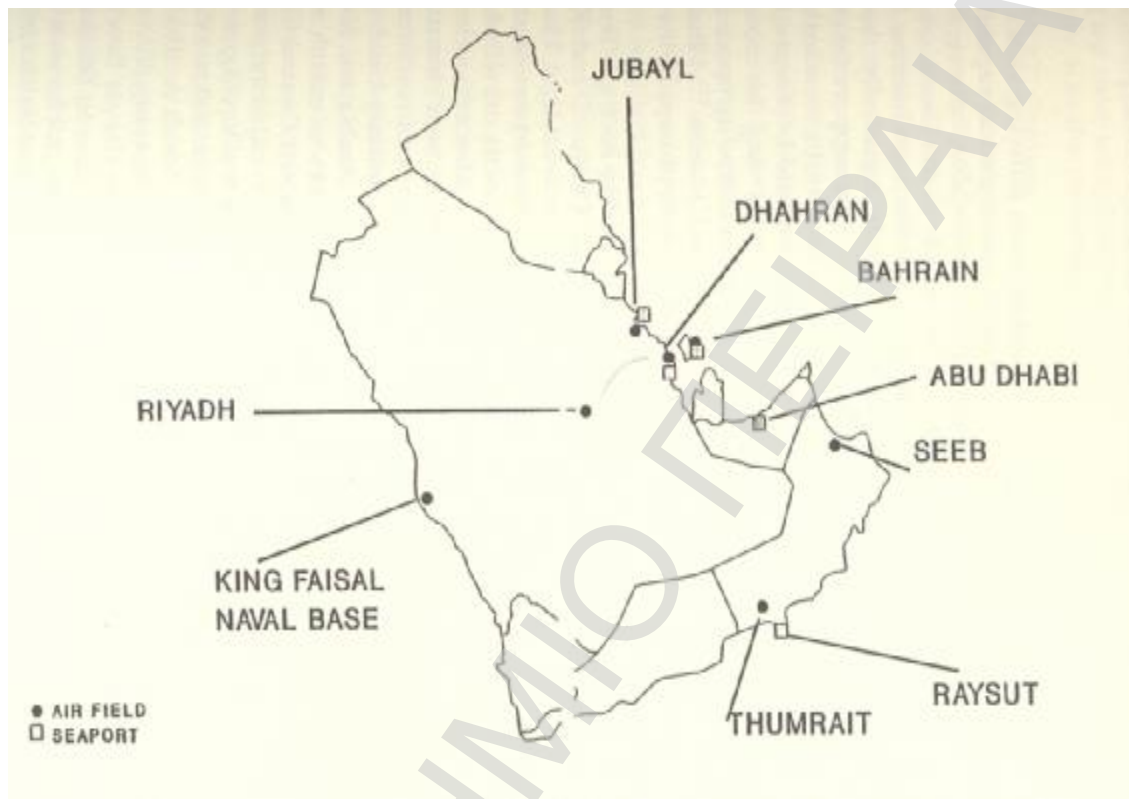
Χάρτης 3.2

Βασικοί περιοριστικοί παράγοντες του αριθμού των αφίξεων αεροσκαφών σε κάθε αεροδρόμιο στην περιοχή ήταν οι διαθέσιμοι χώροι υποδοχής και στάθμευσης, ο χρόνος ξεφορτώματος βάσει των μέσων που διέθετε το αεροδρόμιο και τέλος ο χρόνος ανεφοδιασμού του αεροπλάνου με καύσιμο, ώστε να αναχωρήσει για να μπορέσουν να προσγειωθούν τα επόμενα.

Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι τα περισσότερα από τα αεροδρόμια εξυπηρετούσαν ταυτόχρονα και τις μοίρες των συμμαχικών μαχητικών αεροσκαφών που είχαν μετασταθμεύσει και τα είχαν ως μόνιμη βάση τους.

Ως βασικοί προορισμοί των αεροσκαφών στον Περσικό κόλπο ήταν τα αεροδρόμια στο Dhahran και το Riyadh αρχικά και το Jubail και King Fahd Air

Base (το οποίο βρισκόταν υπό κατασκευή και ήταν κατά 70% έτοιμο την περίοδο εκείνη) αργότερα, όλα στην Σαουδική Αραβία (Χάρτης 3.3).



Πηγή: Menarchic D
Σελ. 71

Χάρτης 3.3

Εδώ προέκυπτε το σοβαρό πρόβλημα στάθμευσης, εξυπηρέτησης και ανεφοδιασμού όλων των ανωτέρω αεροσκαφών, καθώς το μεταφορικό σύστημα “push” που εφάρμοζαν οι Η.Π.Α, με φόρτωση και αναχώρηση από πολλές βάσεις της αμερικανικής ενδοχώρας με ενδιάμεσο προορισμό 4 μόνο Ευρωπαϊκές και τελικό 4 Σαουδαραβικές βάσεις, δημιουργούσε μεγάλες ουρές, καθυστερήσεις και εκνευρισμό στα ήδη κουρασμένα πληρώματα αλλά και το προσωπικό των βάσεων.

Αξίζει να αναφερθεί ότι το αεροδρόμιο του Dhahran μπορούσε να εξυπηρετήσει 60 μεταφορικά αεροσκάφη ημερησίως, του Riyadh και του Jubail 36 έκαστο και του King Fahd 16.

Παρόλα αυτά μέχρι το τέλος του πολέμου είχαν εξασφαλιστεί 24

αεροδρόμια, στην Σαουδική Αραβία, την Αίγυπτο, την Τουρκία, το Ομάν, το Κατάρ, τα Η.Α.Ε (Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα) και το Μπαχρέιν.

Προβλήματα όμως δημιουργούσε και η διαθεσιμότητα των πληρωμάτων των μεταφορικών αεροσκαφών. Για την εξυπηρέτηση του συνόλου των αποστολών, η Διοίκηση Αεροπορικών μεταφορών κατά την έναρξη των επιχειρήσεων διέθετε, μαζί με τα ανακληθέντα από την εφεδρεία, περί τα 900 πληρώματα (αποτελούμενα από 6 άτομα έκαστο) αεροσκαφών C-141 και 250 πληρώματα (αποτελούμενα από 7 άτομα έκαστο) αεροσκαφών C-5, εκ των οποίων όμως μόνο τα 500 για τα C-141 και τα 160 για τα C-5 ήταν εκπαιδευμένα για εναέριο ανεφοδιασμό με καύσιμο, δημιουργώντας την απαίτηση ενδιάμεσης στάθμευσης των αεροσκαφών σε κάποια από τις ενδιάμεσες Ευρωπαϊκές βάσεις, με όλα τα συνεπακόλουθα που αναφέραμε προηγούμενα.

Η κούραση των πληρωμάτων αποτέλεσε επίσης σημαντικό πρόβλημα στην πορεία των μεταφορών, καθότι σε μία τυπική ημέρα την περίοδο ειρήνης το 70% των πληρωμάτων των C-141, εκτελούσε επιχειρησιακές πτήσεις μέσης διάρκειας 5 ωρών, χρόνος που κατά την φάση της επιχείρησης "Desert Shield" (Ασπίδα της Ερήμου), ανήλθε σε 11 με 12 ώρες και πολλές φορές συνυπολογιζομένων των καθυστερήσεων φόρτωσης – εκφόρτωσης – ανεφοδιασμού των αεροσκαφών σε 22-36 ώρες συνεχούς απασχόλησης.

Οι όποιες διαμαρτυρίες των πληρωμάτων ξεπεράστηκαν από την Διοίκηση Αεροπορικών Μεταφορών, με την έκδοση διαταγών που επέτρεπαν την 20ωρη καθημερινή απασχόληση αυτών, σε συνδυασμό με την μη υπέρβαση των 150 ωρών πτήσης σε διάστημα 30 ημερών και 330 ωρών πτήσης σε διάστημα 3 μηνών, αλλά και με τεχνικούς περιοριστικούς

παράγοντες των αεροσκαφών.

Την 17 Αυγούστου 1990, διατάχθηκε η πρώτη φάση κινητοποίησης του Εφεδρικού Πολιτικού Αεροπορικού Στόλου, προκειμένου να επιταχυνθεί η ταχύτητα μεταφοράς και να αυξηθεί ο μεταφερόμενος όγκος εφοδίων, η οποία συνεισέφερε 41 αεροσκάφη, 18 ικανότητας μεταφοράς 1.920 επιβατών ημερησίως και 23 μεταφορικής ικανότητας 490 τόνων / ημέρα.

Ο Εφεδρικός Πολιτικός Αεροπορικός Στόλος εκτέλεσε 195 αποστολές κατά τη διάρκεια του Αυγούστου 1990 (ποσοστό 12% του συνόλου των αεροπορικών αποστολών του μήνα) μεταφέροντας 32.559 επιβάτες (ποσοστό 45% του συνόλου των μεταφερθέντων επιβατών του μήνα) και 8.900 τόνους φορτίου (ποσοστό 17% του συνόλου του αερομεταφερθέντος φορτίου του μήνα), 322 αποστολές το Σεπτέμβριο 1990 (ποσοστό 17% του συνόλου των αεροπορικών αποστολών του μήνα) μεταφέροντας 37.000 επιβάτες (ποσοστό 64% του συνόλου των μεταφερθέντων επιβατών του μήνα) και 14.000 τόνους φορτίου (ποσοστό 21% του συνόλου του αερομεταφερθέντος φορτίου του μήνα) και 246 αποστολές τον Οκτώβριο 1990 (ποσοστό 17% του συνόλου των αεροπορικών αποστολών του μήνα) μεταφέροντας συνολικά 39.700 επιβάτες (ποσοστό 80% του συνόλου των μεταφερθέντων επιβατών του μήνα) και 10.700 τόνους φορτίου (ποσοστό 21% του συνόλου του αερομεταφερθέντος φορτίου του μήνα).

3.3 Ο ρόλος των θαλάσσιων μεταφορών στην “DESERT SHIELD”

Οι απαιτήσεις για θαλάσσιες μεταφορές κατά την επιχείρηση «Desert Shield» (Ασπίδα της Ερήμου), προκειμένου να μεταφερθεί ο τεράστιος όγκος του εξοπλισμού στην περιοχή του Περσικού κόλπου στο προκαθορισμένο

χρονικό διάστημα, ήταν εξίσου μεγάλες και περίπλοκες, όσο και αυτές των αερομεταφορών.

Για να τηρηθούν τα χρονοδιαγράμματα και να καλυφθούν οι απαιτήσεις των δυνάμεων που βρίσκονταν καθ' οδό προς την Σαουδική Αραβία, η Διοίκηση Θαλασσιών μεταφορών έπρεπε να είχε ξεκινήσει την ενεργοποίηση και αποστολή των Πλοίων Ταχείας Μεταφοράς και αυτών της Εφεδρικής Δύναμης Άμεσης ετοιμότητας 17 ημέρες πριν την Ιρακινή εισβολή στο Κουβέιτ, χωρίς να λάβουμε υπόψη ότι την συγκεκριμένη χρονική στιγμή διέθετε 56 πλοία τύπου RO/RO (με ράμπα φόρτωσης / εκφόρτωσης στην πλήρη και την πρύμνη του πλοίου) λιγότερα από τα απαραίτητα.

Τα πλάνα του επικεφαλής του Αμερικανικού στρατού, Στρατηγού Norman Schwarzkopf, για άμεση αποστολή στην περιοχή ενός Σώματος Στρατού, μίας Μεραρχίας Πεζοναυτών και 15 μοιρών μαχητικών αεροσκαφών δημιούργουσε απαίτηση 3,5 εκατομμυρίων τετραγωνικών ποδών χώρου και 224 πλοίων για 110 ημέρες. Τον περισσότερο χώρο επί των πλοίων, 80% του συνολικά διαθέσιμου, καταλάμβαναν τα οχήματα.

Λαμβανομένου υπόψη ότι το Ναυτικό και οι πεζοναύτες χρησιμοποιούσαν την δική τους οργανική δύναμη για να μεταφέρουν το προσωπικό και εξοπλισμό τους, το πρόβλημα εστιαζόταν στην μεταφορά του στρατού και της αεροπορίας, οι οποίοι εξαρτώνταν από την λοιπή μεταφορική αλυσίδα.

Η εκτίμηση ήταν ότι για μεταφερθεί μία μηχανοκίνητη μεραρχία στον κόλπο απαιτούνταν 28 ημέρες: 2 για την μετακίνηση της μεραρχίας στο λιμένα αναχώρησης, 2 για την φόρτωση στα πλοία, 17 ημέρες πλου, 2 εκφόρτωσης στο λιμένα άφιξης, 2 ανασυγκρότησης της δύναμης και τέλος 3 ημέρες έως ότου

προωθηθούν στις θέσεις τους.

Σε αντίθεση με τα προβλήματα των αεροδρομίων της περιοχής, τα λιμάνια του Περσικού κόλπου και ειδικά της Σαουδικής Αραβίας θεωρούνταν ως παγκοσμίου κλάσης, διαθέτοντας όλες τις ευκολίες και τον απαραίτητο εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης. Το λιμάνι του Dammam διαθέτε 60 προβλήτες ελλιμενισμού, εκ των οποίων οι Συμμαχικές δυνάμεις χρησιμοποιούσαν μόνο τις 15, ενώ αυτό του Jubail παρότι μικρότερο, διαθέτε μόνο 20 προβλήτες, ήταν εξίσου σύγχρονο.

Τις 10 πρώτες ημέρες των επιχειρήσεων η Διοίκηση Θαλασσίων Μεταφορών ενεργοποίησε τα Προεγκατεστημένα πλοία, τα Πλοία Ταχείας Μεταφοράς, μέρος της Εφεδρικής Δύναμης Άμεσης Ετοιμότητας, τα 2 Νοσοκομειακά (με 800 άτομα πλήρωμα έκαστο, οι περισσότεροι εκ των οποίων ειδικό ιατρικό προσωπικό) και τα 2 πλοία Αεροπορικής υποστήριξης που διαθέτε, ενώ έψαχνε σε όλο τον κόσμο να ναυλώσει κατάλληλα πλοία για την υποβοήθηση του μεταφορικού έργου.

Πράγματι 7 από τα Προεγκατεστημένα πλοία από το νησάκι Diego Garcia, 1 από τη Μεσόγειο και 1 από τη Μαδαγασκάρη ήταν τα πρώτα που έφθασαν στα λιμάνια του Dammam, του Abu Dhabi και της Jidda, μεταφέροντας 113.000 τόνους εφοδίων, τα οποία αντιστοιχούν σε 2.040 φορτία αεροσκαφών C-5. Μετά την ολοκλήρωση της αρχικής αποστολής τους τα ανωτέρω πλοία παρέμειναν στην περιοχή παρέχοντας υπηρεσίες υποστήριξης στις εκεί συμμαχικές δυνάμεις.⁽¹⁾

Άλλα 8 έφθασαν στην συνέχεια τα οποία μετέφεραν μέχρι το Νοέμβριο συνολικά 138.000 τόνους εφοδίων σε 14 συνολικά δρομολόγια.

Την 7^η Αυγούστου 1990 ενεργοποιήθηκαν και τα 8 πλοία Ταχείας

Μεταφοράς στα λιμάνια που βρίσκονταν παραβεβλημένα. Όλα φορτώθηκαν μέσα σε 3 με 5 ημέρες και έως τις 22 Αυγούστου βρίσκονταν εν πλω προς τον Περσικό κόλπο.

Το πρώτο από αυτά, το USNS Capella, απέπλευσε στις 14 Αυγούστου από το λιμάνι της Savannah, Georgia και πλέοντας, κατά μέσο όρο, με ταχύτητα 27 κόμβων έφθασε στον προορισμό του 13 ημέρες αργότερα, την 27^η Αυγούστου.

Τα 6 από τα υπόλοιπα 7 πλοία έφθασαν στην περιοχή του κόλπου μέχρι την 5^η Σεπτεμβρίου, ενώ το 7^ο παρουσίασε σοβαρή βλάβη κατά τον πλου και ρυμουκλήθηκε στη Ρότα της Ισπανίας όπου μεταφόρτωσε το φορτίο του σε άλλο πλοίο.

Κατά την πρώτη αυτή φάση των επιχειρήσεων, μέχρι την 8^η Νοεμβρίου, τα πλοία Ταχείας Μεταφοράς εκτέλεσαν 15 δρομολόγια στον Περσικό, μεταφέροντας 168.000 τόνους φορτίου. Μέχρι τα μέσα Ιανουαρίου 1991 εκτέλεσαν άλλα 12 δρομολόγια, μεταφέροντας επιπλέον 102.000 τόνους φορτίου, φθάνοντας συνολικά τους 270.000 τόνους.

Το ταχύτερο δρομολόγιο που εκτελέστηκε διήρκεσε 11 ημέρες και 14 ώρες, από λιμάνι σε λιμάνι, ενώ ο μέσος όρος ήταν περίπου 14 ημέρες με ταχύτητα 27 κόμβων. Τέλος η αξιοπιστία τους ήταν σημαντική καθ' όλη την διάρκεια των αποστολών τους, καθώς κατά μέσο όρο καθυστερούσαν λιγότερο από 5 ημέρες λόγω βλάβης.

Η Διοίκηση Θαλασσιών Μεταφορών την 9^η Αυγούστου αποφάσισε να κινητοποιήσει και μέρος της Εφεδρικής Δύναμης Άμεσης Ετοιμότητας με προτεραιότητα στα 17 πλοία τύπου RO/RO, τα οποία είχαν αφενός μεγάλη χωρητικότητα, αφετέρου διευκόλυναν την γρήγορη φόρτωση και εκφόρτωση

των ογκωδών στρατιωτικών οχημάτων.

Από τα 16 RO/RO που ευρίσκονταν σε πενήνημερη ετοιμότητα, μόνο τα 3 τελικά κατάφεραν να ανταποκριθούν στην προγραμματισμένη προθεσμία, ενώ τα υπόλοιπα 13 καθυστέρησαν – 4 από 3 έως 5 ημέρες, 6 από 6 έως 10 ημέρες, ένα 14 ημέρες και τα υπόλοιπα παραπάνω, καθότι εκτελούσαν εκτεταμένες επισκευές.

Η αξιοπιστία αυτού του τύπου πλοίων ήταν μικρή καθ' όλη τη διάρκεια των επιχειρήσεων καθώς κατά μέσο όρο ευρίσκονταν εκτός λειτουργίας λόγω βλάβης περίπου 18 ημέρες, ποσοστό υψηλότερο από το μέσο όρο όλης Εφεδρικής Δύναμης Άμεσης Ετοιμότητας, που ήταν περίπου 15 ημέρες, αλλά και των Πλοίων Ταχείας Μεταφοράς (5 ημέρες) που αναφέραμε προηγούμενα.

Μέχρι την 21^η Σεπτεμβρίου 1990, η Διοίκηση Θαλασσίων Μεταφορών είχε διατάξει την ενεργοποίηση 46 συνολικά πλοίων της Εφεδρικής Δύναμης Άμεσης Ετοιμότητας, εκ των οποίων χρησιμοποίησε τελικά τα 43: 17 RO/RO, 14 μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, 7 άλλων τύπων, 2 γερανοφόρα, 2 μεταφοράς οχημάτων, 1 πετρελαιοφόρο ανοικτής θαλάσσης, ενώ τον Νοέμβριο εξασφάλισε 1 ακόμη πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ανεβάζοντας τον συνολικό αριθμό τους σε 44.

Ο μέσος όρος ηλικίας των ανωτέρω πλοίων ήταν τα 24 έτη, ενώ 26 είχαν πρόωση ατμού, γεγονότα που δημιούργησαν βασικά προβλήματα στην ενεργοποίηση αλλά και την επάνδρωση της ανωτέρω δύναμης, προκαλώντας καθυστέρηση στην επιχειρησιακή χρησιμοποίηση των πλοίων και κατά συνέπεια στην δρομολόγηση και αποστολή του υλικού και εξοπλισμού στον Περσικό κόλπο.

Μέσα, κυριολεκτικά, σε μια νύχτα προσλήφθηκαν 1400 ναυτικοί ως μέλη

πληρώματος των πλοίων, με μέσο όρο ηλικίας τα 55 έτη και τον γηραιότερο να είναι 92 ετών. ⁽²⁾

Το κόστος ενεργοποίησης της ανωτέρω δύναμης ανήλθε σε περίπου 1,2 εκατομμύρια δολάρια ανά πλοίο, μακράν υψηλότερο των υπολογισθέντων 0,5 εκατομμυρίων.

Όμως και επιχειρησιακά τα πλοία δεν ανταποκρίθηκαν στις προσδοκίες των σχεδίων για αυτά: ο χρόνος φόρτωσης και εκφόρτωσης ανήλθε σε 2 με 3 ημέρες για τα RO/RO και 4 για τα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, έναντι της μίας προβλεπόμενης, ενώ παρατηρήθηκε και υποεκμετάλλευση του διαθέσιμου χώρου των πλοίων.

Ο βασικός λόγος ήταν ότι η φόρτωση των συνήθων φορτίων γίνεται με τρόπο ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη εκμετάλλευση του διαθέσιμου χώρου του πλοίου, ενώ των στρατιωτικών με σκοπό να φορτωθούν τελευταία αυτά τα οποία θα χρειαστεί να εκφορτωθούν πρώτα κατά την άφιξη στο λιμάνι προορισμού.

Λόγω των ανωτέρω παραγόντων, τα πλοία της Εφεδρικής Δύναμης Άμεσης Ετοιμότητας εκτέλεσαν μέχρι την 8^η Νοεμβρίου 1990 μόνο 40 δρομολόγια με προορισμό τον Περσικό, εκ των οποίων κανένα τον Αύγουστο, 19 τον Σεπτέμβριο, 20 τον Οκτώβριο και 1 τον Νοέμβριο, μεταφέροντας συνολικά 236.400 τόνους φορτίο.

Παρόλη την ανωτέρω κινητοποίηση όμως, εξακολουθούσε να υφίσταται απαίτηση για επιπλέον πλοία, οπότε και την 8^η Αυγούστου η Διοίκηση Θαλασσιών Μεταφορών ζήτησε την βοήθεια Αμερικανικών αλλά και αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών, προκειμένου να ναυλώσει μερικά από τα πλοία τους, παρέχοντας εγγυήσεις ασφάλισης ύψους 2,3 δις δολαρίων.

Μέχρι το τέλος των χερσαίων επιχειρήσεων ναύλωσε 26 εμπορικά πλοία Αμερικανικών εταιρειών, 7 εκ των οποίων RO/RO και 38 αλλοδαπών εταιρειών από 14 χώρες, 14 εκ των οποίων RO/RO. Τα ανωτέρω πλοία μετέφεραν συνολικά μέχρι το τέλος χερσαίων επιχειρήσεων το 47% του ξηρού φορτίου, ενώ εκτέλεσαν μέχρι το τέλος του πολέμου συνολικά 488 δρομολόγια (271 τα υπό Αμερικανική σημαία και 207 τα υπό ξένη).

Ειδικότερα κατά την διάρκεια της επιχείρησης “Desert Shield” (Ασπίδα της Ερήμου), τα πλοία υπό Αμερικανική σημαία εκτέλεσαν 25 δρομολόγια μεταφέροντας 158.700 τόνους φορτίου, ενώ αυτά υπό ξένη 40 μεταφέροντας 114.700 τόνους.

Επίσης χρησιμοποιήθηκαν και πλοία που διατέθηκαν δωρεάν από ξένες κυβερνήσεις, όπως του Κουβέιτ που διέθεσε 7 πλοία, της Κορέας που διέθεσε 4 και της Ιαπωνίας που διέθεσε 3.

Βέβαια η ανταπόκριση των ξένων συμμαχικών κυβερνήσεων δεν ήταν αυτή που ανέμενε η Αμερικανική πλευρά, καθότι διακρίνουμε να λείπει παντελώς η Γερμανική συμμετοχή, ενώ οι Ιάπωνες (που σημειωτέον διέθεταν εμπορικό στόλο 2.500 περίπου πλοίων ο οποίος συμπεριλάμβανε 426 RO/RO και 439 μεταφοράς γενικού φορτίου), διέθεσαν μόνο 3 πλοία.

Τα μισθωμένα εμπορικά πλοία αποδείχθηκαν αξιόπιστη λύση καθότι δεν παρουσίαζαν καθυστερήσεις στα δρομολόγια λόγω βλαβών, ήταν πλήρως επανδρωμένα και τα πληρώματα εκπαιδευμένα.

Συνολικά από τις 8 Αυγούστου μέχρι τις 18 Νοεμβρίου 1990, 152 μεταφορικά πλοία φορτώθηκαν για την υποστήριξη της επιχείρησης “Desert Shield”, 144 σε Αμερικανικά λιμάνια και 8 σε Ευρωπαϊκά, μεταφέροντας 1.2 εκατομμύρια τόνους φορτίου και πάνω από 2,7 εκατομμύρια τόνους πετρελαίου

και παραγώγων του.

Το Jacksonville, Florida όπου φορτώθηκαν 29 πλοία, το Houston, Texas με 20, το Beaumont, Texas με 14, το Sunny Point, NC με 9 και η Savannah, GA με 10 ήταν τα λιμάνια με την μεγαλύτερη κίνηση.

3.4 Μετάβαση από αμυντική σε επιθετική στρατηγική για τη συμμαχία

Ο Σαντάμ Χουσεΐν, παρά την διεθνή κατακραυγή, τα ψηφίσματα του ΟΗΕ και την τεράστια συγκέντρωση συμμαχικών στρατευμάτων στην περιοχή, συνέχισε να αγνοεί τους πάντες και να προκαλεί, καθώς στις 19 Νοεμβρίου ανακαλεί 150.000 εφέδρους τους οποίους προωθεί μαζί με άλλες 100.000 στρατιώτες στο Νότιο Ιράκ και το Κουβέιτ.

Μέχρι τις αρχές Ιανουαρίου 1991 η συνολική Ιρακινή δύναμη στην περιοχή ανερχόταν σε 550.000 στρατιώτες, 4.500 άρματα μάχης, 2.800 θωρακισμένα οχήματα μεταφοράς προσωπικού και 3.200 πυροβόλα, αποτελώντας την μέγιστη δυνατή διαθέσιμη.⁽¹⁾

Εκτιμώντας την ανωτέρω κατάσταση και βλέποντας ότι η αμυντική υποδομή ήταν πλέον εγκατεστημένη και ικανοποιητική, ο Αμερικανός πρόεδρος και οι σύμμαχοι, αποφασίζουν να αποστείλουν επιπλέον δυνάμεις στην περιοχή και να προχωρήσουν στην δεύτερη φάση των επιχειρήσεων, μεταβάλλοντας την στρατηγική τους από αμυντική σε επιθετική, έτσι ώστε να αναγκάσουν τους Ιρακινούς να αποσυρθούν από το Κουβέιτ είτε οικειοθελώς, είτε δια της βίας μέχρι την 15^η Ιανουαρίου 1991.

Για να επιτευχθεί ο ανωτέρω στόχος έπρεπε αφενός να συντηρηθεί αλλά και να ενισχυθεί η ήδη υπάρχουσα δύναμη, τόσο αριθμητικά όσο και σε εξοπλισμό και αφετέρου να μεταφερθεί στις σχεδιασμένες επιθετικές θέσεις,

δημιουργώντας έναν ακόμη προβληματισμό στους Logisticians του στρατού.

Ο βασικός κορμός των νέων δυνάμεων μεταφέρθηκε από τις Αμερικανικές βάσεις στη Γερμανία, καθότι μετά την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης είχε αποφασισθεί η μείωση των Αμερικανικών συμβατικών δυνάμεων στην Ευρώπη, καθιστώντας το μεταφορικό έργο σαφώς πιο γρήγορο και πιο εύκολο από ότι στην πρώτη φάση, λόγω της μικρότερης απόστασης που έπρεπε να διανυθεί (2.800 μίλια δια αέρος και 6.700 μίλια δια θαλάσσης).

Αποτέλεσμα της ανωτέρω τακτικής ήταν ο διπλασιασμός των στρατιωτών στην περιοχή (μεταφέρθηκαν επιπλέον 205.000 άνδρες), ο τριπλασιασμός των αρμάτων μάχης (μεταφέρθηκαν επιπλέον 1.200 άρματα τύπου M1A1), η αποστολή πάνω από 19 επιπλέον τακτικών μοιρών μαχητικών αεροσκαφών, τριών αεροπλανοφόρων μετά των στολίσκων συνοδείας αυτών και ενός καταδρομικού.⁽²⁾

Για να καταστεί δυνατή η μεταφορική κάλυψη των ανωτέρω 205.000 στρατιωτών, απαιτήθηκε να εκτελεσθούν 5.458 αεροπορικές αποστολές (έναντι 5.235 που εκτελέστηκαν κατά την πρώτη φάση), διάρκειας 7 ωρών έκαστη, οι οποίες επιπλέον μετέφεραν και 181.000 τόνους φορτίου. Επίσης 182 πλοία μετέφεραν πάνω από 3 εκατομμύρια τόνους φορτίου και καυσίμου σε ταξίδια διάρκειας 18 ημερών έκαστο, κατά μέσο όρο.

Μετά την εμπειρία της πρώτης φάσης της επιχείρησης “Desert Shield” (Ασπίδα της Ερήμου), το σύστημα μεταφορών είχε ωριμάσει και διδαχθεί από τα προηγούμενα λάθη, πλην όμως τα προβλήματα, όπως σε κάθε επιχείρηση τέτοιου μεγέθους και η απαίτηση των υπευθύνων σχεδιασμού των επιχειρήσεων για αύξηση των αποθεμάτων ασφαλείας σε πυρομαχικά και εξοπλισμό από 30 σε 60 ημέρες, καθιστούσαν δυσχερές το μεταφορικό έργο.

Παρότι στην πρώτη φάση των επιχειρήσεων, επικράτησε το δόγμα «πρώτα οι μάχιμες μονάδες, μετά οι μονάδες διοικητικής μέριμνας», στην δεύτερη αποφασίστηκε να αποσταλεί πρώτα το προσωπικό Διοικητικής Μέριμνας ώστε να προετοιμάσει το έδαφος που θα υποδεχθεί τις δυνάμεις κρούσης.

Βασικό πρόβλημα αποτέλεσε το ότι οι Αμερικανικές δυνάμεις που στάθμευαν στην Ευρώπη δεν διέθεταν κάποιο ειδικό σχέδιο για την μεταφορά τους στην περιοχή του Περσικού κόλπου, καθώς τα βασικά πλάνα σχεδιασμού μέχρι την εποχή εκείνη περιελάμβαναν μόνο την μεταφορά τους στην Γερμανία, η οποία αποτελούσε τον βασικό τους σταθμό προκειμένου να αντιμετωπίσουν τυχόν Σοβιετική απειλή κατά τη διάρκεια του ψυχρού πολέμου και από εκεί πίσω στις Η.Π.Α.

Αποτέλεσμα αυτού, ήταν η δυσχέρεια συντονισμού της αποστολής δυνάμεων και εξοπλισμού, γεγονός το οποίο συνδυαζόμενο με τον χειμώνα που επικρατούσε στην περιοχή και δυσχέραινε ακόμα περισσότερο το μεταφορικό έργο και δημιουργούσε αναπόφευκτες καθυστερήσεις.

Άλλο σοβαρό πρόβλημα αποτέλεσαν οι σημαντικές διαφορές μεταξύ προβλεπομένου στο σχεδιασμό και τελικώς μεταφερθέντος φορτίου μαζί με κάθε μονάδα, γεγονός που καθιστούσε δυσχερή τον προγραμματισμό του αριθμού των αεροπορικών κυρίως δρομολογίων.

Αυτό συνέβαινε διότι κάθε διοικητής ήθελε να πάρει μαζί όσο το δυνατόν περισσότερα εφόδια, ανταλλακτικά κ.λ.π. ώστε να είναι για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα αυτάρκης όταν αφιχθεί στην περιοχή επιχειρήσεων.

Παρατηρήθηκε λοιπόν ότι ενώ οι προβλεπόμενες απαιτήσεις για αερομεταφορά επιβατών κατά την διάρκεια της φάσης αυτής ήταν 196.105

επιβάτες, τελικά μεταφέρθηκαν 196.636.

Αντίθετα, ενώ οι προβλεπόμενες απαιτήσεις σε φορτίο και εξοπλισμό για αερομεταφορά είχαν υπολογισθεί συνολικά σε 72.951 τόνους, τελικά μεταφέρθηκαν 115.000 τόνοι εξοπλισμού και 61.168 τόνοι φορτίου υποστήριξης, ξεπερνώντας κατά πολύ τις προβλέψεις και τον προγραμματισμό.

Ειδικότερα, όσον αφορά τις αερομεταφορές, μισθωμένα πολιτικά αεροσκάφη συνέχισαν να μεταφέρουν τον κύριο όγκο των στρατιωτών, συνεπικουρούμενα από C-5 (Φωτογραφία 3.2) και C-141 (Φωτογραφία 3.3) κατά περίπτωση. Συνολικά μεταφέρθηκαν αεροπορικώς 20.500 επιβάτες τον Νοέμβριο 1990, 118.000 τον Δεκέμβριο 1990 και 115.000 τον Ιανουάριο του 1991.



Πηγή: www.usairforce.mil Φωτογραφία 3.2

Όσον αφορά τις μεταφορές φορτίου από 1.513 τόνους ανά ημέρα που μεταφέρονταν τον Νοέμβριο, φθάσαμε στους 2.949 τόνους ανά ημέρα τον Δεκέμβριο και τους 3.558 τόνους ανά ημέρα τον Ιανουάριο.



Πηγή: www.usairforce.mil

Φωτογραφία 3.3

Τα στρατιωτικά αεροδρόμια των Rhein-Main και Ramstein καθώς και τα πολιτικά της Νυρεμβέργης, της Στουτγάρδης και του Αμβούργου αποτελούσαν τα βασικά σημεία φόρτωσης και αναχώρησης στρατευμάτων και φορτίου, στα οποία προστέθηκαν μετά τον Δεκέμβριο η Σαραγόσα στην Ισπανία και δύο βάσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Όσον αφορά τα σημεία άφιξης το αεροδρόμιο του Dhahran, με περίπου 60 αφίξεις ανά ημέρα, αποτελούσε και πάλι τον κύριο προορισμό για τον στρατό, ενώ αυτό του Jubail με 20 αφίξεις ανά ημέρα, για τους πεζοναύτες. Άλλα σημαντικά αεροδρόμια ήταν αυτά του King Fahd με 60 αφίξεις ανά ημέρα και του King Khalid 20 αφίξεις ανά ημέρα.

Αναφορικά με το έργο της Διοίκησης Θαλασσίων Μεταφορών, παρότι παρέμενε εξίσου δύσκολο με της πρώτης περιόδου, ήταν εμφανώς πιο οργανωμένο καθότι την 8^η Νοεμβρίου διέθετε 45 πλοία έτοιμα να παραλάβουν το φορτίο τους και να αναχωρήσουν για την περιοχή του Περσικού. Αυτή την φορά όμως δεν ήταν έτοιμες οι προς αναχώρηση μονάδες.

Βασικό πρόβλημα εξακολουθούσαν να δημιουργούν και εδώ οι άνω των

προβλεπομένων, από τους ισχύοντες κανονισμούς, μεταφορικές απαιτήσεις κάθε μονάδας που ήταν έτοιμη προς αναχώρηση.

Έτσι παρότι οι συνολικές μεταφορικές απαιτήσεις για τις δυνάμεις που θα μεταφέρονταν από την Ευρώπη και τις Η.Π.Α μέχρι την 15^η Ιανουαρίου υπολογίζονταν σε περίπου 9 εκατομμύρια τετραγωνικά πόδια, η διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα σε 12 εκατομμύρια τετραγωνικά πόδια, οι τελικές πραγματικές απαιτήσεις ανήλθαν σε 16 εκατομμύρια τετραγωνικά πόδια (9 εκατομμύρια από την Ευρώπη, 7 εκατομμύρια από τις Η.Π.Α).

Με βάση λοιπόν την υπάρχουσα μεταφορική ικανότητα αλλά και τις καθυστερήσεις που παρατηρούνταν κατά τις αναχωρήσεις, εθεωρούντο αδύνατο να ικανοποιηθεί το ανωτέρω θαλάσσιο μεταφορικό έργο μέχρι τις προκαθορισμένες ημερομηνίες, φόβος που τελικά επιβεβαιώθηκε.

Από τις 20 Νοεμβρίου 1990 μέχρι τις 6 Φεβρουαρίου 1991 φορτώθηκαν και αναχώρησαν 157 πλοία από 16 Αμερικάνικους λιμένες, μεταφέροντας 1,84 εκατομμύρια τόνους φορτίου.

Τα λιμάνια με την μεγαλύτερη κίνηση ήταν το Sunny Point, North Carolina με 30 αναχωρήσεις, ακολουθούμενο από το Jacksonville, Florida με 25 αναχωρήσεις και το Houston, Texas με 20.

Στο αντίστοιχο διάστημα αναχώρησαν από 15 άλλα λιμάνια ανά τον κόσμο, με την πλειοψηφία αυτών στην Ευρώπη, 166 πλοία μεταφέροντας 2,02 εκατομμύρια τόνους φορτίου.

Τα λιμάνια με την μεγαλύτερη κίνηση ήταν το Rotterdam στην Ολλανδία με 41 αναχωρήσεις, το Bremerhaven στην Γερμανία με 32 αναχωρήσεις, η Antwerp στο Βέλγιο με 32 και το Nordenham στη Γερμανία με 22 αναχωρήσεις.

Όλα τα ανωτέρω πλοία κατευθύνονταν στα λιμάνια του Dammam όπου

διατίθεντο πλέον άνω των 31 προβλητών και του Jubail όπου διατίθεντο και οι 21 προβλήτες.

Για την εξυπηρέτηση του μεταφορικού έργου η Διοίκηση Θαλάσσιων Μεταφορών χρησιμοποίησε το σύνολο των πλοίων της πρώτης φάσης, τριπλασιάζοντας παράλληλα τα μισθωμένα πλοία (από 64 στην πρώτη φάση, σε 180 μέχρι τις 15 Ιανουαρίου 1991) που είχαν αποδειχθεί ιδιαίτερα αξιόπιστη λύση για την κάλυψη των μεταφορικών κατά την ανωτέρω περίοδο.

Από τα μισθωμένα πλοία, τα υπό Αμερικανική σημαία αποτέλεσαν το 11% του συνόλου αυτών, μεταφέροντας 140.200 τόνους ξηρού φορτίου κατά την φάση αυτήν σε 37 δρομολόγια, ενώ τα υπό αλλοδαπή σημαία το 89%, μεταφέροντας 269.691 τόνους φορτίου σε 214 δρομολόγια αντίστοιχα.

Δύο σοβαρά προβλήματα όμως με τις μισθώσεις εμπορικών πλοίων προέκυψαν κατά τη διάρκεια της δεύτερης φάσης:

α. Προκειμένου να εξοικονομήσει χρήματα, καθότι οι δαπάνες των μεταφορικών επιχειρήσεων είχαν ξεφύγει εκτός των προϋπολογισθέντων, στις συμβάσεις μίσθωσης των πλοίων, περιέλαβε τον όρο αυτά να πλέουν με την οικονομική και όχι την μέγιστη ταχύτητα κατά τη διάρκεια της αποστολής, γεγονός που λειτούργησε εις βάρος του χρόνου άφιξης αυτών στα λιμάνια του Περσικού και την καθυστερημένη παράδοση του φορτίου.

β. Πολλές από τις συμμαχικές χώρες που διέθεσαν μεγάλες δυνάμεις κατά την συμμετοχή τους στις επιχειρήσεις, όπως η Μεγάλη Βρετανία, προχώρησαν σε μίσθωση εμπορικών πλοίων (συνολικά χρησιμοποίησαν 114 μισθωμένα πλοία υπό 20 διαφορετικές σημαίες) για να καλύψουν τις δικές τους μεταφορικές απαιτήσεις στην περιοχή του κόλπου.

Δημιουργήθηκε έτσι ένας μεγάλος ανταγωνισμός στην αγορά καθότι οι

ναυτιλιακές εταιρείες προσπαθούσαν να εξασφαλίσουν μεγαλύτερα συμβόλαια.

Συνολικά κατά τη δεύτερη φάση της επιχείρησης “Desert Shield” μεταφέρθηκαν δια θαλάσσης 873.491 τόνοι ξηρού φορτίου (το 85,5% του συνολικά μεταφερθέντος, αλλά λιγότερο από το προγραμματισθέν 95%) και 2.061.310 τόνοι πετρελαιοειδών.

Τα πλοία ταχείας μεταφοράς μετέφεραν 102.000 τόνους ξηρού φορτίου σε 12 δρομολόγια , τα προεγκατεστημένα πλοία 66.000 τόνους σε 5 δρομολόγια και τα εφεδρικά πλοία άμεσης ετοιμότητας 295.123 τόνους σε 113 δρομολόγια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ “DESERT STORM”

4.1 Προετοιμασία και απαιτήσεις της επιχείρησης

Το υπ' αριθμόν 678 ψήφισμα, της 29^{ης} Νοεμβρίου 1990, του ΟΗΕ έθεσε τις διπλωματικές βάσεις για την ανάληψη στρατιωτικής δράσης εναντίον του Ιράκ, εάν αυτό δεν συμμορφωνόταν με τις οδηγίες του οργανισμού μέχρι τα μεσάνυχτα της 15^{ης} Ιανουαρίου 1991.

Η 15^η Ιανουαρίου όμως αποτελούσε, βάσει του προγραμματισμού των συμμαχικών δυνάμεων και την τελική ημερομηνία συγκέντρωσης των απαραίτητων δυνάμεων και εφοδίων στην περιοχή του Περσικού κόλπου, για ανάληψη στρατιωτικής δράσης και έναρξη της νέας επιχείρησης με την κωδική ονομασία “Desert Storm” (Καταιγίδα της Ερήμου).

Η τελευταία συνάντηση με σκοπό την αποφυγή του πολέμου, η οποία έλαβε χώρα στη Γενεύη την 9^η Ιανουαρίου 1991, μεταξύ του Ιρακινού υπουργού εξωτερικών Tariq Aziz και του Αμερικανού ομολόγου του James Baker, τελικά κατέληξε σε αδιέξοδο, οπότε ο πόλεμος ήταν αναπόφευκτος.

Η στρατηγική της επιχείρησης “Desert Storm” (Καταιγίδα της Ερήμου), προέβλεπε μία σειρά εκτεταμένων αεροπορικών βομβαρδισμών με σκοπό την καταστροφή των Ιρακινών στρατηγικών κέντρων, η οποία θα ακολουθούταν από τις χερσαίες επιχειρήσεις και την οριστική νίκη επί του Ιρακινού στρατού.

Η συμμαχική στρατιωτική διοίκηση υπολόγιζε στην καλύτερη περίπτωση η ανωτέρω νίκη να επέλθει εντός 3 ημερών από την έναρξη των χερσαίων επιχειρήσεων, στην χειρότερη να επιτευχθεί μετά από εχθροπραξίες αρκετών μηνών, ενώ ο τελικός στόχος ήταν οι 3 με 4 εβδομάδες.

Προκειμένου να υποστηριχθεί η όλη επιθετική επιχείρηση, απαραίτητο ήταν ένα δίκτυο τηλεπικοινωνιών, τόσο εσωτερικών, εντός της περιοχής επιχειρήσεων, όσο και εξωτερικό με τον υπόλοιπο κόσμο.

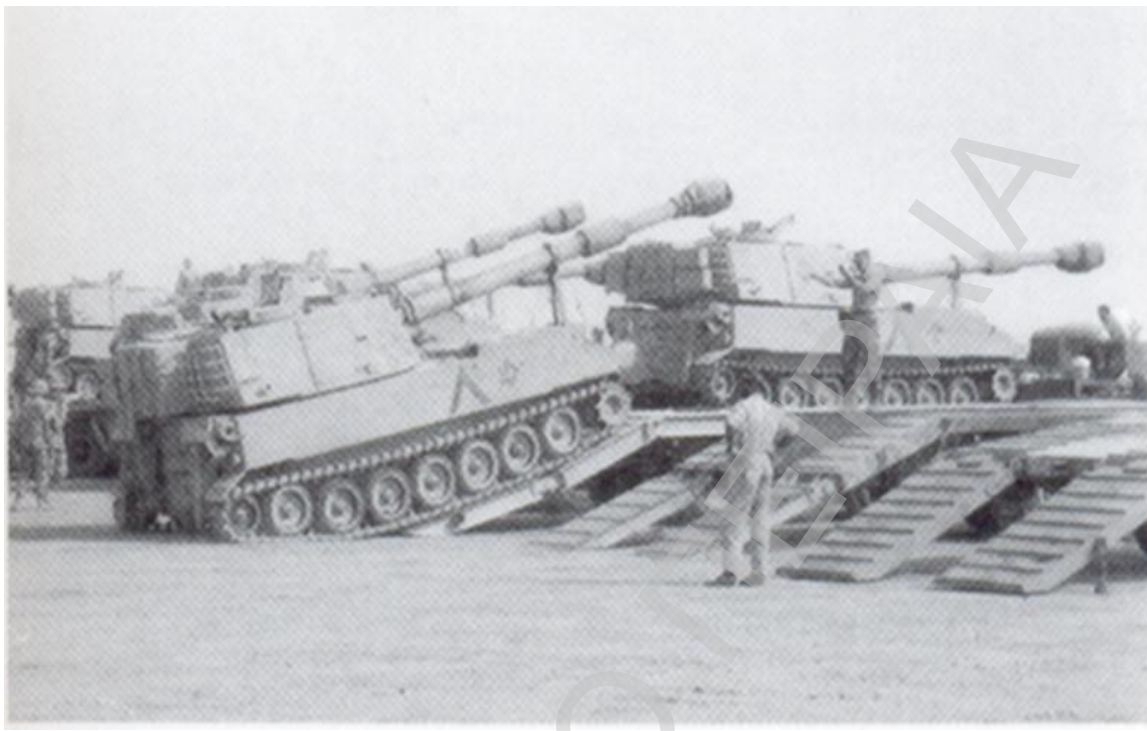
Η ηλεκτρονική και μηχανολογική υποδομή που μεταφέρθηκε και εγκαταστάθηκε υποστήριζε πάνω από 700.000 τηλεφωνικές κλήσεις και αποστολή 152.000 μηχανογραφημένων και κωδικοποιημένων σημάτων ημερησίως, μέσω της διαχείρισης και παρακολούθησης περίπου 30.000 συχνοτήτων σε όλες τις περιοχές κυμάτων.

Καθότι η επιθετική τακτική απαιτούσε ταχύτερους ρυθμούς σε όλα τα επίπεδα, τόσο μετακίνησης στρατευμάτων εντός αφιλόξενου και εχθρικού εδάφους, όσο και ανεφοδιασμού αυτών και αναπλήρωσης των αναλωθέντων πυρομαχικών, προγραμματίστηκε η δημιουργία αποθέματος ασφαλείας 60 ημερών σε όλα τα απαιτούμενα είδη για την επιχείρηση.

Οι βασικές εφοδιαστικές απαιτήσεις κατά την φάση αυτή ήταν:

α. Φορητά μεταφοράς βαρέων οχημάτων, καθότι αποφασίστηκε ότι τα τεθωρακισμένα άρματα μάχης θα μεταφέρονταν με αυτά γρηγορότερα στο θέατρο των επιχειρήσεων, προκειμένου αφενός να μην καταστραφούν οι βασικές οδικές αρτηρίες λόγω των ερπυστριών αυτών και της υψηλής θερμοκρασίας η οποία σχεδόν έλιωνε την άσφαλτο και αφετέρου να αποφευχθούν οι φθορές σε αυτά, ώστε να είναι κατά το δυνατόν περισσότερα ετοιμοπόλεμα.⁽¹⁾

Για τον σκοπό αυτό εξασφαλίσθηκαν τελικά 1.300 τέτοια οχήματα (Φωτογραφία 4.1) και μεγάλο απόθεμα από λάστιχα για την υποστήριξή τους, καθότι παρουσιαζόταν συχνά το φαινόμενο τα λάστιχα τους να σκάνε από την υψηλή θερμοκρασία της ασφάλτου.



Πηγή: Pagonis W.
Σελ.99

Φωτογραφία 4.1

β. Πυρομαχικά ώστε να συντηρείται η μεγάλη και συνεχής δύναμη πυρών των συμμάχων που δεν επέτρεπε στους Ιρακινούς να επανακάμψουν από την αμυντική τακτική στην οποία είχαν εξαναγκασθεί. Για τον σκοπό αυτό δημιουργήθηκε απόθεμα 65 ημερών.

γ. Ανταλλακτικά, καύσιμα και προμήθειες (π.χ φαγητά) για την εξασφάλιση της προέλασης και συντήρησης των δυνάμεων. Δημιουργήθηκε για το σκοπό αυτό απόθεμα 5,6 ημερών σε καύσιμα και 29 ημερών σε προμήθειες.

δ. Φορητά ψυγεία, για να διατηρούν το νερό κρύο και να συντηρούν το φαγητό, το οποίο μετέφεραν στις μονάδες κάτω από τις υψηλές θερμοκρασίες της ερήμου. Για το σκοπό αυτό ενοικιάστηκαν πάνω από 2.000 τέτοια οχήματα από την Σαουδαραβική αγορά.

Προκειμένου να αποστείλουν όσο το δυνατό πιο γεμάτα τα μεταφορικά πλοία και αεροσκάφη στην περιοχή, οι υπεύθυνοι Logisticians των σημείων αναχώρησης προσπαθούσαν να εκμεταλλευθούν κάθε τετραγωνικό μέτρο

ελεύθερου χώρου, με αποτέλεσμα να γεμίζουν όλα τα κιβώτια και container πολλές φορές με διαφορετικά υλικά.

Η παραπάνω τακτική σε συνδυασμό με το γεγονός ότι πάνω στη βιασύνη να επισπευσθεί η διαδικασία συσκευασίας και φόρτωσης δεν τοποθετούνταν το σωστό Bar-code στα υλικά και τα κιβώτια, δημιουργούσε μεγάλα προβλήματα αναγνώρισης, αποσυσκευασίας, ανατακτοποίησης, ομαδοποίησης και επανασυσκευασίας των ομοειδών υλικών στους αρμόδιους Logisticians του στρατού που παραλάμβαναν τα υλικά στο θέατρο επιχειρήσεων και έπρεπε στη συνέχεια να τα προωθήσουν στις μάχιμες μονάδες στο μέτωπο, με αποτέλεσμα να παρατηρούνται και εκεί μεγάλες καθυστερήσεις που μεταφράζονταν σε ελλείψεις υλικών τα οποία είχαν ήδη αφιχθεί.

Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι ο Στρατηγός W. Pagonis, υπεύθυνος οργάνωσης υποστήριξης του Αμερικανικού στρατού της επιχείρησης στον Περσικό, με τους συνεργάτες του αναγκάστηκαν να ανοίξουν 28.000 από τα συνολικά 41.000 container που αφίχθηκαν σε λιμάνια και αεροδρόμια (Φωτογραφία 4.2), προκειμένου να αναγνωρίσουν το περιεχόμενό τους.⁽²⁾

Πολλά από τα container αποστέλλονταν στις προωθημένες μονάδες, 2.000 μίλια στην έρημο, χωρίς να ελεγχθούν για να διαπιστωθεί εκ των υστέρων ότι μόνο το 10% του περιεχομένου τους προοριζόταν τελικά για αυτές.

Προκειμένου να βρεθεί μία λύση στο πρόβλημα εκδόθηκε οδηγία από τους υπευθύνους παραλαβής στη Σαουδική Αραβία, ώστε το 90% των εισερχομένων container έπρεπε να έχουν μοναδικό φορτίο το καθένα, ενώ για το υπόλοιπο 10% υπήρχε η δυνατότητα ανάμιξης φορτίων.



Πηγή: Pagonis W.
Σελ.104

Φωτογραφία 4.2

Βέβαια για να μπορέσει να γίνει αυτό και να μην φτάνουν πολλά μισογεμάτα container, έπρεπε να χρησιμοποιηθούν αυτά με διαστάσεις 20 ποδών, αντί των κλασσικών 40 ποδών, γεγονός που δεν ήταν πάντοτε εφικτό, λόγω του περιορισμένου αριθμού που διέθετε ο στρατός.

Επίσης λόγω του μεγάλου όγκου των καθημερινών αφίξεων υλικών και εφοδίων σε πολλά σημεία ταυτόχρονα, δεν υπήρχε σωστή πληροφόρηση αναφορικά με τι φθάνει και που. Οπότε όλα τα φορτία παραλαμβάνονταν, αποθηκεύονταν και εν συνεχεία ξεχωρίζονταν, απαιτώντας έτσι επιπλέον χρόνο και αυξάνοντας ακόμη περισσότερο την καθυστέρηση αποστολής των υλικών προς αυτούς για τους οποίους προορίζονταν.

Οι καθυστερήσεις όμως κατά την μεταφορά των στρατευμάτων και του εξοπλισμού τους που παρατηρήθηκαν στην επιχείρηση “Desert Shield” (Ασπίδα της Ερήμου), είχαν επίπτωση και στην έναρξη των χερσαίων επιχειρήσεων της επιχείρησης “Desert Storm” (Καταιγίδα της Ερήμου), με αποτέλεσμα οι αεροπορικές και ναυτικές δυνάμεις να είναι έτοιμες πριν από τις χερσαίες.

Για το σκοπό αυτό αποφασίστηκε η έναρξη των αεροπορικών βομβαρδισμών και η συνέχισή τους μέχρι να είναι έτοιμες οι χερσαίες δυνάμεις για ανάληψη δράσης, γεγονός που συνέβη την 24 Φεβρουαρίου 1991.

4.2 Οι θαλάσσιες μεταφορές κατά την “DESERT STORM”

Μέχρι την 28^η Φεβρουαρίου 1991, ημερομηνία που έληξαν και οι χερσαίες επιχειρήσεις, ένα μεγάλο μέρος του φορτίου που είχε προγραμματισθεί από τη Διοίκηση Θαλασσιών Μεταφορών να φθάσει στο Περσικό κόλπο, μέσω 145 πλοίων τα οποία ήταν διαθέσιμα για την φάση αυτή, είτε βρισκόταν ακόμα καθ' οδόν, είτε φορτωνόταν σε διάφορα λιμάνια αναχώρησης, είτε μόλις είχε αφιχθεί στα λιμάνια της Σαουδικής Αραβίας.

Το μεγαλύτερο μέρος του μεταφερόμενου φορτίου στην φάση αυτή (το 55% του συνολικά μεταφερόμενου ξηρού φορτίου) αποτελούνταν από πυρομαχικά για την υποστήριξη εχθροπραξιών διάρκειας αρκετών μηνών, που αποτελούσε και την δυσμενέστερη για τις συμμαχικές δυνάμεις εκδοχή.

Το συνολικό φορτίο πυρομαχικών που μεταφέρθηκε δια θαλάσσης κατά την φάση αυτή ήταν 183.500 τόνοι, εκ των οποίων 74.500 τον Ιανουάριο 1991, 97.000 τον Φεβρουάριο και 12.000 τόνοι τον Μάρτιο.

Τα περισσότερα από τα ανωτέρω πλοία (περίπου 55%) τελικά ανακλήθηκαν με την μεγάλη πλειοψηφία αυτών (περί το 75%) να μεταφέρουν πυρομαχικά, τα οποία λόγω της σύντομης διάρκειας των χερσαίων επιχειρήσεων ήταν πλέον άχρηστα.

Συνολικά τα πλοία που υποστήριξαν την επιχείρηση “Desert Storm” (Καταιγίδα της Ερήμου), μετέφεραν σε 157 δρομολόγια 1,13 εκατομμύρια τόνους ξηρού φορτίου (εκ των οποίων 684.000 τόνοι ήταν ο εξοπλισμός των

μάχιμων μονάδων) και 2,06 εκατομμύρια τόνους πετρελαιοειδών.⁽¹⁾

Ο Ιανουάριος ήταν ο μήνας με την μεγαλύτερη κινητικότητα καθότι κατά τη διάρκεια του μεταφέρθηκαν οι 919.000 τόνοι ξηρού φορτίου και οι 1,08 εκατομμύρια τόνοι πετρελαιοειδών.

Τα μισθωμένα εμπορικά πλοία σήκωσαν και πάλι το μεγαλύτερο μεταφορικό βάρος καθότι εκτέλεσαν 94 δρομολόγια (70 τα υπό ξένη σημαία και 24 τα υπό Αμερικάνικη μεταφέροντας 464.400 τόνους φορτίου (276.200 τα υπό ξένη σημαία και 188.200 τα υπό Αμερικάνικη).

Το λιμάνι αναχώρησης με την μεγαλύτερη κίνηση ήταν το Sunny Point, North Carolina με 26 αναχωρήσεις πλοίων, ακολουθούμενο από τα Nordenham της Γερμανίας και το Long Beach, California με 12 αναχωρήσεις έκαστο και τα Bayonne της Γερμανίας και Livorno της Ιταλίας με 10 αναχωρήσεις το καθένα.

4.3 Οι αεροπορικές μεταφορές κατά την “DESERT STORM”

Προκειμένου να ανταποκριθεί στις αυξημένες απαιτήσεις για αερομεταφορά κυρίως προσωπικού κατά την φάση αυτή, η Διοίκηση Αεροπορικών Μεταφορών προχώρησε στο δεύτερο στάδιο κινητοποίησης του Εφεδρικού αεροπορικού στόλου την 17^η Ιανουαρίου 1991.

Η ανωτέρω κίνηση εξασφάλισε στη Διοίκηση Αεροπορικών Μεταφορών επιπλέον 77 επιβατηγά αεροσκάφη και 40 αεροσκάφη μεταφοράς φορτίου.

Τα προβλήματα όμως των προηγούμενων φάσεων – καθυστερήσεις αναχώρησης, υπερφόρτωση των αεροδρομίων άφιξης, καθυστερήσεις κατά τον ανεφοδιασμό των αεροσκαφών – παρέμεναν, εντείνοντας τον εκνευρισμό ιδίως στα πολιτικά πληρώματα.

Για να αντιμετωπίσει τις δυσκολίες αυτές και να κάνει το σύστημα

περισσότερο αποτελεσματικό, η Διοίκηση Αεροπορικών Μεταφορών προσπάθησε να προσθέσει επιπλέον προσωπικό και εξοπλισμό για την φόρτωση των αεροσκαφών και να ανακαταλείψει τον όγκο των αεροσκαφών στα ενδιάμεσα αεροδρόμια ανεφοδιασμού (Πίνακας 4.1), κινήσεις οι οποίες απέδωσαν ικανοποιητικά αποτελέσματα:

Σύστημα κατανομής αεροσκαφών στα ενδιάμεσα αεροδρόμια ανεφοδιασμού

	ΠΑΛΙΟ ΣΥΣΤΗΜΑ	ΝΕΟ ΣΥΣΤΗΜΑ
ZARAGOZA	30 C-141, 0 C-5	28 C-141, 0 C-5
RAMSTEIN	40 C-141, 0 C-5	36 C-141, 0 C-5
FRANKFURT	6 C-141, 24 C-5	16 C-141, 16 C-5
TORREJON	44 C-141, 32 C-5	20 C-141, 40 C-5
UPPER HEYFORD	0	20 C-141, 0 C-5

Πίνακας 4.1

Η έναρξη των εχθροπραξιών δημιούργησε πολλά προβλήματα στις αεροπορικές μεταφορές στο θέατρο των επιχειρήσεων στη Σαουδική Αραβία:

α. Πολλές ιδιωτικές εταιρείες που είχαν μισθωθεί για τον ανεφοδιασμό των αεροσκαφών με καύσιμα στα αεροδρόμια της Jidda, του Riyadh και του Dhahran, απεχώρησαν μπροστά στον κίνδυνο να εμπλακούν σε πολεμικές επιχειρήσεις με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι καθυστερήσεις ανεφοδιασμού. Το προσωπικό του Αμερικάνικου στρατού προσπάθησε να εξομαλύνει όσο ήταν δυνατόν την κατάσταση αναλαμβάνοντας αυτό τον ανεφοδιασμό μέχρι να δημιουργηθεί εκ νέου κατάλληλη οργάνωση για τον σκοπό αυτό.

β. Ορισμένες ασφαλιστικές εταιρείες απέσυραν την ασφαλιστική κάλυψη από τα πολιτικά αεροσκάφη που εκτελούσαν πτήσεις στην περιοχή για λογαριασμό των συμμάχων, με αποτέλεσμα οι κυβερνήσεις των συμμαχικών κρατών και κυρίως η αμερικανική να επωμισθούν την υποχρέωση ασφάλισης

έναντι των αεροπορικών εταιρειών.

γ. Οι Ιρακινές πυραυλικές επιθέσεις με πυραύλους τύπου “SCUD” δημιουργούσαν προβλήματα στους αεροδιάδρομους με αποτέλεσμα την ανάκληση πολλών αεροσκαφών ενώ ήταν εν πτήση στην περιοχή.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι κατά την πρώτη Ιρακινή πυραυλική επίθεση, 30 μεταφορικά αεροσκάφη που ευρίσκονταν προς την περιοχή ανακλήθηκαν και επέστρεψαν στα αεροδρόμια αναχώρησης, ενώ όσα ευρίσκονταν στο έδαφος προγραμματισμένα να αναχωρήσουν παρέμειναν εκεί.

Τελικά, με την πάροδο του χρόνου η κατάσταση εξομαλύνθηκε και οι καθυστερήσεις περιορίστηκαν, καθότι αποφασίστηκε ότι όταν πραγματοποιούνταν Ιρακινή πυραυλική επίθεση εάν ένα αεροσκάφος βρισκόταν εν πτήση εκτός θεάτρου επιχειρήσεων, συνέχιζε την αποστολή του, εάν βρισκόταν στο έδαφος, παρέμενε εκεί, ενώ όταν βρισκόταν εν πτήση στο θέατρο επιχειρήσεων παρέμενε στην περιοχή αναμένοντας οδηγίες για προσγείωση ή αλλαγή πορείας όταν κρινόταν απαραίτητο.

Οι αερομεταφορές στην φάση αυτή επωμίστηκαν και το έργο μεταφοράς των οχημάτων μεταφοράς τεθωρακισμένων, το οποίο εκτελέστηκε από αεροσκάφη C-5, καθώς και των συστοιχιών αντιαεροπορικών πυραύλων τύπου “PATRIOT” στο Ισραήλ, που αποτελούσε βασικό στόχο των Ιρακινών πυραύλων, έργο ιδιαίτερα δύσκολο. Για την μεταφορά δύο συστοιχιών “PATRIOT”, μίας από το Little Rock, Arkansas και μίας από το Ramstein της Γερμανίας απαιτήθηκαν 35 αποστολές αεροσκαφών C-5 και 9 αποστολές C-141.

Τρίτη προτεραιότητα ήταν η μεταφορά 535 επιπλέον τόνων βομβών M-117 – άνω των 21.000 βομβών – για την κάλυψη των αναγκών των

αεροπορικών βομβαρδισμών (μόνο την πρώτη ημέρα των αεροπορικών βομβαρδισμών οι σύμμαχοι κατανάλωσαν 2.500 τόνους πυρομαχικών κάθε είδους), ποσότητα που αυξήθηκε στους 895 τόνους μεταξύ 25^{ης} και 27^{ης} Ιανουαρίου 1991. Από την ανωτέρω ποσότητα η αεροπορία ανέλαβε την μεταφορά 300 τόνων με 45 φορτία C-141 και 15 φορτία C-5.

Τα στρατιωτικά αεροσκάφη που εξυπηρετούσαν τις ανάγκες της επιχείρησης “Desert Storm” (Καταιγίδα της Ερήμου), εκτελούσαν ημερησίως 250-300 πτήσεις κατά τη διάρκεια του Ιανουαρίου 1991 και 225 κατά τον Φεβρουάριο, ενώ τα πολιτικά 70-80 αντίστοιχα κατά τη διάρκεια των δύο ανωτέρω μηνών.

Μία σημαντική καινοτομία, η οποία συνελήφθη ως ιδέα από τις ιδιωτικές εταιρείες ταχυμεταφορών και εισήχθη από τις Αμερικανικές αεροπορικές δυνάμεις κατά την φάση αυτή, ήταν η πτήση με την ονομασία “Desert Express” (Εξπρές της Ερήμου).⁽¹⁾

Η ανωτέρω πτήση, μία αναχώρηση κάθε ημέρα από την αεροπορική βάση Charleston της Virginia στις 12:30 μ.μ με ενδιάμεσο σταθμό για ανεφοδιασμό το Torrejon της Ισπανίας και προορισμό συνήθως το Dhahran ή εναλλακτικά το Riyadh, εκτελούνταν από ένα αεροσκάφος C-141 και είχε ως βασικό στόχο την μεταφορά στην περιοχή του Περσικού κόλπου κρίσιμα ανταλλακτικά και άλλα εφόδια που θεωρούνταν βασικά για την εξέλιξη των επιχειρήσεων (π.χ ανταλλακτικά για τις συστοιχίες αντιαεροπορικών πυράυλων PATRIOT κ.λ.π).

Από την στιγμή που γνωστοποιούνταν η ανάγκη από τον αρμόδιο στον Περσικό Κόλπο μέχρι την στιγμή που το αιτούμενο εξάρτημα θα έφθανε στα χέρια του μεσολαβούσαν λιγότερες από 33 ώρες, με την προϋπόθεση το υλικό

να έφθανε στο Charleston 2 ώρες πριν την αναχώρηση της πτήσης.

Η πτήση “Desert Express” (Εξπρές της Ερήμου), ξεκίνησε στις 30 Οκτωβρίου 1990 και μέσα στον Νοέμβριο μετέφερε 234,8 τόνους υλικών, τον Δεκέμβριο 398,6 και τον Ιανουάριο του 1991, 580 τόνους. Μάλιστα λόγω των αυξημένων αναγκών σε ανταλλακτικά, από τον Ιανουάριο 1991 οι καθημερινές πτήσεις έγιναν 2.

Μία παρόμοια καθημερινή πτήση οργανώθηκε και από την Ευρώπη από τα αεροδρόμια του Torrejon και της Φρανκφούρτης, το “European Desert Express” (Ευρωπαϊκό Εξπρές της Ερήμου), το οποίο ξεκίνησε στις 8 Δεκεμβρίου 1990 μεταφέροντας 81 τόνους υλικών τον Δεκέμβριο και 295 τον Ιανουάριο 1991

Συνολικά κατά τη διάρκεια της επιχείρησης “Desert Storm” (Καταιγίδα της Ερήμου), μετέφεραν 177.500 επιβάτες (132.000 τον Ιανουάριο και 45.500 τον Φεβρουάριο) και 209.000 τόνους φορτίου (111.000 τον Ιανουάριο και 98.000 τον Φεβρουάριο).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ “DESERT FAREWELL”

5.1 Προετοιμασία και διεξαγωγή της επιχείρησης

Από την πλευρά των Logistics, η πιο δύσκολη αποστολή καθ’ όλη τη διάρκεια του πολέμου του Περσικού κόλπου ήταν η τελευταία: η αποχώρηση, με κωδικό όνομα “Desert Farewell” (Αποχαιρετισμός της Ερήμου), που ξεκίνησε αμέσως μόλις αποφασίστηκε η κατάπαυση του πυρός και υπογράφηκε η αντίστοιχη συνθήκη στο Safwan του Ιράκ την 3^η Μαρτίου 1991.

Καθ’ όλη τη διάρκεια των επιχειρήσεων η συμμαχία των 37 χωρών, μετέφερε συνολικά στον Περσικό Κόλπο δύναμη αποτελούμενη από 800.000 στρατιώτες κάθε όπλου, 2.800 μαχητικά αεροσκάφη, και πάνω από 225 πολεμικά πλοία.

Στο χρονικό διάστημα των επιθετικών επιχειρήσεων τα πολεμικά αεροσκάφη πραγματοποίησαν 112.000 εξόδους, καταναλώνοντας 87.000 τόνους πυρομαχικών.

Μετά την τεράστια και κοπιαστική επιχείρηση μεταφοράς των δυνάμεων, εξοπλισμού, εφοδίων και υποστήριξης των επιχειρήσεων, τώρα έπρεπε να ακολουθηθεί η αντίστροφη πορεία της συλλογής και μεταφοράς όλων των ανωτέρω από την έρημο πίσω στα λιμάνια και αεροδρόμια αναχώρησης της Σαουδικής Αραβίας και από εκεί στις χώρες από όπου προήλθαν.

«Η μάνικα που έστελνε νερό με πίεση, έπρεπε τώρα να μετατραπεί σε ηλεκτρική σκούπα», όπως χαρακτηριστικά είπε ο επικεφαλής Logistian του Αμερικανικού στρατού κατά τη διάρκεια του πολέμου Στρατηγός W. Pagonis.

Η “Desert Farewell” (Αποχαιρετισμός της Ερήμου), στην περίπτωση που υλοποιούνταν με επιτυχία, θα ήταν η πρώτη επιχείρηση κατά τη διάρκεια του

20^{ου} αιώνα την οποία οι Αμερικανικές δυνάμεις θα έκλειναν με την προγραμματισμένη και βάσει σχεδίου πλήρη συλλογή και αποστολή στην πατρίδα όλου του προσωπικού και εξοπλισμού που είχε κατ' αρχάς μεταφερθεί.

Μετά την λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου οι Η.Π.Α είχαν αφήσει τεράστιες ποσότητες εξοπλισμού να σκουριάσει στην Γερμανία, ενώ η επιστροφή των στρατευμάτων διήρκεσε πολλούς μήνες, ακόμα και χρόνια σε κάποιες περιπτώσεις.⁽¹⁾

Μετά την επιχείρηση της Κορέας μεγάλη ποσότητα του χρησιμοποιηθέντος εξοπλισμού και εφοδίων μεταφέρθηκε στην Ιαπωνία, η όλη διαδικασία όμως δεν έγινε με κάποιο σχέδιο αλλά μάλλον τυχαία.

Τέλος η αναχώρηση των Αμερικανικών στρατευμάτων από το Βιετνάμ ήταν τόσο εσπευσμένη, ώστε εξοπλισμός αξίας δισεκατομμυρίων δολαρίων έμεινε πίσω.

Η όλη επιχείρηση έπρεπε να γίνει με μεγάλη ταχύτητα, καθότι οι Αραβικές χώρες της περιοχής δεν επιθυμούσαν πλέον, μετά τον τερματισμό του πολέμου και την ήττα του Σαντάμ Χουσεΐν, την παραμονή αλλοδαπών δυνάμεων στο έδαφός τους.

Επίσης στην Ευρώπη, παρά το ότι το Σύμφωνο της Βαρσοβίας είχε διαλυθεί και η Σοβιετική Ένωση ήταν στο στάδιο της διάλυσης, οι χώρες μέλη του NATO που είχαν συνεισφέρει σημαντικές δυνάμεις στην εκστρατεία (Η.Π.Α, Γερμανία, Αγγλία, Γαλλία) ανησυχούσαν αφενός για την ετοιμότητα του στρατεύματός τους, αφετέρου δεχόντουσαν σημαντικές πιέσεις από τις κοινωνικές ομάδες που απαιτούσαν την επιστροφή των στρατιωτών και επιθυμούσαν διακαώς την γρήγορη αποχώρηση.

Οι Αμερικανικές δυνάμεις, οι οποίες είχαν μεταφέρει και τον μεγαλύτερο

αριθμό προσωπικού, εξοπλισμού και εφοδίων στην περιοχή, σχεδίαζαν να υλοποιήσουν την επιχείρηση αποχώρησης σε δύο φάσεις:

α. Κατά την φάση 1 να μεταφέρουν πίσω στις Η.Π.Α και τις Ευρωπαϊκές βάσεις τους, μέσα σε διάστημα 90 ημερών, περίπου 365.000 στρατιώτες μαζί με τον εξοπλισμό τους, στον οποίο συμπεριλαμβάνονταν και τα άρματα μάχης, πυροβολικό και πυρομαχικά που τους συνόδευαν.

Η αποχώρηση ξεκίνησε την 8^η Μαρτίου με ρυθμό περίπου 5.000 στρατιώτες την ημέρα και μέχρι την 16^η Απριλίου περισσότεροι από 165.000 στρατιώτες είχαν αναχωρήσει. Μέχρι το τέλος των 90 ημερών, την 3^η Ιουνίου 1991 ο στόχος των 365.000 στρατιωτών είχε ήδη ξεπεραστεί.

β. Κατά την φάση 2, που είχε σχεδιαστεί να διαρκέσει 1 έτος ή και λίγο παραπάνω, θα γινόταν συγκέντρωση, απογραφή, καθαρισμός, συσκευασία, φόρτωση σε αεροσκάφη και πλοία και αποστολή, όλου του εξοπλισμού και προμηθειών που θα είχαν αφήσει πίσω οι δυνάμεις που είχαν αναχωρήσει (Φωτογραφία 5.1)



Πηγή: Pagonis W., Σελ102

Φωτογραφία 5.1

Μέχρι την άνοιξη του 1992 η Αμερικάνικη Διοίκηση Ναυτικών Μεταφορών είχε μεταφέρει από τον Περσικό κόλπο 1,9 εκατομμύρια τόνους υλικά και εξοπλισμό με 456 πλοία.

Η πλειοψηφία του προσωπικού που είχε προγραμματισθεί να ασχοληθεί με το έργο αυτό ήταν έφεδροι που βρίσκονταν ήδη στην περιοχή του περσικού κόλπου 9 με 10 μήνες, προετοιμάζοντας και υποστηρίζοντας τις μάχιμες δυνάμεις, με εξοντωτικό ωράριο 14-18 ωρών εργασίας ημερησίως σε αντίξοες συνθήκες, οπότε η κούραση από το προηγούμενο διάστημα είχε επιβαρύνει προτού καλά – καλά ξεκινήσει το νέο τους έργο.

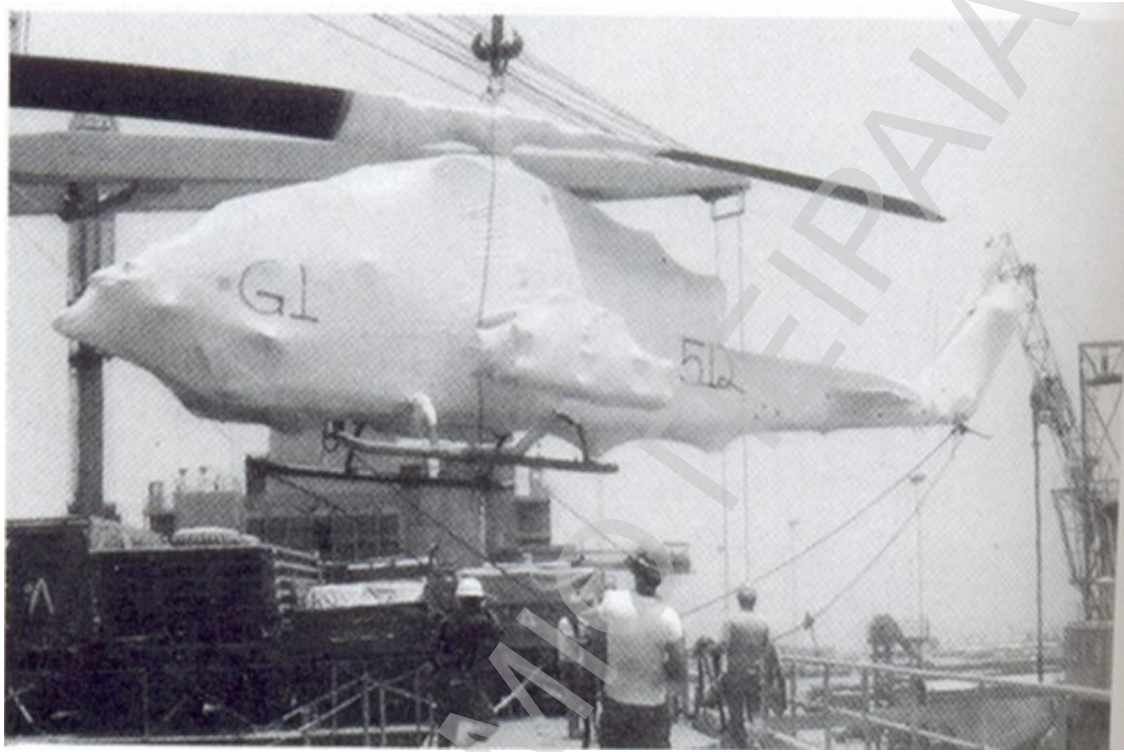
Για να εξομαλυνθεί η κατάσταση και να επιταχυνθούν οι διαδικασίες, στις αρχές Απριλίου του 1991 απεστάλησαν στην περιοχή 6.000 ξεκούραστοι Αμερικανοί στρατιώτες, στην πλειοψηφία τους εν ενεργεία οπλίτες και αξιωματικοί, εθελοντές και μέλη της Εθνικής Φρουράς, ώστε να αποδεσμευτούν οι έφεδροι.

Βέβαια το προσωπικό αυτό έπρεπε να προσαρμοστεί στις ιδιαιτερότητες της περιοχής και να εκπαιδευτεί στις διαδικασίες της αποστολής, γεγονός που επιβράδυνε κάπως το όλο εγχείρημα, πλην όμως αυτό δεν ήταν κάτι καινούργιο για τους πυρήνες των Logistics του Αμερικάνικου στρατού που βρίσκονταν στην περιοχή από την έναρξη των επιχειρήσεων, καθότι η πλειοψηφία του προσωπικού με το οποίο εκτελούσαν την αποστολή τους μέχρι την φάση εκείνη είχε ήδη εναλλαγεί 5 φορές.

Η όλη επιχείρηση προσεγγίστηκε ως εξής:

Αρχικά η συσκευασία των όλων υλικών έγινε με μακροπρόθεσμο ορίζοντα (Φωτογραφία 5.2). Ορισμένα από αυτά ξαναφορτώθηκαν στα

προεγκατεστημένα πλοία που επέστρεψαν στις βάσεις τους στον Ινδικό Ωκεανό.



Πηγή: Pagonis W.
Σελ.102

Φωτογραφία 5.2

Τα λοιπά υλικά και προμήθειες, εκτός από περιορισμένο αριθμό που αγοράστηκε από την κυβέρνηση του Κουβέιτ, του οποίου η αμυντική υποδομή είχε καταστραφεί, επέστρεψαν στις βάσεις τους στην Ευρώπη, την Ασία, την Κεντρική και Βόρεια Αμερική προκειμένου να αναπληρώσουν τα αποθέματα τα οποία είχαν αποσταλεί στον Περσικό κόλπο κατά την έναρξη του πολέμου.

Επίσης όλα τα τρόφιμα που είχαν ημερομηνίες λήξης που πλησίαζαν αλλά και πολλά από τα υλικά που είχαν χρησιμοποιηθεί (π.χ τέντες, σκηνές, κρεβάτια, κουβέρτες κ.λ.π), μοιράσθηκαν στους πρόσφυγες που είχαν κατακλύσει την περιοχή.

Και ο αριθμός των προηγούμενων υλικών μόνο μικρός δεν ήταν: αξίζει να αναφερθεί ότι για την ιατρική υποστήριξη των επιχειρήσεων είχαν μεταφερθεί

16.000 κλίνες σε 64 βασικές νοσοκομειακές εγκαταστάσεις σε 5 χώρες της περιοχής, υλικά που παρέμειναν εκεί.

Όλα τα άρματα μάχης και οχήματα που είχαν φθάσει από τη Γερμανία, επαναχρωματίστηκαν πράσινα προτού αποσταλούν πίσω και περισσότερα από 2.000 οχήματα καθαρίζονταν και αποστειρώνονταν ημερησίως, σύμφωνα με τις οδηγίες του Αμερικανικού Υπουργείου Γεωργίας, για να αποσταλούν πίσω στις Η.Π.Α.

Ο καθαρισμός δεν ήταν ένα απλό ξέπλυμα με νερό, αλλά ένα εντατικό βούρτσισμα με απορρυπαντικό και εν συνεχεία ξέπλυμα και αποστείρωση με ζεστό ατμό όλων των οχημάτων και εξοπλισμού, ώστε να εξασφαλιστεί ότι δεν υπήρχε πουθενά άμμος ή σκόνη. Η εργασία καθαρισμού και απολύμανσης λάμβανε χώρα σε 4 εγκαταστάσεις και αποτέλεσε την μεγαλύτερη μεμονωμένη επιχείρηση κατά την “Desert Farewell” (Αποχαιρετισμός της Ερήμου).⁽²⁾

Σε πολλές περιπτώσεις οχημάτων, όπως στα άρματα M1, αποσυναρμολογούνταν η μηχανή από το όχημα, η οποία αφού καθαριζόταν ξεχωριστά, επανασυναρμολογούνταν και τότε μόνο το άρμα ήταν έτοιμο για αποστολή.

Επιπρόσθετα των ανωτέρω, όλα τα πυρομαχικά (περίπου 350.000 τόνοι) και τα κιβώτια και Container αποθήκευσης τους καθαρίστηκαν και απολυμάνθηκαν προτού συσκευαστούν για αποστολή.

Για να αντιμετωπισθούν οι τεράστιες ανάγκες σε νερό, αυτό μεταφερόταν είτε με βυτία, είτε μέσω προσωρινών σωληνώσεων, μετά την χρήση του συλλεγόταν σε δεξαμενές, φιλτραριζόταν και αποσταζόταν μέσω μονάδων Reverse Osmosis και εν συνεχεία επαναχρησιμοποιούνταν.

Στην έρημο του Κουβέιτ και της Σαουδικής Αραβίας, ειδικές μονάδες

σάρωναν τις περιοχές των επιχειρήσεων για να εντοπίσουν, συλλέξουν, αποστειρώσουν και εν συνεχεία συσκευάσουν τα χαμένα ή εγκαταλελειμμένα υλικά. Όσα εκ των εντοπισθέντων δεν ήταν κατάλληλα για περαιτέρω χρήση αποσύρονταν και καταστρέφονταν σε ειδικές εγκαταστάσεις.

Ένα βασικό πρόβλημα που αντιμετώπισαν οι σύμμαχοι μετά την απρόσμενα σύντομη νίκη τους και το οποίο δημιούργησε προβλήματα και καθυστερήσεις στην επιχείρηση “Desert Farewell” (Αποχαιρετισμός της Ερήμου), ήταν ο μεγάλος αριθμός Ιρακινών αιχμαλώτων πολέμου που συνελήφθησαν κατά τις πρώτες εβδομάδες του πολέμου.

Βέβαια υπήρχε πρόβλεψη ότι σε περίπτωση νίκης ο αριθμός τους θα ήταν περί τις 100.000 άτομα, πλην όμως δεν υπήρχε πρόβλεψη για εγκαταστάσεις στέγασης και συντήρησης τους.

Η όλη επιχείρηση δημιουργίας στρατοπέδων αιχμαλώτων ξεκίνησε την τρίτη εβδομάδα του Φεβρουαρίου και σε αυτήν απασχολήθηκαν 9.000 στρατιώτες της Αμερικανικής στρατιωτικής δύναμης. Η άφιξη των πρώτων 450 Ιρακινών αιχμαλώτων ξεκίνησε την 20^η Φεβρουαρίου 1991, πριν την έναρξη των χερσαίων επιχειρήσεων και συνεχίστηκε με εκθετικό ρυθμό στις επόμενες ημέρες.

Ακόμα όμως και στην διαδικασία μεταφοράς των αιχμαλώτων παρουσιάστηκαν προβλήματα, καθότι το σενάριο ήταν αυτοί που θα συλαμβάνονταν στην πρώτη γραμμή, να μεταφέρονται στα στρατόπεδα με τα άδεια από πυρομαχικά φορητά που θα επέστρεφαν στα μετόπισθεν.

Πλην όμως η μικρή διάρκεια των χερσαίων επιχειρήσεων, μείωσε και τον αριθμό των δρομολογίων υποστήριξης με πυρομαχικά με αποτέλεσμα να παρατηρείται έλλειψη μεταφορικών μέσων για τους αιχμαλώτους, ο αριθμός

των οποίων αύξανε καθημερινά. Για να εξομαλυνθεί η κατάσταση νοικιάστηκαν λεωφορεία, ενέργεια που επιβάρυνε τον προϋπολογισμό της επιχείρησης.

Κατά τις πρώτες 120 ημέρες της επιχείρησης “Desert Farewell” (Αποχαιρετισμός της Ερήμου), καθαρίστηκαν, φορτώθηκαν και απεστάλησαν περισσότερα από 117.000 τροχοφόρα και 12.000 ερπυστριοφόρα οχήματα, 2.000 ελικόπτερα και 41.000 Container με υλικά και εξοπλισμό.

Στο τέλος του 1991 παρέμεναν τελικά μόνο 30.000 τόνοι πυρομαχικών στο Σαουδαραβικό έδαφος, οι οποίοι λίγους μήνες μετά είχαν και αυτοί απομακρυνθεί.⁽³⁾

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΚΟΠΙΑ ΤΩΝ LOGISTICS

6.1 Ο στρατηγικός ρόλος των Logistics στην επιτυχία των επιχειρήσεων

Ο συγγραφέας James Huston στο βιβλίο του «The Sinews of War: Army Logistics, 1775-1953»,⁽¹⁾ αναφέρει ότι «τα Logistics σε πολλές περιπτώσεις αποτελούν περιοριστικό παράγοντα της στρατηγικής κατά τις πολεμικές επιχειρήσεις». Και αυτό, διότι έχει αποδειχθεί ότι τελικά η υποδομή και τακτική στον τομέα των Logistics είναι τόσο σημαντική όσο η διπλωματία, αλλά και οι οικονομικές και στρατιωτικές παράμετροι κατά την εξέλιξη του πολέμου.

Η γεωπολιτική θέση κυρίως των ΗΠΑ, την οποία χώριζαν δύο ωκεανοί από την περιοχή του Περσικού κόλπου, αλλά και των κυριοτέρων Ευρωπαϊκών συμμάχων της, επηρέασε την πορεία του πολέμου.

Η όλη ψυχροπολεμική φιλοσοφία που επικρατούσε στην Ευρώπη και τις Η.Π.Α μέχρι την εποχή εκείνη, ανάγκαζε τις χώρες του NATO, να διατηρούν μεγάλες δυνάμεις στα σύνορα με τις ανατολικές χώρες του Συμφώνου της Βαρσοβίας, ώστε να είναι σε θέση να αποτρέψουν τυχόν εισβολή τους στη Δύση.

Όλος λοιπόν ο στρατηγικός τους σχεδιασμός και η υποδομή στον τομέα των Logistics προσανατολιζόταν στην ανωτέρω τοπική Ευρωπαϊκή αποστολή, με αποτέλεσμα η νέα περιφερειακή κρίση που προέκυψε αιφνιδιαστικά να τους βρει ανέτοιμους να αντιδράσουν άμεσα.

Για παράδειγμα στην Ευρώπη ο σχεδιασμός δεν προέβλεπε φορτηγά μεταφοράς βαρέων οχημάτων, τα οποία ήταν άκρως απαραίτητα για την

μεταφορά των αρμάτων μάχης στο θέατρο των επιχειρήσεων κατά την “Desert Storm”, καθότι υπήρχε ανεπτυγμένο σιδηροδρομικό δίκτυο που μπορούσε να εξυπηρετήσει το έργο αυτό.

Οι συμμαχικές δυνάμεις και κυρίως οι Η.Π.Α που ηγήθηκαν των επιχειρήσεων αλλά και διέθεσαν το μεγαλύτερο μέρος του στρατού και εξοπλισμού, έπρεπε να μεταφέρουν στην εμπόλεμη περιοχή περί τους 800.000 στρατιώτες (άνω των 500.000 μετέφεραν μόνο οι Αμερικανοί), να τους συντηρήσουν, εξοπλίσουν και εφοδιάσουν με όλα τα σύγχρονα μέσα για να αντεπεξέλθουν στις ανάγκες του επικείμενου πολέμου.

Όλη η ανωτέρω επιχείρηση, η οποία εντάσσεται στον γενικότερο στρατηγικό σχεδιασμό μεταφοράς των απαιτούμενων συμμαχικών δυνάμεων ώστε οι πιθανότητες επικράτησης επί του Ιράκ να είναι σημαντικές, απαίτησε σχολαστικό σχεδιασμό, παράλληλη συνδρομή πολλών χωρών σε διάφορους τομείς, τόσο στρατηγικούς (διάθεση στρατευμάτων, πολεμικού υλικού κ.λ.π) όσο και υποστηρικτικούς (διάθεση μεταφορικών μέσων, υγειονομικού υλικού, παροχές διευκολύνσεων λιμένων και αεροδρομίων κ.λ.π) και δυναμικό σύστημα μεταφορών το οποίο όμως τελικά αποτέλεσε και την αχίλλειο φτέρνα της, καθότι διήρκεσε συνολικά 5,5 μήνες.

Όπως απέδειξε η επιχείρηση Desert Storm (Καταιγίδα της Ερήμου), οι σύμμαχοι διέθεταν μεγάλο αριθμό στρατιωτών, αρμάτων, πυροβόλων, αεροσκαφών και πυρομαχικών, μικρή όμως, συγκριτικά με τα προηγούμενα μεγέθη, μεταφορική ικανότητα ώστε να επιτύχουν την μεταφορά τους έγκαιρα και σύμφωνα με τον στρατηγικό σχεδιασμό τους, ο οποίος για να είναι αποτελεσματικός έπρεπε να υλοποιηθεί κατόπιν προειδοποίησης 30 ημερών.

Για μία ακόμη φορά λοιπόν σε μία μεγάλη επιχείρηση, την εκστρατεία του

Περσικού κόλπου, είχε δοθεί προτεραιότητα στην δημιουργία μονάδων κρούσης σε βάρος της υποδομής στον τομέα της υποστήριξης αυτών, γεγονός που απεδείχθη περίτρανα στην εξέλιξη του πολέμου.

Μία ίσως από τις μεγαλύτερες συνεισφορές των ΗΠΑ στην τέχνη του πολέμου ήταν η ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς και υποστήριξης υπερπόντιων πολεμικών επιχειρήσεων μεγάλης έκτασης.

Ο πόλεμος με το Μεξικό το 1846, ο Ισπανό -Αμερικανικός πόλεμος στην Κούβα και τις Φιλιππίνες το 1898, ο Πρώτος και Δεύτερος Παγκόσμιος πόλεμος και ο πόλεμος της Κορέας και του Βιετνάμ, βασίστηκαν κυρίως στην εκμετάλλευση από τις ΗΠΑ των στρατηγικών θαλασσίων γραμμών και μέσων, προκειμένου να μεταφερθούν και υποστηριχθούν στρατιωτικές δυνάμεις σε όλα τα μήκη και πλάτη του πλανήτη.

Στον πόλεμο του Περσικού Κόλπου, στις ανωτέρω θαλάσσιες, προστέθηκαν και οι στρατηγικές αεροπορικές μεταφορές οι οποίες ενδυνάμωσαν την μεταφορική ικανότητα και συνεισέφεραν στην ευκινησία των δυνάμεων.

Η ανωτέρω όμως σημαντική μεταφορική ικανότητα δεν αποτέλεσε τελικά πανάκεια και πλεονέκτημα, αλλά βασικό περιοριστικό παράγοντα έναρξης των πολεμικών επιχειρήσεων της συμμαχίας που είχε δημιουργηθεί κατά του Ιράκ, διότι παρόλη την ύπαρξη σχεδίου στρατηγικών μεταφορών, το όλο σύστημα Logistics επέδειξε μεγάλες αδυναμίες, όπως:

α. Η έλλειψη των απαραίτητων μέσων για να ανταποκριθούν στο μεταφορικό έργο: Τα αεροσκάφη C-141 αποτελούσαν ένα γερασμένο μεταφορικό μέσο, ενώ τα νεώτερα C-17 που κατασκευάζονταν και προορίζονταν ως διάδοχοί τους, θα είχαν μικρότερη μεταφορική ικανότητα.

Επίσης οι αεροπορικές εταιρείες που συνεργάζονταν με την Αμερικανική κυβέρνηση στο πρόγραμμα του εφεδρικού αεροπορικού στόλου αντικαθιστούσαν σταδιακά τα μεγάλα και πολυέξοδα Boeing 747 των στόλων τους με μικρότερα οικονομικότερα και πιο κατάλληλα για τις αγορές στόχο τους.

β. Η αδυναμία έγκαιρης εξασφάλισης του απαραίτητου αριθμού ενδιάμεσων αεροδρομίων ανεφοδιασμού και υποστήριξης των αεροσκαφών που μετέβαιναν στην περιοχή του κόλπου με αποτέλεσμα την εμφάνιση μεγάλων καθυστερήσεων άφιξης αλλά και εκφόρτωσης των.

γ. Η αδυναμία έγκαιρης δημιουργίας της κατάλληλης υποδομής υποδοχής (π.χ μηχανήματα φορτοεκφορτώσεως, φορτηγά και λεωφορεία για τις μεταφορές, στεγασμένες αποθήκες κ.λ.π.) των στρατευμάτων και εξοπλισμού στα σημεία τελικού προορισμού τους στον Περσικό κόλπο, με αποτέλεσμα την συσσώρευση βουνών από κρίσιμα εφόδια, χωρίς αυτά να προωθούνται έγκαιρα στους τελικούς τους προορισμούς.

δ. Η έλλειψη συντονισμού μεταξύ των υπευθύνων στρατηγικού σχεδιασμού και τακτικής οργάνωσης υποστήριξης αναφορικά με το τι ακριβώς θα μεταφερθεί και σε τι ποσότητα μαζί με τις αποστελλόμενες μονάδες.

Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι διοικητές των μεταφερόμενων μάχιμων μονάδων να παίρνουν μαζί τους, εκτός από τα προβλεπόμενα βάσει σχεδίου, επιπλέον και ότι αυτοί θεωρούσαν χρήσιμο ώστε να αντεπεξέλθουν στις πολεμικές επιχειρήσεις καταλαμβάνοντας χώρο που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την μεταφορά άλλων πολυτιμότερων εφοδίων.

Οι Η.Π.Α λοιπόν παρότι διέθεσαν για την επιτυχία του πολέμου του Περσικού Κόλπου σχεδόν το 1/3 των συμβατικών τους δυνάμεων, χρησιμοποίησαν όλη την διαθέσιμη μεταφορική τους ικανότητα

συνεπικουρούμενη από την εφεδρεία, την Εθνική Φρουρά, αλλά και μεταφορικές εταιρείες τόσο εγχώριες όσο και αλλοδαπές.

Το τελικό αποτέλεσμα, παρότι επιτυχημένο, κατέδειξε ότι ο αρχικός στρατηγικός σχεδιασμός υποστήριξης επιχειρήσεων ανά την υφήλιο ήταν ανέφικτος και απαιτούσε αναθεώρηση στα πλαίσια των νέων γεωπολιτικών συνθηκών που είχαν διαμορφωθεί και του κυρίαρχου ρόλου που επιθυμούσαν οι Η.Π.Α να διαδραματίσουν.

6.2 Η συνεισφορά του έργου των Logistics

Πολλές φορές οι Logisticians, σε όλους τους τομείς που δραστηριοποιούνται, προσπαθούν να δώσουν λύση σε άλυτα προβλήματα. Η σύρραξη με το Ιράκ στον Περσικό Κόλπο αποτέλεσε μία τέτοια περίπτωση, αφενός λόγω περιορισμών στον χρόνο που απαιτείτο για να υλοποιηθεί η επιχείρηση, αφετέρου λόγω των μεγάλων αποστάσεων που έπρεπε να διανυθούν μέχρι την περιοχή.

Βέβαια δεν πρέπει να παραβλεφθούν και τα θετικά σημεία του σχεδιασμού της επιχείρησης τα οποία βοήθησαν την υλοποίησή της, όπως η υποστήριξη των συμμάχων από τα κράτη της περιοχής, όσο αυτό ήταν δυνατό, σε υποδομές, εφόδια, μεταφορικά μέσα κ.λ.π.

Ενδεχομένως αν η ίδια επιχείρηση έπρεπε να πραγματοποιηθεί π.χ. στην Κεντρική Αφρική, η κατάληξή της να μην ήταν το ίδιο επιτυχημένη.

Ακόμη η δυνατότητα που διέθεταν οι σύμμαχοι για αποστολή των υλικών στην περιοχή των επιχειρήσεων μέσω πολλαπλών μεταφορικών οδών, γεγονός που δεν επέτρεψε στους Ιρακινούς να παρέμβουν και να δυσχεράνουν το έργο συγκέντρωσης των δυνάμεων και εφοδιασμού των.

Τα Logistics γενικότερα απαιτούν οικονομία και πλήρη εκμετάλλευση του διαθέσιμου χώρου και μέσων, ακολουθώντας το σύστημα “Just in Time”.

Στην περίπτωση της Επιχείρησης “Desert Storm” (Καταιγίδα της Ερήμου), χρησιμοποιήθηκε ένα σύστημα “push” προκειμένου να μεταφερθούν όσο το δυνατόν περισσότερα εφόδια στην περιοχή των επιχειρήσεων (Η Κεντρική Αμερικανική Στρατιωτική Διοίκηση είχε αποφασίσει να δημιουργήσει ένα απόθεμα ασφαλείας προμηθειών 60 ημερών, έναντι των 30 ημερών που προβλεπόταν στον αρχικό σχεδιασμό της επιχείρησης), χωρίς όμως να έχει οργανωθεί προηγουμένως το σύστημα υποδοχής και χειρισμού αυτών.

Και αυτό διότι προτιμήθηκε να δοθεί προτεραιότητα στην μεταφορά των μαχίμων μονάδων χωρίς να μεταφερθούν και οι αντίστοιχες μονάδες υποστήριξης, τόσο σε προσωπικό όσο και σε μέσα.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στα αρχικά στάδια της “Desert Shield” (Ασπίδα της Ερήμου), η αναλογία εξοπλισμού υποστήριξης προς εξοπλισμό μάχης ήταν λιγότερο από 1:1.

Η αναλογία αυτή στη συνέχεια βελτιώθηκε σε 1.4:1, ποσοστό όμως σημαντικά χαμηλότερο από το 2:1 που προέβλεπε ο στρατηγικός σχεδιασμός των επιχειρήσεων. ⁽¹⁾

Αποτέλεσμα της τακτικής αυτής ήταν η συσσώρευση εφοδίων και εξοπλισμού τόσο στα σημεία αναχώρησης όσο και στα σημεία προορισμού, χωρίς να είναι δυνατή η διαλογή, ταξινόμηση και γρήγορη προώθηση τους στις μονάδες κρούσης.

Έτσι τίθεντο σε κίνδυνο οι μάχιμες δυνάμεις που μεταφέρονταν στην περιοχή, καθότι σε περίπτωση Ιρακινής επιθέσεως δεν διέθεταν αφενός τα απαραίτητα αποθέματα (π.χ. πυρομαχικών, ανταλλακτικών) για να

ανταπεξέλθουν σε πολυήμερες εχθροπραξίες, αφετέρου τον αριθμό των μεταφορικών μέσων για να προωθηθούν στις στρατηγικές τους θέσεις.

Για να λυθούν τα προβλήματα αυτά έπρεπε να υπογραφούν συμβάσεις με την τοπική αγορά για την μίσθωση των απαραίτητων μεταφορικών οχημάτων επιβαρύνοντας τον προϋπολογισμό της επιχείρησης, αλλά και να χρησιμοποιηθεί προσωπικό και μέσα μαχίμων μονάδων σε υποστηρικτικό ρόλο (μεταφορές, εφοδιασμός κ.λ.π.) για τον οποίο δεν διέθεταν την απαραίτητη εκπαίδευση.

Από την άλλη πλευρά οι κωδικοί των υλικών που αποθεματοποιούνταν, δεν βασίζονταν πάντοτε σε ακριβείς προβλέψεις των πραγματικά υφισταμένων αναγκών, καθότι δεν υπήρχαν προηγούμενα στατιστικά στοιχεία τέτοιας επιχείρησης παγκοσμίως.

Για παράδειγμα αναφέρουμε ότι την 24^η Φεβρουαρίου 1991 τα αποθέματα σε «έξυπνα» κατευθυνόμενα βλήματα είχαν πέσει σε 8 ημέρες, λόγω των απαιτήσεων που είχαν δημιουργηθεί για εκτεταμένη χρήση τους κατά των Ιρακινών αρμάτων μάχης.

Την ανωτέρω κατάσταση επιβάρυνε το γεγονός ότι λόγω της μη προώθησης προσωπικού υποστήριξης, το οποίο υπό κανονικές συνθήκες συνόδευε κάθε μάχιμη μονάδα και γνώριζε τις ανάγκες της, όλα τα εφόδια και υλικά που αυτές αιτούσαν χαρακτηρίζονταν «υψηλής προτεραιότητας», οπότε οι Logisticians των συμμαχικών δυνάμεων που ευρίσκονταν στην περιοχή του Περσικού κόλπου δεν λάμβαναν ακριβείς πληροφορίες για τις πραγματικές τους ανάγκες και τελικά δεν υφίστατο σωστή ιεράρχηση των πραγματικά επειγόντων εφοδίων από αυτά που είχαν χαμηλότερη προτεραιότητα, οπότε αυτά που έφθαναν πολλές φορές δεν ήταν τα άκρως απαραίτητα με αποτέλεσμα να

παρατηρούνται ελλείψεις.

Το πρόβλημα αυτό επηρέασε ιδιαίτερα τις αερομεταφορές, οι οποίες λόγω του ταχύτερου της μεταφοράς, αναγκάστηκαν να αυξήσουν τόσο την συχνότητα όσο και τον όγκο του μεταφερόμενου φορτίου για να αντεπεξέλθουν, τελικά, μερικώς στις απαιτήσεις.

Για να υπάρξει πλήρης κάλυψη των αερομεταφορικών αναγκών έπρεπε να απογειώνεται από τις βάσεις αναχώρησης ένα αεροσκάφος ανά 30 λεπτά, γεγονός ανέφικτο καθότι υπήρχαν καθυστερήσεις κατά την διαδικασία φορτώσεων.

Επίσης δημιουργήθηκαν προβλήματα και κατά την φάση της αποχώρησης, την επιχείρηση “Desert Farewell” (Αποχαιρετισμός της Ερήμου), καθότι κατά την σύντομη διάρκεια του πολέμου δεν αναλώθηκαν οι ποσότητες εφοδίων και πυρομαχικών που μεταφέρθηκαν και ανεμένετο να χρησιμοποιηθούν, με αποτέλεσμα το έργο συλλογής, απογραφής, επανασυσκευασίας και αποστολής στις βάσεις προορισμού των να είναι πολύπλοκο και επίπονο.

Τέλος οι ανωτέρω περιοχές υποδοχής και αποθήκευσης εφοδίων και εξοπλισμού, αποτελούσαν ελκυστικό στόχο για δολιοφθορά (ιδίως με χημικά και βιολογικά όπλα τα οποία διέθετε το Ιρακινό οπλοστάσιο), καθότι ήταν δύσκολο έως αδύνατο να υπάρξει πλήρης εποπτεία τους, με τόσο όγκο συσσωρευμένο σε αυτές.

Τυχόν τέτοια ενέργεια θα δημιουργούσε ελλείψεις κρίσιμων υλικών τόσο στον τομέα των καθαρά πολεμικών επιχειρήσεων όσο και στον τομέα Διοικητικής Μέριμνας και ενδεχόμενα να είχε περαιτέρω δυσμενείς συνέπειες για τους συμμάχους στην πορεία του πολέμου.

6.3 Business Logistics vs Military Logistics

Παρότι η γενικότερη ιδέα και φιλοσοφία των Logistics είναι ίδια τόσο στον επιχειρηματικό όσο και τον στρατιωτικό τομέα, υπάρχουν κάποιες ειδικές, αλλά θεμελιώδεις διαφορές που οδηγούν στην εφαρμογή τους με διαφορετικό τρόπο σε κάθε περίπτωση.

Η μεγαλύτερη ίσως διαφορά είναι ότι ενώ οι επιχειρήσεις εστιάζονται και μετρούν το αποτέλεσμα με βάση τα κέρδη τους, οι σύγχρονες Ένοπλες Δυνάμεις δίνουν βάση στην αποτελεσματική υλοποίηση των πολεμικών επιχειρήσεων ενώ παράλληλα ενδιαφέρονται με τον ίδιο συντελεστή βαρύτητας για την ασφάλεια προσωπικού και υλικού καθότι η πολεμική δράση είναι άμεσα συνδεδεμένη με τη ζωή και το θάνατο.

Και βέβαια από την πλευρά των επιχειρήσεων το κέρδος είναι βασικός παράγοντας ο οποίος καθορίζει την επιβιωσιμότητα τους στο τοπικό, ευρύτερο ή και παγκοσμιοποιημένο ανταγωνιστικό περιβάλλον στο οποίο καλούνται να δραστηριοποιηθούν.

Όμως η αντιμετώπιση της πιθανότητας της μη επιβίωσης, με την κυριολεκτική έννοια της λέξης και του πραγματικού θανάτου ανθρώπων, τείνει να αλλάζει όλα τα σχέδια και υπολογισμούς.

Οι υπεύθυνοι στρατηγικού σχεδιασμού των Ενόπλων Δυνάμεων στον τομέα Διοικητικής Μέριμνας, θυσιάζουν ένα μέρος της αποτελεσματικότητας των Logistics προκειμένου να εξασφαλίσουν μεγαλύτερα περιθώρια ασφαλείας.⁽¹⁾

Για τον λόγο αυτό προχωρούν στην δημιουργία πλεοναζόντων αποθεμάτων ασφαλείας, χρησιμοποιούν περισσότερο προσωπικό για εργασίες που μπορούν να γίνουν και από λιγότερους, και γενικώς χτίζουν ένα σύστημα που πολλές φορές δείχνει σπάταλο, αντισοικονομικό και γεμάτο περιπτώσεις

αλληλοκαλύψεις, προκειμένου να αποφύγουν ανεπιθύμητες ελλείψεις και δυσάρεστες εκπλήξεις από την πλευρά του εχθρού.

Άλλη σημαντική διαφορά αποτελεί το γεγονός ότι στο στρατό άνθρωποι νεαρής ηλικίας και διαφόρων μορφωτικών επιπέδων αναλαμβάνουν μεγάλες ευθύνες, είτε χειριζόμενοι εξοπλισμό μεγάλης αξίας, είτε λαμβάνοντας αποφάσεις, πολλές φορές υπό πίεση, από τις οποίες διακυβεύονται ανθρώπινες ζωές.

Ένας νεαρός Λοχαγός στα 25 του μπορεί να είναι προσωπικά υπεύθυνος για τις ζωές εκατοντάδων στρατιωτών του λόχου του. Ένας υπαξιωματικός τεχνίτης, απόφοιτος Λυκείου, μπορεί να χειρίζεται εξοπλισμό αξίας δισεκατομμυρίων δολαρίων.

Ένας Υποσμηναγός της πολεμικής Αεροπορίας πιλότος μαχητικού αεροσκάφους και ένας Υποπλοίαρχος του Πολεμικού Ναυτικού, Κυβερνήτης μίας Πυραυλακάτου συνδυάζουν και τις δύο ανωτέρω υπευθυνότητες.

Μία τέτοια τακτική και εμπειρία, ως επί το πλείστον, θεωρείται αδιανόητη στον τομέα των επιχειρήσεων ειδικότερα τόσο νωρίς στην επαγγελματική ζωή των στελεχών.

Από την μία πλευρά αυτό είναι σωστό καθότι η εμπειρία της ηλικίας αλλά και της τριβής με κάποιο αντικείμενο δεν αντικαθίστανται εύκολα με οποιαδήποτε μορφής εκπαίδευση.

Από την άλλη βέβαια η ανάληψη υπευθυνοτήτων σε μικρή ηλικία, όπου υφίσταται ενθουσιασμός, δύναμη και όρεξη για κάθε τι καινούργιο, σε συνδυασμό με την κατάλληλη κατάρτιση και εκπαίδευση, ωριμάζουν τον νέο και τον κάνουν πολλές φορές αποτελεσματικότερο.

Ο ρυθμός εναλλαγής του προσωπικού από τις διάφορες θέσεις, ο οποίος

στις Ένοπλες Δυνάμεις είναι πολύ μεγαλύτερος από ότι στις επιχειρήσεις, αποτελεί ακόμη ένα παράγοντα που πρέπει να αναφερθεί καθότι επηρεάζει την επιθυμητή απόδοση .

Το φαινόμενο αυτό παρατηρήθηκε και στον τομέα των Logistics του πολέμου του Περσικού Κόλπου όπου το προσωπικό που υποστήριζε την Διοικητική Μέριμνα των συμμαχικών δυνάμεων, σε μεγάλο βαθμό ήταν από διαφορετικές ειδικότητες λόγω των προτεραιοτήτων μεταφορών των μάχιμων μονάδων που είχαν δοθεί και εναλλασσόταν σε ποσοστό μέχρι και 95% μονομιάς, γεγονός που επαναλήφθηκε συνολικά 6 φορές κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων.

Η τακτική αυτή δημιουργούσε στους πυρήνες των Logistics, μεγάλα προβλήματα καθότι απαιτείτο πάλι κάποιας μορφής βασική εκπαίδευση των νεοεισερχομένων προκειμένου να ενημερωθούν για το αντικείμενο, την στιγμή που η πίεση χρόνου ήταν μεγάλη και οι απαιτήσεις για καλή απόδοση από την πρώτη στιγμή ανελαστικές.

Βέβαια το προσωπικό που εναλλασσόταν είχε μία κοινή βασική στρατιωτική εκπαίδευση και νοοτροπία, στηριζόμενη στην αυστηρά ιεραρχική δομή του Στρατού, οπότε υπήρχε μία αρχική βάση συνεννόησης και κατανόησης, γεγονός το οποίο στο περιβάλλον των επιχειρήσεων δεν είναι πάντοτε δυνατόν.

6.4 Διδάγματα για μελλοντικές πολεμικές επιχειρήσεις

Με βάση την αποκτηθείσα εμπειρία από τον πόλεμο του Περσικού Κόλπου, αντιλαμβανόμαστε ότι οι μελλοντικές “Desert Shield” (Ασπίδα της Ερήμου) και “Desert Storm” (Καταιγίδα της Ερήμου), θα εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από

την περιοχή εξέλιξης της κρίσης και την αποτελεσματικότητα των Logistics, τα οποία θα επηρεάζουν την ταχύτητα της αποστολής, τον συγχρονισμό και ρυθμό εκτέλεσης των πολεμικών επιχειρήσεων.

“Good Logistics is Combat Power” (Τα αποτελεσματικά Logistics αποτελούν μαχητική ισχύ), ⁽¹⁾ ήταν το σύνθημα που υιοθέτησαν οι Logisticians των Η.Π.Α που συμμετείχαν στην εκστρατεία κατά του Ιράκ, θέλοντας έτσι να καταδείξουν το όραμα τους για το επίπεδο Διοικητικής Μέριμνας που επιθυμούσαν να επιτύχουν και το πόσο συνυφασμένο ήταν αυτό με την επιτυχία του πολέμου.

Σημεία κλειδιά που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη είναι κυρίως:

α. Η αποτελεσματικότητα και ταχύτητα των στρατηγικών μεταφορών, η οποία με τη σειρά της εξαρτάται από την απόσταση του θεάτρου επιχειρήσεων από τις αρχικές βάσεις αναχώρησης των δυνάμεων και την ύπαρξη των κατάλληλων μεταφορικών μέσων (αριθμός, είδος) για κάθε περίπτωση.

Για να επιτευχθούν οι ανωτέρω στόχοι πρέπει να υφίσταται κεντρικό στρατηγικό σχέδιο, το οποίο σε τακτά χρονικά διαστήματα να δοκιμάζεται μέσω κατάλληλων εκπαιδεύσεων, ασκήσεων και εν συνεχεία αφού διαπιστωθούν τα αδύνατα σημεία του και συνδυασθούν με το υφιστάμενο πολιτικοοικονομικό περιβάλλον της τρέχουσας περιόδου να αναθεωρείται κατάλληλα και να εφαρμόζεται χωρίς παρεκκλίσεις.

Παράλληλα, να περάσει σε όλο το εμπλεκόμενο προσωπικό, μάχιμο και υποστηρικτικό, το μήνυμα ότι πολεμικές επιχειρήσεις χωρίς οργανωμένη Διοικητική Μέριμνα δεν γίνονται και ότι οι μονάδες πρώτης γραμμής πρέπει να συνοδεύονται απαραίτητα από τις αντίστοιχες υποστήριξης, αν όχι ο μεγάλος όγκος αυτών να προηγείται.

β. Η εξασφάλιση κατάλληλων ενδιάμεσων σταθμών υποστήριξης των

μεταφορικών μέσων (ανάλογα με ποια περιοχή της υφηλίου εξελίσσεται ο πόλεμος).

Έτσι θα αποφευχθεί συσσώρευση προσωπικού, μέσων και εφοδίων στις βάσεις αναχώρησης και τους ενδιάμεσους σταθμούς με αποτέλεσμα καθυστερήσεις άφιξης στους τελικούς προορισμούς, γεγονός που όπως ήδη έχουμε αναφέρει επηρεάζει την επιτυχία των πολεμικών επιχειρήσεων.

γ. Η δημιουργία κατάλληλης υποδομής υποστήριξης στρατευμάτων, εξοπλισμού και εφοδίων στις περιοχές υποδοχής.

Η υποδομή αυτή πρέπει να δημιουργείται πριν την άφιξη των μάχιμων μονάδων, μετά του εξοπλισμού τους και των απαραίτητων εφοδίων, έτσι ώστε το εν συνεχεία έργο να είναι καθαρά επιχειρησιακό.

Η δημιουργία της υποδομής αυτής δεν εξαρτάται μόνο από την ικανότητα και τα μέσα των Logisticians των Ενόπλων Δυνάμεων, αλλά και την προεργασία που έχει γίνει από τις κυβερνήσεις σε πολιτικό και διπλωματικό επίπεδο. Χωρίς την υποδομή, το έργο των Logistics και η στρατιωτική ισχύς και υπεροπλία αποδυναμώνονται.

Και με αποδυναμωμένη την στρατιωτική ισχύ τα πολιτικά, διπλωματικά και οικονομικά εργαλεία δύναμης και επηρεασμού γίνονται λιγότερο αποτελεσματικά.

Το γεγονός αυτό αναδείχθηκε στον πόλεμο του Περσικού Κόλπου, όπου οι Η.Π.Α και οι σύμμαχοι τους διέθεταν στρατιωτική υπεροπλία, πολιτική, διπλωματική και οικονομική υπεροχή, οι αδυναμίες όμως στον τομέα μεταφοράς και Διοικητικής Μέριμνας των στρατιωτικών δυνάμεων στην περιοχή των επιχειρήσεων καθυστέρησαν για μεγάλο χρονικό διάστημα και έθεσαν σε κίνδυνο την εξέλιξη της αποστολής.

Εάν ο Ιρακινός στρατός, που στο διάστημα Αυγούστου – Νοεμβρίου 1990 διέθετε την αριθμητική υπεροχή στην περιοχή, είχε αποφασίσει να αναλάβει επιθετική δράση κατά της Σαουδικής Αραβίας ενδεχομένως η ιστορία σήμερα να είχε γραφτεί διαφορετικά.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ανατρέχοντας στην παρούσα μελέτη, διαπιστώνουμε ότι η Logistics πλευρά των πολεμικών επιχειρήσεων τις περισσότερες φορές δεν είναι τίποτε άλλο από μία σειρά δυσκολιών όπου η μία διαδέχεται την άλλη.

Τα προβλήματα εμφανίζονται συνεχώς, μεγαλώνουν, συγχωνεύονται, επιλύονται και επανεμφανίζονται με άλλη μορφή για να ξεκινήσει πάλι ο αντίστοιχος κύκλος.

Κάτω από το πρίσμα αυτό είναι εύλογο να αναρωτιέται κανείς πως τελικά καταφέρνουν οι στρατοί να οργανώνονται, να μεταφέρονται στο θέατρο επιχειρήσεων, να συντηρούνται και να επιτυγχάνουν τελικά μεγάλες νίκες.

Όσο περισσότερο μελετάει κανείς την τέχνη του πολέμου, τόσο αντιλαμβάνεται ότι τα στοιχεία, διαχρονικά, επιβεβαιώνουν το γεγονός πως εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη οργάνωση και το επίπεδο Διοικητικής Μέριμνας που είναι σε θέση να εξασφαλιστεί.

Δεν χρειάζεται κάποια ειδική ικανότητα ή φαντασία για να αποφασίσει η στρατιωτική ηγεσία που πρέπει να βρίσκονται τα στρατεύματα και πότε, σε αντίθεση με την ειδική γνώση και σκληρή δουλειά που απαιτούνται για να εξασφαλιστούν τα κατάλληλα μέσα μεταφοράς, να δρομολογηθούν με τον εργονομικότερο και οικονομικότερο τρόπο, να μεταφέρουν με ασφάλεια τον απαραίτητο εξοπλισμό και εφόδια που είναι απαραίτητα για την συντήρηση του στρατού και την επιτυχία της αποστολής του.

Η βαθιά γνώση των απαιτήσεων και δυνατοτήτων Διοικητικής Μέριμνας πρέπει να αποτελεί την βάση κάθε στρατηγικού σχεδίου ειδικά στην δυναμικά μεταβαλλόμενη εποχή που διανύουμε, όπου οι συμμαχίες μεγαλώνουν, τα μέσα εξελίσσονται και η επιτυχία του πολέμου δεν εξαρτάται μόνο από τον αριθμό

των στρατευμάτων και την δύναμη πυρός, αλλά κυρίως από την ορθή χρήση τους στον κατάλληλο τόπο, τον σωστό χρόνο με τον ορθό τρόπο.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Γλωσσάριο

1. **Logistics:** Η τέχνη της μετακίνησης στρατευμάτων, με την παράλληλη εξασφάλιση των απαιτούμενων προμηθειών για την υποστήριξή τους, μέσω της εγκαθίδρυσης και οργάνωσης των απαιτούμενων καναλιών μεταφοράς αυτών
2. **“Desert Shield”(Ασπίδα της Ερήμου):** Η πρώτη φάση των επιχειρήσεων κατά του Ιράκ, που διενεργήθηκαν από τις Η.Π.Α. και μία συμμαχία χωρών που δημιούργησαν. Ξεκίνησε την 7^η Αυγούστου 1990 και είχε ως βασικό σκοπό την αποστολή αριθμού δυνάμεων ικανού να αποθαρρύνει τους Ιρακινούς από το να προχωρήσουν στην επίθεση εναντίον της Σαουδικής Αραβίας.
3. **“Desert Storm”(Καταιγίδα της Ερήμου):** Η δεύτερη φάση των επιχειρήσεων κατά του Ιράκ, που διενεργήθηκαν από τις Η.Π.Α. και την συμμαχία χωρών που δημιούργησαν. Σηματοδοτεί την αλλαγή στρατηγικής από αμυντική σε επιθετική έναντι του Ιράκ και αποτέλεσε την κυρίως φάση των στρατιωτικών επιχειρήσεων του πρώτου πολέμου του Περσικού κόλπου. Ξεκίνησε την 17^η Ιανουαρίου 1990
4. **“Desert Farewell”(Αποχαιρετισμός της Ερήμου):** Η τρίτη φάση των επιχειρήσεων του πρώτου πολέμου του Περσικού κόλπου. Αποτέλεσε την επιχείρηση αποχώρησης των δυνάμεων και εξοπλισμού της συμμαχίας από την περιοχή του Περσικού κόλπου. Ξεκίνησε αμέσως μόλις αποφασίστηκε η κατάπαυση του πυρός την 3^η Μαρτίου 1991.

5. **“Desert Express” (Εξπρές της Ερήμου):** Μία πτήση ανά ημέρα, που ξεκίνησε στις 30 Οκτωβρίου 1990, με αναχώρηση από την αεροπορική βάση Charleston της Virginia στις 12:30 μ.μ με ενδιάμεσο σταθμό για ανεφοδιασμό το Torrejon της Ισπανίας και προορισμό συνήθως το Dhahran ή εναλλακτικά το Riyadh. Εκτελούνταν από ένα αεροσκάφος C-141 και είχε ως βασικό στόχο την μεταφορά στην περιοχή του Περσικού κόλπου κρίσιμα ανταλλακτικά και άλλα εφόδια που θεωρούνταν βασικά για την εξέλιξη των επιχειρήσεων.
6. **“European Desert Express” (Ευρωπαϊκό Εξπρές της Ερήμου):** Παρόμοια με το “Desert Express” (Εξπρές της Ερήμου), καθημερινή πτήση από την Ευρώπη από τα αεροδρόμια του Torrejon και της Φρανκφούρτης. Ξεκίνησε στις 8 Δεκεμβρίου 1990.
7. **Προ - εγκατεστημένα Πλοία:** Κατάλληλα μετασκευασμένα εμπορικά, μισθωμένα με μακροχρόνια συμβόλαια από το Αμερικανικό Υπουργείο Άμυνας, διαιρεμένα σε 3 μοίρες, εκάστη εκ των οποίων δρούσε: στο Diego Garcia καλύπτοντας την περιοχή του Ινδικού Ωκεανού, τον Δυτικό Ατλαντικό Ωκεανό και τέλος το Guam – Tinian καλύπτοντας την περιοχή του Ειρηνικού Ωκεανού.
8. **Πλοία ταχείας μεταφοράς:** Μετασκευασμένα πλοία μεταφοράς container, κατά τέτοιο τρόπο ώστε να διευκολύνεται η φόρτωση και εκφόρτωση στρατιωτικού εξοπλισμού. Χρησιμοποιούνταν από το Αμερικανικό Υπουργείο Άμυνας κυρίως για τις ταχείες μεταφορές βαρέως υλικού.

- 9. Εφεδρικά Πλοία Άμεσης Ετοιμότητας:** Μία δύναμη εμπορικών πλοίων, υπό κρατική ιδιοκτησία, που είχε δημιουργηθεί από το Αμερικανικό Υπουργείο Άμυνας σε συνεργασία με το Αμερικανικό Υπουργείο Μεταφορών. Η διαχείριση και συντήρηση και των πλοίων είχε ανατεθεί σε ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες είχαν την υποχρέωση όταν απαιτηθεί να τα επανδρώσουν με πλήρωμα και να τα ενεργοποιήσουν.
- 10. Εφεδρικός Πολιτικός Αεροπορικός Στόλος:** Δημιουργήθηκε από το Αμερικανικό Υπουργείο Άμυνας το 1959 με εθελοντικές προσφορές αεροσκαφών από αεροπορικές εταιρείες, σε μηνιαία βάση, προκειμένου να είναι σε θέση να εξασφαλισθούν πολιτικά αεροσκάφη για την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών των Αμερικανικών Ενόπλων Δυνάμεων σε περίπτωση ανάγκης. Οι συμμετέχουσες αεροπορικές εταιρείες ανταμείβονταν από την Αμερικανική κυβέρνηση με ανάθεση μεταφορικού έργου την περίοδο της ειρήνης.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1	Σύγκριση προσωπικού – εξοπλισμού που απεστάλησαν στο θέατρο επιχειρήσεων τις πρώτες ημέρες του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου – Πολέμου Κορέας – Βιετνάμ - Περσικού Κόλπου	Σελ. 34-35
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2	Χαρακτηριστικά συμμαχικών πολεμικών αεροσκαφών που έλαβαν μέρος στον Πόλεμο του Περσικού Κόλπου	Σελ. 43
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3	Χαρακτηριστικά συμμαχικών πολεμικών πλοίων που έλαβαν μέρος στον Πόλεμο του Περσικού Κόλπου	Σελ. 46
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1	Παλιό και νέο σύστημα ανακατανομής όγκου συμμαχικών πολεμικών αεροσκαφών στα ενδιάμεσα αεροδρόμια ανεφοδιασμού κατά τον Πόλεμο του Περσικού Κόλπου	Σελ. 84

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

ΧΑΡΤΗΣ 1.1	Η ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ	Σελ. 5
ΧΑΡΤΗΣ 1.2	Η ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ΤΟΥ ΝΑΠΟΛΕΟΝΤΑ (1805) ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΛΗΨΗ ΤΗΣ ΒΙΕΝΝΗΣ	Σελ. 9
ΧΑΡΤΗΣ 1.3	Η ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ΤΩΝ ΓΕΡΜΑΝΩΝ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΚΤΗΣΗ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΤΟ 1914	Σελ. 16
ΧΑΡΤΗΣ 1.4	Η ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ ΕΙΣΒΟΛΗ ΣΤΗ ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΈΝΩΣΗ (ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ «BARBAROSSA»)	Σελ. 21
ΧΑΡΤΗΣ 3.1	ΕΝΝΑΛΑΚΤΙΚΕΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ ΙΡΑΚΙΝΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΣΤΗ ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ ΤΟΥ ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ	Σελ. 53
ΧΑΡΤΗΣ 3.2	ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ DESERT SHIELD (ΑΣΠΙΔΑ ΤΗΣ ΕΡΗΜΟΥ)	Σελ. 59
ΧΑΡΤΗΣ 3.3	ΒΑΣΙΚΟΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΣΥΜΜΑΧΙΚΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟ ΤΟΥ ΠΕΡΣΙΚΟΥ ΚΟΛΠΟΥ	Σελ. 60

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Παράγ. 1.1

- (1) Huston James A. (1996), σελ. 112

Παράγ. 1.2

- (1) Engels ,D.W (1978), σελ. 65
(2) Engels ,D.W (1978), σελ. 104-111

Παράγ. 1.3

- (1) Van Creveld Martin, (1997), σελ. 45
(2) Van Creveld Martin, (1997), σελ. 84

Παράγ. 1.4

- (1) Van Creveld Martin, (1997), σελ. 100
(2) Van Creveld Martin, (1997)_σελ. 109

Παράγ. 1.5

- (1) Van Creveld Martin, (1997)_σελ. 134-135
(2) Van Creveld Martin, (1997), σελ. 154

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Παράγ. 2.1

- (1) Pagonis William G., (1992), σελ.1

Παράγ. 2.2

- (1) Menarchic, D., (1993), σελ. 24
(2) Herrmann, R. K., (1992), σελ. 47-54

Παράγ. 2.3

(1) Pagonis, W.G, (1992), σελ. 28-39

Παράγ. 2.4

(1) Menarchic, D., (1993), σελ. 11

(2) Donovan, F.R., (1991) σελ. 34

Παράγ. 2.5

(1) Menarchic, D., (1993), σελ. 95-97

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Παράγ. 3.1

(1) Donnelly, T., (1992), σελ. 20-24

Παράγ. 3.2

(1) Menarchic, D., (1993), σελ. 86-90

Παράγ. 3.3

(1) Donovan, F.R., (1991) σελ.43

(2) Herman, J.D., Thomas, V.C., (1991), σελ. 10

Παράγ. 3.4

(1) Menarchic, D., (1993), σελ. 139

(2) Menarchic, D., (1993), σελ. 141

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Παράγ. 4.1

(1) Pagonis, W.G, (1992), σελ. 123

(2) Pagonis, W.G, (1992), σελ. 206

Παράγ. 4.2

(1) Menarchic, D., (1993), σελ. 162-163

Παράγ. 4.3

(1) Fulghum, D.A., (1990), σελ. 20

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Παράγ. 5.1

(1) Ragonis, W.G, (1992), σελ. 156

(2) Ragonis, W.G, (1992), σελ. 157

(3) Ragonis, W.G, (1992), σελ. 158

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Παράγ. 6.1

(1) Huston, J., (1990), σελ.669

Παράγ. 6.2

(1) Menarchic, D., (1993), σελ. 177

Παράγ. 6.3

(1) Van Creveld, M., (1989), σελ. 316-317

Παράγ. 6.4

(1) Ragonis W.G, Raugh H.E, (1991), σελ. 28

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

I. ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΗ

- A. Ρήγας, Κ.Α. (2003) «Τα logistics του Μακεδονικού Στρατού του Μ. Αλεξάνδρου», Πανεπιστήμιο Πειραιώς
- B. SUN TZU, (2003) «Η Τέχνη του πολέμου», Μετάφραση Ρένα Λέκκου-Δάντου, Εκδόσεις Περίπλους

II. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

A. ΒΙΒΛΙΑ

1. Edwards John E., (2000) MAJ. USA (Ret.), «COMBAT SERVICE SUPPORT GUIDE», 3RD EDITION, Stackpole Books, Mechanicsburg PA 2000
2. Engels ,D.W (1978) “ Alexander the Great and the logistics of the Macedonian Army “ University of California Press, London 1978
3. Huston James A. (1996), “The Sinews of War: Army Logistics 1775-1953”, Washington D.C, Office of the Chief of Military History
4. Menarchick Douglas, (1993) «Powerlift – Getting to Dessert Storm (Strategic Transportation and Strategy in the new world order)», Praeger Publishers, Westport CT 1993
5. Pagonis William G., (1992) Lt. General U.S. Army (Ret), «Moving Mountains (Lessons in Leadership and Logistics from the Gulf War)», Harvard Business School Press, Harvard MA 1992
6. Sifry Micah L., (2003) Cerf Christopher, (2003) «The Iraq War reader (History, Documents, Opinions)», Touchstone, New York 2003
7. Van Creveld Martin, (1997) «Supplying War (Logistics from Wallenstein to Patton)», Cambridge University Press, Cambridge UK 1997
8. Wood Donald F., (1995), Barone Anthony, (1995), Murphy Paul, (1995), Wardlow Daniel L., (1995) «International Logistics», Chapman & Hall, New York, 1995

B. ΑΡΘΡΑ

1. Cain Marion F, (1993) Lt Colonel U.S. Army, «Building Desert Storm force structure», Military Review, July 1993
2. Clair Carol D, (1993) Major U.S. Army, «Lessons in Combat Service Support Tactical Mobility: The Afghanistan Conflict, the Falklands War and Operation

- Desert Shield/Desert Storm», United States Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth Kansas 1993
3. Donovan, F.R., Vice Admiral U.S. Navy, (1991), “Military sealift Command”, Defence Transportation Journal, February 1991
 4. Donnelly, T., (1992), “How Commanders Planned Desert Storm”, Army Times, February 20, 1992
 5. Fulghum, D.A., (1990), “MAC Desert Express. Rushes priority supplies to the Middle East”, Aviation week and Space Technology, December 3, 1990,
 6. Herrmann, R. K., (1991), “The Middle East and the new world order: Rethinking the US Political strategy after the Gulf War”, International Security 16:2, December 1991
 7. Herman, J.D., Thomas, V.C., (1991), “The key word is Ready: Interview with the Maritime Administrator Warren G. Leback”, Seapower, May 1991
 8. Langenus Peter C, (1991) Colonel U.S. Army Reserve, « Moving an Army – Movement Control for Desert Storm», Military Review, September 1991
 9. Lopez Michael Cyril, (2001) Major U.S. Army, « Operational Logistics», School of Advanced Military Studies, United States Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth Kansas 2001
 10. Marolda Edward J, (2001) « The United States Navy and the Persian Gulf», Naval Historical Center, Naval Institute Press, Annapolis MD 2001
 11. Pagonis, W.G, Lt. General U.S. Army, Raugh, H.E., Major U.S. Army, (1991), “Good Logistics is combat Power: The Logistics sustainment of Operation Desert Storm”, Military review, September 1991
 12. Peschke Ed, (1993) Lt Colonel U.S. Army Reserve, Schumm Walter R, Lt Colonel U.S. Army Reserve, «Movement Management for Desert Storm: A CONUSA Perspective», Military Review, July 1993
 13. Pickell Gregory A, (2000) Major U.S. Army, « Planning for Major Theater Wars- The worst case», Military Review, January – February 2000
 14. Rak Claire, (2003) « The Future of the U.S. Navy in a Post-Saddam Persian Gulf», Strategic Insights, Volume II, Issue 5, Naval Postgraduate School, Monterey CA May 2003
 15. Van Creveld, M., (1989), “Technology and War”, New York Free Press, 1989
 16. Wilcox Greg, (1992) Lt Colonel U.S. Army (Retired), «The changing Equation», Military Review, October 1992

17. Zacks Yuval Joseph, (1992) Captain U.S. Army, « Operation Desert Storm – A Just War? », Military Review, January 1992

Γ. ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1. United States Central Command, «Operation Desert Shield / Desert Storm», Declassified Executive Summary, 11 July 1991

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ