

Entrevista al teniente general Fernand Carrel, comandante jefe de la Fuerza Aérea y Antiaérea de Suiza

«El FA/18 es el mejor sistema para llevar a cabo nuestras misiones»

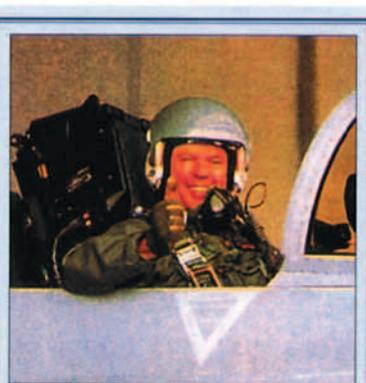
MANUEL CORRAL BACIERO

EL 6 de junio de 1993, el pueblo suizo, en una votación única en el mundo, decidió a favor de la adquisición de 34 F/A-18 C/D "Hornet"... Los ciudadanos aseguraron de esta manera la supervivencia de su Fuerza Aérea. El 23 de enero de 1997 el primer avión de combate F/A-18 D montado en Suiza fue entregado en Emmen y daba comienzo la nueva época que la Fuerza Aérea había anhelado". Con estas palabras presenta en su libro "Perlas de Suiza" la Fuerza Aérea de este país el sistema que hoy es el corazón de la defensa aérea del país alpino.

La certera visión de los mandos suizos y españoles de que el teatro geoestratégico mundial está cambiando profundamente los planteamientos seculares y la pertenencia común al "club" de fuerzas que utilizan ese avión ha llevado a crear entre ambos ejércitos unos estrechos lazos, con unas relaciones cada vez más intensas que se han reforzado con la reciente visita de su Comandante Jefe a nuestro Ejército del Aire.

—Durante su anterior visita, en noviembre de 1994, nos informó de la adquisición por parte de la Fuerza Aérea suiza de 34 aviones F-18 C/D, ¿en qué momento se encuentra este sistema?

—Estamos a punto de completar la introducción, de forma que antes de fin de año se nos habrá entregado el último avión. Como es sabido, perdimos uno biplaza en abril de 1998, pero en general estamos muy satisfechos, a pesar de que se han presentado los pequeños problemas imaginables en cualquier nuevo sistema que se está



El teniente general FERNAND CARREL

- Nació en Lausanne el 6 de julio de 1937. Es Ingeniero diplomado por la Escuela Técnica Superior de Lausanne.
- Comenzó en 1959 su formación aeronáutica militar y en 1960 prestó servicio como piloto (Milicia) en un escuadrón de cazabombarderos. Al año siguiente alcanza el empleo de teniente, siendo nombrado Jefe de Escuadrón de Caza (Mirage III S) en 1968.
- En 1973 realiza el Curso de Estado Mayor y en 1976 asciende a comandante, siendo nombrado Jefe de Ala.
- En 1979 pasa al Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas, ocupando el cargo de Jefe de la Sección de Operaciones en 1980.
- Asciende a teniente coronel en 1981 y a coronel en 1983, siendo nombrado Jefe de Regimiento Aéreo.
- Dos años más tarde alcanza el grado de general de brigada y es nombrado Jefe de Estado Mayor del mando de las Fuerzas Aéreas hasta 1989, en que pasa a desempeñar la Jefatura de Mando y empleo de las Fuerzas Aéreas.
- En 1990 asciende a general de división y en 1992 a teniente general, responsabilizándose del cargo de Comandante Jefe de la Fuerza Aérea y Antiaérea de Suiza.

implantando. Nos hemos dado cuenta de que, en un primer momento, convertimos a un número insuficiente de técnicos para el mantenimiento, porque tenían que hacerse cargo, simultáneamente, de la atención al avión, la gestión de la documentación técnica y la preparación de nuevo personal. Pero hemos afrontado el problema y quedará resuelto en este mismo año. También hemos planteado un nuevo concepto para la gestión de los repuestos, comprobando que quizás tengamos que incrementar nuestros stocks en función de los plazos de reposición o de la especificidad de determinados componentes. También estamos en condiciones de ir resolviendo esta situación y, aparte de estas incidencias, todo lo demás está funcionando bien. Hoy cabe decir que hemos adquirido el mejor sistema que necesitábamos para llevar a cabo nuestras misiones.

Uno de los problemas realmente interesantes que hemos tenido que afrontar es el salto de generación, convencer a la gente de que este salto generacional requería un nuevo espíritu, una nueva perspectiva, y al principio nuestra comunidad tenía dificultades para asumir que lo que tenemos entre manos no era solo un Mirage III o un F-5 mejorado. Porque el F/A-18 es algo que corresponde a otra dimensión superior en cuanto a la forma de operación, un salto que hay que asumir colectivamente, lo cual lleva su tiempo.

Viene a ser algo similar a cuando, hace aproximadamente treinta años, pasamos de los "Vampire" y "Hunter" al Mirage-III con sus enormes posibilidades para aquel momento.



Entonces fue un gran salto hacia adelante similar al que estamos viendo ahora.

—¿Cómo está contribuyendo este nuevo sistema a cumplir sus objetivos?

—No resulta fácil dar una respuesta concreta, porque la situación estratégica ha cambiado notablemente, lo cual hace complejo calificar las ventajas con parámetros correspondientes a la época de la "guerra fría", pero el F/A-18 está mejorando nuestro rendimiento de muchas formas. Primero, porque una misión muy importante que tenemos es mantener la soberanía sobre nuestro espacio aéreo y es, realmente, la primera vez que podemos llevar a cabo estas tareas de forma muy creíble. Es la primera vez que podemos decir que estamos en condiciones de llevar a cabo una interceptación e identificación instantánea, no supeditados a las condiciones meteorológicas, gracias a las condiciones del nuevo sistema que nos permite volar entre nubes, de noche o suficientemente cerca de cualquier otro avión sin riesgos para ambos, incluso antes del contacto visual.

En un aspecto más estrictamente militar, la capacidad de afrontar múltiples objetivos simultáneamente hace de este sistema de armas algo mucho más creíble, especialmente en combinación con sus capacidades "look down" "shoot down", que no poseíamos. Esto es especialmente importante para Suiza si algún día tuviéramos que afrontar una situación extrema de combate dada nuestra compleja topografía, donde la calidad de la información radar es una ventaja especial. Debo decir que fue éste el argumento definitivo por el que seleccionamos al F/A-18 frente a los demás competidores. La configuración de su radar aplicada a la complicada orografía de nuestro país dio la mejor respuesta en esas capacidades "look down" "shoot down".

«La configuración del radar del F/A-18 aplicada a la compleja topografía de nuestro país dio la mejor respuesta en capacidades "look down" "shoot down"»

Con su adquisición hemos resuelto un prolongado desfase en nuestro sistema de defensa aérea, después de una larga y difícil batalla finalizada en el referéndum de 1993, y ahora puedo



Ángel Carriaveras

decir con orgullo que tenemos lo que necesitábamos para garantizar la protección de nuestro espacio aéreo. No se olvide que es el de tráfico aéreo más denso en el centro de Europa con

«Nuestro gobierno ha elaborado un documento oficial "La seguridad a través de la cooperación", cuyo planteamiento habría sido inconcebible hace no demasiado tiempo»

las dos aerovías más utilizadas durante todo el día.

Además hemos completado las capacidades de protección de nuestro espacio aéreo con la incorporación del nuevo sistema de defensa aérea "Floraco", sustituyendo al de hace 30 años "Florida". Con este nuevo sistema C3I hemos cambiado todo: radares, ordenadores, displays..., salvo la ubicación en los picos de nuestras montañas.

—¿Mantienen algún tipo de cooperación con España y otros países que poseen también este avión?

—Hemos firmado con el Ejército del Aire un acuerdo de colaboración, ("MoU"), el 19 de agosto de 1998 que abre un amplio campo de posibilidades, cuyo desarrollo es uno de los motivos de mi visita. Estamos hablando de procedimientos logísticos o de puesta en común de experiencias en gestión de software como usuarios comunes, pues muchas veces se aprende más del diálogo entre los que trabajan con el mismo sistema. También tratamos de breves intercambios de pilotos y presencia de aviones en unidades del otro ejército, pequeños ejercicios para entrenamiento conjunto, etc. Hay muchas posibilidades de cooperar, sobre las que estamos trabajando. Estamos también dis-

puestos a ofrecer todo tipo de información que se necesite sobre tripulaciones, aspecto éste que en Suiza está íntegramente bajo el control de la Fuerza Aérea. Aunque sea personal para los otros ejércitos, nosotros somos responsables de su formación y, más importante aún, también lo somos de su coordinación y operación con los aviones. Es un área donde tenemos gran experiencia que podemos compartir, al igual que podemos aprender de experiencias en operaciones, como ocurre con su presencia en las misiones sobre Bosnia.

Estoy orgulloso de decir a todos los interesados en escucharlo que, quizás después de ciento cincuenta años o más de filosofía suiza de 'seguridad a través de la neutralidad', vamos a dar un salto, despacio y pequeño como se hace en nuestro país, hacia una nueva filosofía de política de seguridad, que se encuentra en completo proceso de revisión actualmente. Será 'seguridad a través de la cooperación' y esperamos que el Parlamento y el pueblo suizo acepten las líneas maestras marcadas por el Gobierno respecto a las nuevas misiones de nuestras Fuerzas Armadas, especialmente centradas en apoyo humanitario y participación en misiones de paz.

Ahora nuestro mayor problema es que tenemos un estatuto que no nos permite operar en un teatro exterior con armas. Desde mi punto de vista esto es una locura, enviar policías sin armas. Tenemos personal en Bosnia, no mucha gente, unas 18 personas como observadores, pero no se les permite llevar ni un revólver para autoprotección. Por eso una de las principales reformas planteadas al Parlamento para este año pretende permitir a las fuerzas suizas que participen en misiones de garantía de la paz garantizando su autoprotección, no solo la de cada una de las personas, sino la de la unidad.

Deseamos ardientemente tener éxito políticamente porque, en caso contrario, tendríamos que empezar otra vez de cero y sería lo peor que nos podría ocurrir. Esto tendrá consecuencias para la Fuerza Aérea porque entendemos que nuestro centro de gravedad está derivando lentamente de la defensa aérea, lo que podemos hacer muy bien con los nuevos aviones y el sistema C3I, hacia una implicación política cada vez mayor en misiones internacionales de apoyo a la paz.

Pensando en nuevas misiones para el ejército suizo, ligadas a la evaluación política que se lleve a cabo en nuestro país, debemos mirar hacia una fuerza diseñada no solo para el actual ambiente estratégico, sino dispuesta a tener capacidades para afrontar cualquier posible nueva situación de conflicto.

—¿Cual es el futuro de la flota de F-5E/F Tiger II?



—A finales de año habremos disuelto tres escuadrones, aunque mantenemos el mismo número de aviones, que iremos dando de baja poco a poco. No tenemos intención de retirarlos a corto plazo -actualmente consideramos su baja en 2010—y mantendremos cinco escuadrones para misiones de policía aérea, defensa aérea y para un nuevo papel, no operativo pero muy útil. Dos de los escuadrones de la Milicia servirán, con los pilotos que se entrenan durante seis semanas al año, de "sparring" para entrenamiento de los F-18.

—¿Y el de sus aviones Mirage III?

—Hemos decidido retirarlos a finales de este año, aunque estamos esperando una decisión parlamentaria que nos permita adquirir entre 8 y 12 nuevos F-18 biplaza equipados para las misiones de reconocimiento que hacen ahora los Mirage-III y que no podrían mantenerse en servicio más allá de 2007, debido a su antigüedad. Esperamos poder hacerlo así y lo más pronto posible, porque el coste de mantenimiento de esta flota es el más alto que tenemos. Solo en vuelo, cada hora de Mirage-III nos cuesta 16.000

Estamos cada vez más involucrados en ejercicios aéreos internacionales y es extremadamente fructífero»

francos suizos, frente a los 13.000 del F-18 o los menos de 9.000 de un F-5. Por eso deseamos adquirir los nuevos aviones, pues cuanto antes los tengamos más ahorraremos en costes de operación, a pesar de que tengamos que invertir mucho en la adquisición.

—Hace cuatro años nos comentó que la incorporación del sistema no incluía características para apoyo a tierra, ¿ha habido algún cambio en este aspecto?

—No tenemos capacidad de misiones aire-tierra con los actuales F/A-18 porque se adquirieron con el mínimo que necesitamos para misiones de de-

—Probablemente desarrollemos nuestra fuerza de transporte. Recientemente hemos adquirido 15 nuevos Super Puma” y estamos buscando equiparlos con sistemas de autoprotección para que puedan operar en zonas conflictivas y quizás debamos adquirir mayor experiencia en la utilización de transportes militares más convencionales. Esta es una de las razones por las que estoy muy interesado en conocer mejor los C-235 y C-295.

Hablando con claridad, nuestro Ministro me ha encargado buscar y encontrar un procedimiento para adqui-



fensa aérea, pero la debemos recuperar porque es una responsabilidad muy importante de una fuerza aérea. Si tenemos éxito con la adquisición de este nuevo grupo de F-18, además de sus capacidades de reconocimiento, nuestra principal prioridad, plantearemos el desarrollo de misiones aire-tierra con un número pequeño de aviones, pero de manera muy eficaz, de forma que volvamos a desarrollar estas misiones que abandonamos cuando retiramos la flota de “Hunter”.

—Su capacidad de transporte está basada en Super Puma y Alouette III, gran parte de ellos montados en Emmen, ¿no se plantean reforzar estas capacidades con un avión militar de transporte ligero?

rir experiencia inicial, sin pretender grandes complejidades y requisitos de operación, sino tratar de elaborar una lista de aviones militares de transporte, contando con la experiencia de diferentes fuerzas aéreas amigas, como medida para equiparnos con un avión de transporte que nos permita actuar donde se requiera. En una fase posterior, hacia 2002-2004, podríamos adquirir un pequeño número de aviones de este tipo. Ahora estamos tratando de conocer diferentes modelos, los de CASA entre otros.

—¿Cómo afectan a los vuelos militares la densa población de su país y el gran tráfico aéreo?

—Podría hablar horas de este problema. La primera restricción que tenemos es natural, la “cohabitación” con la aviación civil y el denso tráfico en el espacio aéreo suizo, atravesado por las principales aerovías centroeuropeas, lo que obliga a una coordinación muy exacta para evitar riesgos. Acabamos de introducir la nueva estructura de control del espacio aéreo 1999 “Eurocontrol”, pero el problema es cada vez más difícil y tenemos la orden de los ministerios de defensa y transporte para buscar soluciones tendentes a unir y, quizás, fusionar en una sola organización todo el control de tráfico civil y militar, exceptuando el control de operaciones que quedaría en manos militares.

En un aspecto ambiental, el ruido también es un problema especial en un país con tan alta densidad de población como el nuestro. Tenemos restricciones en cuanto a velocidad máxima en función de la altitud, de forma que nuestros aviones solo pueden alcanzar velocidad supersónica por encima del nivel 330, con una limitación muy específica para evitar riesgos de avalanchas de nieve por el estampido sónico. Además, tenemos muchas áreas protegidas ambientalmente.

Por acuerdo con los aeropuertos que compartimos con tráfico civil, volamos con despegues a partir de las 8 de la mañana y el último aterrizaje a las 5 de la tarde, pudiendo realizar vuelos nocturnos entre 22:00 y 06:00 un día a la semana. Asimismo, no volamos habitualmente en sábados y domingos, salvo transporte o rescate y en algunas bases, que coinciden con zonas muy turísticas, reducimos la actividad de verano.

Estas limitaciones son una de las razones por las que estamos tan interesados en participar en misiones de entrenamiento fuera de Suíza, dadas además las mejores garantías de alcanzar más rápidamente la interoperatividad con fuerzas de otros países, actúen o no como fuerzas OTAN.

«Probablemente desarrollemos nuestra fuerza de transporte, por lo que estoy muy interesado en conocer mejor los CASA-235 y 295»

—¿Llevan a cabo ejercicios combinados con Fuerzas Aéreas de otros países?

—Estamos cada vez más involucrados en ejercicios aéreos internacionales y es extremadamente fructífero. El año pasado hemos participado con F-18 y Super Puma, por primera vez, en unos ejercicios multinacionales con Holanda, Bélgica, USAF, Royal Navy, etc. Hemos tenido una campaña de tres semanas de vuelos nocturnos durante diciembre en Noruega, también por primera vez en nuestra historia.

Creo que estamos mostrando el camino para que el ejército suizo pueda avanzar en la cooperación exterior y puedo decir que todo el mundo está muy satisfecho, porque no solo es un buen apoyo político, sino que estamos aprendiendo mucho en interoperatividad. Este concepto es algo más que una palabra, hay que asumirlo desde nuestra ancestral neutralidad, porque no conocíamos los métodos OTAN, el lenguaje, etc, ya que el problema menor es la interoperatividad del material.

Igualmente, este año por primera vez, la Milicia tendrá un curso de entrenamiento en el exterior. Una compañía y un escuadrón de reconocimiento Mirage-III irá a Francia para hacer su servicio militar. Estos ejercicios serán en abril y estarán presentes fuerzas de muchos países, no solo europeos. Asimismo, el Ejército del Aire francés nos apoya como "agresores" para ejercicios de nuestro sistema de alerta temprana.

—En el documento oficial suizo "Cooperación para la paz", de 1996, se puede leer "Suiza está compro-



«Pensando en nuevas misiones ligadas a la evaluación política que se lleve a cabo en nuestro país, debemos mirar hacia una fuerza dispuesta a tener capacidades para afrontar cualquier posible nueva situación de conflicto»

«Nuestro centro de gravedad está derivando lentamente de la defensa aérea hacia una implicación política cada vez mayor en misiones internacionales de apoyo a la paz»

metida en una permanente neutralidad armada. No tiene intención de abandonar la neutralidad. No tiene deseos de incorporarse a la OTAN". ¿Es ésta la última palabra?

—Como refleja un dicho popular, "Nunca digas nunca". En los últimos cinco o seis años han cambiado muchas cosas, tantas que antes nadie podía imaginar que pudieran ocurrir.

Por ejemplo, nuestro gobierno ha elaborado un documento oficial "La seguridad a través de la cooperación", cuyo planteamiento habría sido inconcebible hace no demasiado tiempo.

El pueblo suizo es muy trabajador y lo hace muy bien, pero no es "supersónico" para cambiar. Esta característica es común a todas las democracias auténticas. Cada decisión de nuestro gobierno es sometida a referendums, por eso hay que hacer las cosas paso a paso. Hemos dado un gran paso con ese documento y hemos comprobado que la neutralidad nos permite una gran cooperación con la OTAN, aunque no seamos plenamente miembros de la organización en el sentido político. Pero también somos conscientes de que si nuestro Gobierno sugiriera ahora al pueblo suizo el ingreso en esta organización, sería una debacle. Hay que tener en cuenta que también la OTAN ha cambiado y está en transformación para llegar a ser el instrumento de seguridad para Europa. Por eso no le puedo decir que Suiza no será nunca miembro de esa organización. No lo se, pero sí se que es peligroso decir "nunca" ■



Angel Calaveras