



Desde la retirada de las INF, aparatos como los F-111 son el único medio teóricamente capaz de conducir operaciones de represalia nuclear.

Negociando el poder aéreo

RAFAEL L. BARDAJI,

Director Grupo de Estudios Estratégicos (GEES)

EN la cumbre atlántica celebrada en Bruselas a finales de mayo de este año, los Jefes de Estado y de Gobierno aliados respaldaron la iniciativa de George Bush de avanzar y profundizar en el proceso de desarme convencional abierto formalmente en Viena desde marzo. En concreto, en el comunicado final de la reunión, los aliados reconocían la importancia de la política de control de armamentos para la OTAN (punto 14), valoraban satisfactoriamente los avances logrados en los últimos tiempos (punto 16) y pedían a los miembros del Pacto una aceleración de los esfuerzos para alcanzar un acuerdo sobre la estabilidad en Europa, basado en la propuesta OTAN, de Viena, de 9 de marzo de este año (punto 17). Además, los aliados añadían "la voluntad de

expandir nuestra actual proposición para incluir reducciones en cada lado con las que se obtuvieran iguales techos, un 15% por debajo del actual inventario de la Alianza en helicópteros y en todos los aviones de combate basados en tierra en la zona del Atlántico a los Urales, siendo destruido todo el material retirado".

La propuesta del presidente Bush apoyada por los aliados sin ser del todo sorpresiva, al menos si rompía con la posición que la OTAN había venido manteniendo frente al Pacto en las CFE de Viena, a saber, concentrarse en la negociación sobre carros de combate, artillería y blindados, dejando de momento al margen el poder aéreo y negándose a discutir reducciones navales, todas ellas demandas soviéticas. Las razones para este cambio pueden ser

variadas pero parecen que respondían a la sentida necesidad de los líderes occidentales de presentar públicamente a la OTAN como una organización no sólo capaz de responder al "reto Gorbachov", sino de ir incluso más allá en las propuestas de desarme. En cualquier caso se trataba de una decisión política que sumaba aún más complejidad a las negociaciones de Viena.

La propuesta aliada

Sorprendentemente —y a diferencia de la prolongada gestación de la propuesta occidental sobre fuerzas terrestres— el Grupo de Alto Nivel tendría preparado el borrador occidental acordado en menos de mes y medio y, así, el 13 de julio las 16 delegaciones atlánticas presentaban a los 7 miembros del

Pacto una propuesta de reducción de aviones de combate y de helicópteros, tal y como se había anunciado en la cumbre de mayo.

Siguiendo la misma estructura que la propuesta sobre fuerzas terrestres, el documento avanzaba cuatro reglas de entendimiento básicas:

1. Un límite global, de tal forma que el total de aviones y helicópteros permitidos no excedan nunca de 11.400 aviones de combate, ni 3.800 helicópteros.

2. Un principio de suficiencia según el cual ningún país podrá retener más del 30% del límite global, esto es, no más de 3.420 aviones de combate y 1.140 helicópteros.

3. Un único sublímite para cada alianza, de tal forma que ninguna de ellas pueda tener en la zona del Atlántico a los Urales más de 5.700 aviones de combate y 1.900 helicópteros.

4. Destrucción de aviones y helicópteros retirados a consecuencia del establecimiento de los límites arriba señalados mediante procedimientos previamente establecidos.

Dos supuestos eran básicos en tal propuesta: a) que dada la movilidad intrínseca al poder aéreo, pensar en subzonas geográficas dentro del teatro europeo no era relevante militarmente; y b) un acuerdo sobre las definiciones de las categorías avión de combate y helicópteros.

La guerra de los números

La primera batalla a librar concierne a los totales de los inventarios de cada país y de cada alianza militar. La OTAN había facilitado en su famoso documento "Fuerzas Convencionales: las cifras", de diciembre de 1988, unas cantidades que diferían relativamente de las hechas públicas en enero de 1989 por los ministros del Pacto de Varsovia, tal y como se aprecia en la tabla 1.

Pero no sólo. Los números OTAN para sí misma varían de dicho documento a los totales contemplados por la más reciente propuesta de negociación. En concreto, en su forma más reciente, los totales aliados alcanzan en la zona ATTU una cifra cercana a los 6.400 aparatos, unos 1.400 más que los recogidos en el documento de diciembre de 1988. ¿Inexplicable? No se trata de una cuestión de categorías y de

	Según OTAN		Según Pacto	
	OTAN	Pacto	OTAN	Pacto
Aviones de combate	5.037	8.780	7.130	7.876
Helicópteros	2.419	3.700	5.270	2.785

definiciones: en Viena se pretende poner sobre la mesa de negociación más tipos de aparatos que los que se mostraban en la comparación de fuerzas "las cifras". ¿Extraño? Tampoco. Este documento servía para iniciar las conversaciones y —al igual que las cifras soviéticas barren para su casa— por tanto mostraba, consciente o inconscientemente, una tendencia conservadora respecto a las cifras propias. Por contra, en las negociaciones se trata de reducir al máximo el impacto de los posibles recortes, por lo que se vuelve necesario "hinchar" razonablemente los números.

Se trata de un proceso normal de negociación, pero puede ser explotado como una actitud cínica que se vuelva en contra de la propia Alianza justo en un momento en el que más necesita del apoyo de sus opiniones públicas.

La guerra de las palabras

La actitud más comprensiva de la OTAN también puede entenderse como un rechazo de la visión soviética que caracteriza sus aviones como defensivos y ofensivos y que pretende justificar una reducción sólo de los aviones de ataque, pero no de los aparatos de superioridad aérea.

Para los analistas occidentales tal diferenciación es equívoca en términos operativos, puesto que un avión es una plataforma cuya misión depende, en gran medida, del armamento que porte, sobre todo dada la tendencia a la construcción de aparatos polivalentes. Pero no sólo. Los cazas de defensa aérea pueden —de hecho así sirven— acompañar a bombarderos en una misión ofensiva sobre territorio enemigo y ser utilizados para garantizar el control del cielo necesario a la misión de penetración. Igualmente, pueden otorgar una superioridad aérea sobre una zona de combate terrestre, imposibilitando el apoyo táctico del enemigo y favoreciendo los elementos terrestres propios en sus movimientos de invasión. Por tanto, no parece sensato hablar de aviones ofensivos y defensivos. Y mucho menos negociar sobre esas categorías.

De hecho, la Alianza ha optado por unas definiciones lo más amplias posibles: "para el propósito de las negociaciones CFE, un avión de combate es un aparato bien de alas fijas o de geometría variable, permanentemente basado en tierra, de un tipo construido inicialmente o convertido posteriormente para lanzar bombas, misiles aire-aire, aire-tierra, disparar cañones, o emplear

F-4	A-7	Mirage IV
F-5	A-10	Mirage F-1
F-15	Alpha Jet	Mirage III
F-16	Fouga	Mirage 5
F-18	Harrier	Mirage 2000
F-84	Tornado	F-35 Draken
F-104	Lightning	Hawk
F-111	Jaguar	T-2
PD-808	MB-326	T-38
Buccaneer	MB-339	T-33
Canberra	Hunter	Nimrod
P-3	HU-16 Albatross	Atlantic
	T-37	Casa-101
	AM-X	

otras armas de destrucción". Por helicóptero de combate se entiende aquellos "aparatos permanentemente estacionados en tierra, de rotores, contruidos o posteriormente convertidos para emplear armas aire-aire o aire-tierra, tales como cañones, ametralladoras, cohetes, bombas, misiles, o cualquier otro arma de destrucción".

En el cuadro se recogen todos los tipos de aviones y helicópteros introducidos en la propuesta y susceptibles, por tanto, de ser negociados y, finalmente, reducidos. Ahora queda aguardar la contrapropuesta del Pacto.

Algunas consideraciones

El control de armamentos, por no decir del desarme, requiere propuestas simples y claras tal como 100 aviones de combate y 200 helicópteros, valga de ejemplo. Por contra, el planeamiento de la defensa necesita de elementos mucho más matizados y sutiles, no todos los aparatos son iguales, ni sirven para lo mismo, ni obtienen idénticos rendimientos. Es más, ni siquiera todos se organizan en parecidas estructuras o responden a similares principios de empleo. Bien al contrario.

No es este el momento de analizar qué parámetros sirven para una comparación realista del poder aéreo más allá de los números brutos, pero sí el de apuntar algunas con-

TIPOS DE HELICOPTEROS	
CH-136 Kiowa	AH-1 Cobra
Gazelle	AH-64 Apache
PAH-1	AB-206
BO-105	Scout
A-109	Ecureuil
A-129 Mangusta	Sea King
OH-58	Wessex
Lynx	A-109/II Augusta

sideraciones generales sobre el papel de la aviación en la defensa aliada, puesto que antes de recortar debería conocerse qué se desmantela.

Primeramente, la aviación se ha entendido tradicionalmente en la OTAN como un medio idóneo para compensar la superioridad numérica del Pacto en armamento terrestre. La posibilidad de desplazarse rápidamente y de concentrar una alta potencia de fuego de manera flexible servía también para reducir la vulnerabilidad de las fuerzas terrestres aliadas provocada por sus despliegues lejos de las posiciones de combate o por su debilidad numérica. Actualmente, un 50% del poder de fuego de la Alianza en centroeuropa, recae en la aviación. Esta situación "privilegiada" no verá sino crecer en importancia en la medida en que las fuerzas terrestres residuales tras un acuerdo CFE en Viena no harán sino disminuir y, por lo tanto, ser más dependientes de la movilidad y

la capacidad de rápida contraconcentración frente a las tropas enemigas.

En segundo lugar, la aviación, hoy por hoy, es el único medio para conducir ataques en profundidad contra los segundos escalones del Pacto, tal y como se contempla en el subconcepto estratégico FOFA acordado por la OTAN desde finales de 1984. Es más, la aviación, incluso a nivel convencional, es el único instrumento capaz de atacar al enemigo en su territorio, lo que le otorga una nada desdeñable cualidad disuasoria.

En tercer lugar, desde la retirada de las INF y ante la imposibilidad política de modernizar los misiles nucleares de corto alcance, la aviación de doble capacidad ha visto recargar la importancia de sus misiones nucleares. Es más, aparatos como el F-111 son el único medio teóricamente capaz de conducir operaciones de represalia nuclear contra la URSS llegado el caso (dejando al margen los aparatos franceses por constreñimientos diplomático-estratégicos bien conocidos).

Cualquier acuerdo sobre desarme de los valores de la aviación deberá tener bien presente, en consecuencia, que no solamente afectará a los elementos más flexibles y de más alta disponibilidad del arsenal aliado, sino también a unos elementos crecientemente importantes para la disuasión. ■

Efemérides aeronáuticas

NOVIEMBRE. El día 14 de este mes del año 1941, tres aviadores españoles, pertenecientes a la 1.ª Escuadrilla expedicionaria a Rusia, pasearon sus alas sobre Moscú.

El "acto testimonial" lo realizó una patrulla formada por el Jefe de la Escuadrilla, comandante Angel Salas Larrazábal, el también comandante, José Muñoz Jiménez-Millas "el Corto" y el teniente José Andrés Lacourt Maciá, que habiendo despegado del aeródromo avanzado de Rusa, base a la sazón de la Unidad, para realizar una misión de escolta entre éste y el de Rubínza, al regreso del servicio sobrevoló la capital de la Rusia soviética en un gesto simbólico de "devolución de visita", entre el estallido de las granadas con que la defensa antiaérea trataba de impedirlo.

Aunque Moscú estaba envuelto en neblina, los aviadores españoles pudieron divisar las cúpulas del Kremlin.

LARUS BARBATUS