

Entrevista con Carlo Gagiano, jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea sudafricana

«Retos y amenazas no convencionales»

BORJA DÍAZ-MERRY RIVAS
Fotografías: Santos Cabrejas

Creada en 1920 por uno de los ases de la aviación inglesa, el coronel Sir Pierre van Ryneveld, la Fuerza Aérea sudafricana (SAAF) recogió el testigo de los Cuerpos de Aviación y de sus cinco primeros pilotos, combatientes en la primera Guerra Mundial con la Real Fuerza Aérea británica. A lo largo de sus 88 años de existencia, la SAAF ha participado en algunos de los más significados episodios de la historia de la aviación en su continente y lejos de sus fronteras. Tras las dos guerras mundiales, se sumó en 1948 al puente aéreo para salvar a Berlín del bloqueo establecido por la Unión Soviética, participó en 1952 en la Guerra de Corea y luchó contra Angola en 1975. Superados los conflictos, encara su presente y futuro con la mirada puesta en la modernización de sus sistemas de armas y con nuevas “amenazas no convencionales”: un presupuesto limitado y la pérdida de personal cualificado. En sus filas forman más de 8.000 hombres y mujeres y su flota está compuesta por 200 aeronaves, con los cazabombarderos suecos Saab Gripen a la vanguardia. Sus hangares albergan además reactores de instrucción británicos Hawk MK120, aviones de transporte Hercules C-130, Casa CN-235 y C-212, helicópteros de ataque de fabricación nacional Denel Rooivalk, de transporte Atlas Oryx y navales Super Lynx 300.

—La aviación militar sudafricana nació a comienzos del siglo XX cuando se constituyeron los Cuerpos de Aviación Sudafricanos (SAAC) con el Acta de Defensa de Su-

«Queremos estar asociados en todos los niveles de cooperación y entrenamiento con el Ejército del Aire español»

dáfrica (1912). Años después, siguiendo los pasos de los SAAC, nació la Fuerza Aérea Sudafricana en 1920. ¿Cuáles han sido los avances más significativos de su Fuerza Aérea en su historia reciente?

—El momento más histórico fue la

CARLO GAGIANO

Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea sudafricana

Piloto de combate desde diciembre de 1969 y jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea Sudafricana desde marzo de 2005, el teniente general Carlo Gagiano ha volado cazas F-86 Sabre, Mirage III y F-1 y Chetaath D y E. Descendiente de una familia italiana, asumió en 1985 el mando de su primer escuadrón de ataque y años después fue nombrado agregado militar en Israel. Con experiencia en misiones reales de combate en el continente africano, su ascenso al generalato vino acompañado de algunos de los más destacados destinos de la SAAF, como la Inspección General y la Dirección de Planes y Política Aérea, y de las Fuerzas de Defensa Nacional Sudafricanas, en las que asumió la Dirección de Desarrollo de Operaciones de la División de Operaciones Conjuntas. Alejado de circunloquios y vueltas de tuerca, maneja los tiempos de su discurso y la extensión de la frase cuando desea dejar clara la importancia de un reto.

integración de las siete fuerzas en 1994, después de las primeras elecciones democráticas en Sudáfrica. Esta evolución vino acompañada en los años siguientes por la consolidación y reorganización de las Fuerzas de Defensa Nacional Sudafricanas.

—Usted ha estado cinco años destinado en la División de Operaciones Conjuntas del Estado Mayor de la SAAF, primero como director de Desarrollo de Operaciones y luego como director de Planes y de la Política Aérea. Su nombramiento como máximo responsable de la SAAF se produjo en marzo de 2005. En todo este tiempo, ¿cuál ha sido el mayor desafío que ha afrontado?

—Tras la decisión del Gobierno sudafricano de rejuvenecer la SAAF, el mayor reto ha sido modernizar los viejos sistemas e introducir otros nuevos como el caza de instrucción Hawk MK120, los helicópteros Augusta A109 y Super Lynx MK300 y el cazabombardero Saab Gripen

—¿En qué áreas considera que tiene que avanzar la SAAF a corto, medio y largo plazo?

—Lo principal es la retención del personal cualificado, como los pilotos, los controladores de tráfico y los técnicos aeronáuticos. La planificación de la carrera profesional para este personal continúa siendo también un desafío en la inestable área de recursos humanos

—En 2002, su fuerza aérea aprobó por vez primera un ambicioso planeamiento a diez años vista bautizado como Visión SAAF 2012 y que será actualizado por trienios.



¿Cuáles son las claves de este plan estratégico?

—La retención del personal cualificado es el punto más importante y la alta moral del personal para poder conseguir con un presupuesto ajustado mejorar la disponibilidad operativa y la gestión de la carrera profesional militar. Esas son las áreas principales en las que tenemos que centrarnos en los próximos años.

—Está prevista una revisión de este planeamiento este año, ¿puede resumir cuáles son los puntos principales de esta actualización?

—El objetivo es aumentar la eficacia y disponibilidad operativa con un presupuesto ajustado. Pondré un ejemplo. Un programa piloto para que nuestra flota de aviones Hércules C-130 y de helicópteros de transporte ligeros consoliden su mantenimiento, puesta a punto y las reparaciones con las industrias de defensa sudafricanas y la propia SAAF. Otro ejemplo lo representan el conjunto de actividades que desarrollan las industrias de defensa nacionales en el campo de la optimización de instalaciones de servicios, almacenes y reservas.

—En términos operativos, ¿cómo se coordina la SAAF con la Marina y el Ejército de Tierra sudafricanos?

—En el marco de las Fuerzas de Defensa Nacional sudafricanas, la



«La mayor amenaza que afronta la SAAF es la pérdida de personal cualificado»

SAAF es la encargada de todas las capacidades tradicionales de poder aéreo y de dar apoyo aéreo a otros servicios. Las misiones de apoyo se basan en la confianza mutua y en la

mejora de la interoperabilidad y la coordinación.

—Su fuerza aérea ha estado ligada desde su nacimiento a la Real Fuerza Aérea británica (RAF). ¿Qué relaciones mantiene en la actualidad con la RAF?

—Todavía tenemos excelentes relaciones con Reino Unido y específicamente con la RAF. La compra del caza de instrucción MK 120 y del helicóptero Super Lynx MK300 facilitan esta cooperación a un nivel más alto.

—¿Cuál cree que es la principal amenaza contra la SAAF?

—Militarmente, no afrontamos ninguna amenaza convencional en este momento. No tenemos amenazas convencionales. Sin embargo, tenemos otras amenazas en términos de presupuesto o, por ejemplo, el precio del combustible, entre otras cuestiones.

—¿Qué relaciones mantiene con sus países vecinos?

—Para resumir, excelentes. Tenemos muy buenas relaciones con nuestros vecinos

—¿Y el balance militar en la zona?

—Existe una variedad de capacidades en la zona pero, debido al pacto de no agresión, nos centramos en la colaboración, no en la agresión.



—¿Considera que su fuerza aérea está suficientemente equipada y preparada para cumplir todas sus misiones?

—Las capacidades aéreas siempre tendrán un suministro ajustado. Sin embargo, estamos bien equipados gracias a la modernización de la mayoría de nuestros sistemas. La mayor amenaza que afronta la SAAF es la pérdida de personal cualificado.

—La pérdida de personal cualificado es uno de los problemas que afrontan las fuerzas aéreas de la comunidad internacional, ¿cuál es el mejor modo para encararlo?

—La mejor forma de afrontarlo es dar un enfoque lógico al problema. Hay varias razones para que la gente abandone las fuerzas aéreas. En algunos países se debe al alto nivel de empleo y en otros países se debe a la diferencia salarial entre el personal militar y civil por hacer un mismo trabajo. Este último es nuestro caso. Existe una tremenda distancia entre el sector civil y el militar en la aviación de todos los países del mundo, especialmente en Oriente Próximo y Lejano Oriente. Tenemos que conseguir el enfoque correcto. Debería haber un balance razonable en salarios y proporcionar estabilidad en las vidas de nuestro personal militar porque tienen, en mi opinión, una carrera profesional muy larga.

—¿Qué prefiere en sistemas de armas: cantidad, calidad o lo último del mercado?

—Las fuerzas aéreas por natura-

«No tenemos amenazas convencionales. Tenemos otras amenazas en términos de presupuesto o, por ejemplo, el precio del combustible»



«Nuestras operaciones de mantenimiento de la paz y asistencia humanitaria en el continente africano dependen en gran medida de un avión como el A400M»

leza dependen de avanzadas tecnologías. Sin embargo, puede haber un balance entre la calidad adecuada y las últimas tecnologías. No sólo hay que conseguir tener las tecnologías más avanzadas.

—Sudáfrica firmó en diciembre de 2004 el contrato para adquirir cuatro aviones de transporte militar A400M. ¿Qué opinión tiene sobre este ambicioso programa de EADS y qué supondrá para sus capacidades de transporte aéreo?. ¿Es partidario de que su país aumente su pedido en los próximos años?

—Nuestros Hércules se están quedando viejos y tienen un mantenimiento caro. Tampoco están capacitados para transporte estratégico. Desde esta perspectiva, nosotros esperamos impacientemente la entrega de los aviones A400M. Nuestras operaciones de mantenimiento de la paz y asistencia humanitaria en el continente africano dependen en gran medida de un avión como el A400M. ¿Compraremos más?. Mi visión personal es que nosotros tenemos una mayor necesidad de un avión de apoyo táctico en operaciones como el CN-235 o el C-295.

—Esos dos modelos que ha mencionado son aviones de transporte fabricados por la filial española EADS, CASA. ¿Qué opinión le merecen?

—Nuestros aviones de transporte españoles han prestado un excelente servicio y este hecho lo he incorporado a mi perspectiva personal sobre el futuro de la SAAF.

—¿Cuáles son las áreas en las que la industria de defensa española y la SAAF podrían cooperar?

—Además del A400M, la SAAF necesita modernizar su flota de patrulla marítima. La colaboración en este campo podría ser una posibilidad. Nuestro principal foco de atención es la patrulla marítima, especialmente la interacción y la colaboración con el Ejército del Aire español y sus modelos CASA CN-235 y C-295. Durante esta visita buscaremos más líneas de cooperación.

—¿Espera firmar algún nuevo acuerdo bilateral en ese sentido?

—Nosotros tenemos desde el año pasado firmado con España un Acuerdo de Entendimiento, que fue aprobado por el ministro de Defensa. Mientras continuemos au-



mentado esta cooperación, existe una alta posibilidad de un acuerdo con el Ejército del Aire español de cooperación.

—Su fuerza tiene previsto adquirir un nuevo vehículo aéreo no tripulado de medio alcance. ¿Puede explicar cómo será este nuevo programa?

—Nosotros hemos estado operando UAV de corto alcance durante muchos años. En breve, iniciaremos el proceso de compra de un nuevo sistema. Creo que nosotros tenemos un sistema industrial nacional de defen-

«Las tecnologías occidentales son superiores»

sal que puede suministrar a la SAAF todas sus necesidades.

—Uno de los nuevos sistemas de armas de la SAAF es el cazabombardero Saab Gripen, ¿cuál es la situación del programa y cuáles son sus próximos retos?

—Ya hemos recibidos dos Gripen y recibiremos otros tres pronto. Nues-

tros técnicos ya han empezado el entrenamiento con este avión y los pilotos comenzarán el próximo mes de septiembre.

—En sus años de piloto de combate tuvo la oportunidad de probar en misiones reales cazas como el F-16 y el Chetaah, ¿Qué análisis comparativo realiza entre la tecnología occidental y la rusa?

—Las tecnologías occidentales son superiores. Sin embargo, los rusos son gente muy innovadora y fabrican algunos productos avanzados con un coste efectivo.

—El mayor festival aeronáutico africano, la Exhibición de Defensa y Aeronáutica africana, tendrá lugar el próximo mes de septiembre en la base de la SAAF en Ciudad El Cabo. ¿Qué espera de esta nueva edición y quién cree que jugará el papel de actor principal en la exhibición aérea?

—La Exhibición de Defensa y Aeronáutica africana comenzó la década pasada y, desde entonces, ha crecido exponencialmente en los últimos años. Todavía estamos esperando la respuesta de las fuerzas aéreas extranjeras que participarán, pero esperamos un gran número de países vecinos. La SAAF exhibirá sus nuevos sistemas. Nuestra patrulla acrobática, los Halcones de Plata, mostrará por primera vez sus nuevos colores, lo que será uno de los platos fuertes de la exhibición.

—¿Puede resumir el despliegue de su fuerza aérea en misiones de mantenimiento de la paz en el exterior?

—La SAAF tiene permanentemente un destacamento de dos helicópteros medios de transporte ligero en la República Democrática del Congo (RDC). El Hércules C-130 presta apoyo a nuestra tropas semanalmente en RDC, Burundi y Sudán. Hemos prestados apoyo, entre otros países, a Lesotho, Mauritania, Mozambique con misiones humanitarias y de protección de procesos electorales.

—¿Qué espera de su visita a España?

—El Ejército del Aire español es una fuerza aérea moderna, bien equipada y entrenada, una fuerza aérea con la que queremos estar asociados en todos los niveles de cooperación y entrenamiento ■