



El Su 27 Flanker entró en servicio en 1986, y se estiman en unos 200 los que hay actualmente en servicio en las Fuerzas Aéreas Soviéticas.

La Aviación y las Negociaciones de Fuerzas Convencionales en Europa

JORGE DOMEQ,
*Primer Secretario de Embajada
en la Delegación de España en la OTAN*

LA propuesta de desarme convencional del Presidente Bush hecha pública el pasado 29 de mayo con ocasión de la Cumbre Atlántica, y, que ahora está siendo estudiada por el HLTF (High Level Task Force) con vistas a presentar una posición occidental para el próximo 7 de septiembre, presenta varios puntos novedosos:

a) La inclusión de reducciones en la aviación de combate y de helicópteros de combate, basado en tierra, en la zona del Atlántico a los Urales.

b) La destrucción de los sistemas de armamento que se redujeran.

c) Un calendario muy ambicioso: un acuerdo de reducción a alcanzar en seis meses o un año y ejecución del mismo para 1992-93.

Aquí nos centraremos en el primero de estos aspectos.

En los primeros meses de las negociaciones convencionales de Viena la Alianza mantuvo una propuesta de reducción que sólo afectaba a los sistemas más desestabilizadores, es decir, aquellos susceptibles de ser utilizados para lanzar un ataque por sorpresa y que permiten apoderarse y retener territorio. Esto es, los carros de combate, la artillería y los vehículos acorazados. Aunque

no se descartase la inclusión de otros sistemas, como los helicópteros de combate o la aviación, el lado occidental prefería dejar su negociación para una fase ulterior de las conversaciones, una vez que se lograra avanzar en la eliminación de las asimetrías en los sistemas más desestabilizadores. Por el contrario, el Pacto de Varsovia insistió desde un principio en la necesidad de contemplar reducciones en la aviación de combate y los helicópteros, además de en las tres categorías de armamento antes citadas. Una semana antes de la Cumbre, el Este presentó en Viena una segunda propuesta que acercaba su posición



Los bombarderos F-111 estacionados en el Reino Unido, si los incluyen los soviéticos en su recuento aéreo.

a la occidental en lo que se refiere a los sistemas terrestres, pero insistía en la necesidad de incluir la aviación y los helicópteros de combate en el mismo paquete de reducciones. El siguiente paso en la aproximación de las posiciones negociadoras fue la iniciativa de Bush de ampliar la propuesta inicial incluyendo una reducción en la aviación de combate basada en tierra y de helicópteros de ambas Alianzas para alcanzar un nivel 15% por debajo del presente nivel de la OTAN. Si traducimos este porcentaje en cifras, basándonos en los datos publicados por la Alianza en noviembre del año pasado, se estaría proponiendo que cada lado retuviera aproximadamente un máximo de 4.300 aviones y 2.300 helicópteros; a partir de 1992-93. Por su parte el Este pide que cada Alianza tan sólo mantenga un máximo de 1.500 aviones y 1.700 helicópteros a partir de 1996-97.

Para valorar las reducciones propuestas tenemos que analizar primero el balance de fuerzas aéreas existente actualmente en la zona del Atlántico a los Urales. Existe una discrepancia en cuanto a los datos presentados por las dos Alian-

zas. Occidente alega una superioridad del Pacto de 2 : 1 aproximadamente. Por su parte, el Este insiste en que el desequilibrio en las fuerzas aéreas favorece a la OTAN. Esta diferencia se debe a que el Pacto de Varsovia distingue en su recuento de aviones entre los de ataque táctico (en lo que las cifras de ambos lados no son muy distintas) y otro grupo formado por los bombarderos, cazabombarderos y aviones de asalto, en el que se asigna a la OTAN 4.075 frente a 2.783 del Este. Esta superioridad parece venir dada por la exclusión de 1.700 aviones por parte del Pacto de Varsovia que se consideran asignados, según los soviéticos, a misiones de "defensa aérea", aunque en realidad están preparados y entrenan para ataques contra objetivos terrestres. Entre ellos se encuentran los bombarderos soviéticos de doble capacidad (nuclear y convencional) de alcance medio, que la Unión Soviética considera compensan la exclusión de los aviones utilizados por las fuerzas nucleares del Reino Unido y Francia (aunque curiosamente sí incluyen los soviéticos en su recuento aéreo los bombarderos

F-111 estacionados en el Reino Unido). Otra razón de la supuesta superioridad de la OTAN en aviación es el resultado de asignar a los EE.UU. 1.150 aviones de combate de la marina a pesar de que las fuerzas navales están excluidas del mandato de las negociaciones de Viena. Esta cifra de 1.150 está en cualquier caso muy inflada, ya que ni tan siquiera incluyendo los aviones de patrulla marítima P-3 se logra alcanzar una novena parte de esta cantidad. Estas razones, causantes de las diferencias entre los datos presentados por la OTAN y por el Pacto de Varsovia, persisten en el pensamiento soviético, como lo demuestra la reacción del Vice-ministro Karpov (13/6/89) a la propuesta Bush, llamándola "injustificada", por querer incluir en las reducciones los aviones de interceptación, sistemas que ellos consideran puramente defensivos. En cualquier caso, resulta un tanto artificial distinguir entre aeronaves defensivas y ofensivas, ya que hoy día tanto en el Este como en Occidente se intenta tener aviones multifuncionales, lo que hace borroso el límite entre un sistema defensivo

y uno ofensivo. En resumen, podemos decir, que el Pacto de Varsovia presenta una superioridad global en aviación frente a la OTAN, aunque ésta no sea tan aplastante como en carros de combate, artillería o vehículos acorazados. En este contexto, la Unión Soviética presenta una clara ventaja en bombarderos de alcance intermedio, mientras que Occidente es ligeramente superior en aviones de combate táctico.

La relación cuantitativa entre la aviación de una y otra Alianza que acabamos de resumir no nos ofrece un cuadro completo de la situación. En el equilibrio de fuerzas tenemos que considerar otra serie de factores igualmente importantes:

— En primer lugar tenemos la configuración geográfica de las dos Alianzas. El Pacto de Varsovia cuenta con una continuidad terrestre que en el caso de la OTAN queda interrumpida por el océano. Esto sin duda favorecería al Este en un conflicto.

— La OTAN cuenta con 600 bases aéreas, de las cuales 130 con refugios protegidos para los aviones. El Pacto tiene más de 1.000 en Europa del Este, 100% protegidas, a lo que hay que sumar la ventaja de la profundidad estratégica del territorio occidental de la URSS.

— Aunque tecnológicamente la OTAN sigue siendo superior, el



Avión Mirage 2000 francés lanzando una bomba BGL (Bomba de Guiado Láser).

nivel de las distintas aviaciones es muy desigual y persisten grandes deficiencias en algunos países. Por ejemplo, el 40% de los aviones de la OTAN tienen una capacidad de guerra electrónica muy limitada.

— El Pacto de Varsovia presenta una superioridad en medios de defensa aérea de 2 : 1 frente a la OTAN. Este es un factor que influye mucho en el equilibrio aéreo de ambas Alianzas. Curiosamente, la comparación de datos publicados por el Pacto de Varsovia, en enero de este año, no presentaba cifras sobre medios de defensa aérea.

— Aunque hasta ahora siempre se había estimado que el grado de entrenamiento de la OTAN era mayor que el del Pacto de Varsovia, las reducciones en los Presupuestos de Defensa Occidentales han resultado en serios recortes en el número de horas de vuelo de los pilotos de sus fuerzas aéreas, hasta descender a una media aliada de 15 horas/mes por piloto (la URSS tiene 12 ó 13 horas al mes). Además del menor tiempo dedicado al entrenamiento, existe el problema de tener que reducir el número de vuelos a baja cota, necesarios a pesar de su creciente impopularidad. Su importancia radica en que la defensa aérea del Pacto es especialmente deficiente a altitudes por debajo de los 100 metros. A menor altitud de vuelo, mayor es la posibilidad de burlar a la defensa aérea enemiga. Las molestias que causan estos vuelos a la población civil están obligando a las naciones de la OTAN a enviar a sus pilotos a entrenar lejos del frente Central, en áreas despobladas de Canadá, Turquía y EE.UU., lo que resulta en un menor conocimiento del terreno del eventual campo de batalla. Por último, también afecta al nivel de entrenamiento de nuestras fuerzas aéreas el paso de pilotos militares a las líneas de aviación civil. En EE.UU., menos del 50% de los pilotos permanece más de 10 años en servicio. En algunas Fuerzas Aéreas de la OTAN, esto ha llevado a una situación crítica, en la que el número de pilotos es menor al de aviones disponibles.



El F-18 está actualmente en servicio en EE.UU., España y Canadá.



El Mig-29 Fulcrum, en servicio desde 1984, está destinado a sustituir a los Mig-21 y Mig-23.

EL VALOR DE LA AVIACION EN LA ESTRATEGIA ALIADA

La aceptación por parte de la Alianza de negociar reducciones en la aviación en este primer estadio de las negociaciones CFE, tienen una importancia nada despreciable. Por un lado, es la primera vez que se aborda el tema de las fuerzas aéreas en una negociación con el Este. Ni en las MBFR, ni en CDE, se trató de la aviación. Por otra parte, el avión es un arma con una especial significación en la estrategia aliada. Para la OTAN tiene un valor estratégico independiente de otras fuerzas, al contrario que para el Pacto de Varsovia. El Este contempla la aviación como complemento de sus fuerzas terrestres, para apoyar las operaciones de éstas y atacar puntos críticos de las fuerzas aliadas. En la Alianza la aviación permitiría una respuesta inmediata a un ataque por sorpresa y por ello es considerada un arma de carácter netamente defensivo. Además, en respuesta a un eventual ataque por sorpresa, los aviones tendrían un papel esencial a jugar, tanto en lo que se refiere al segundo escalón de las fuerzas enemigas, como por

permitir responder al ataque en territorio no propio.

Es este carácter defensivo, junto con el razonamiento de que la aviación aliada compensa de alguna manera las desventajas en fuerzas terrestres, lo que ha empujado a la OTAN a retrasar la inclusión de este armamento entre los más destabilizadores que debieran reducirse en un primer momento.

PRIMERAS REACCIONES A LA OFERTA BUSH DE DESARME CONVENCIONAL

La Unión Soviética ha acogido positivamente esta propuesta. Gorbachov señaló que la Alianza daba con ello un paso adelante en la aproximación de la posición de ambas partes. No obstante, y como señalábamos antes, los soviéticos por boca del Viceministro de Asuntos Exteriores, Victor Karpov, han expresado sus dudas en lo que se refiere a los detalles técnicos de esta propuesta, y en concreto, en cuanto a la aviación. Consideran que la propuesta occidental no distingue entre los sistemas que ellos llaman defensivos y la aviación de ataque.

También en el campo aliado se han planteado ciertas reservas: Francia incluyó en la Declaración de la Cumbre Atlántica, de mayo pasado, una reserva en el sentido de que "... estando excluidas del mandato de las negociaciones de Viena las armas nucleares, reservaba totalmente su derecho a enjuiciar y decidir en lo que se refiere a los medios que contribuyen a la puesta en práctica de su estrategia independiente de disuasión nuclear". La preocupación francesa, que es extensiva a los británicos, aunque no lo hayan hecho constar explícitamente, es explicable si han de asegurarse el mantenimiento de sus aviones de doble capacidad (DCA), el Mirage-2000N (pre-estratégico) y el Mirage IVP (estratégico). No obstante, no debemos olvidar que en el mandato de Viena, y al definir el campo de actuación de las negociaciones, se dice explícitamente que "ningún armamento o equipo convencional será excluido del objeto de la negociación porque tuviera otras capacidades además de sus capacidades convencionales. Estos armamentos no serán tratados como una categoría separada; ...". Esto sin duda chocará en algún



Las reducciones no afectarían a los aviones con tecnología más moderna, como el F 16.

momento con las citadas cauteladas francesas.

Tenemos por último la reacción suscitada en algunos medios militares, así como en el Congreso americano, siempre preocupado por el uso de los fondos destinados a la Defensa. Esta reacción ha sido de

sorpresa, no sólo porque podría afectar a los aviones más modernos sino por la idea de destruir el equipo que se acordará reducir. Esto provocó una pronta respuesta de la Administración americana y de algunos otros Gobiernos europeos en el sentido de que las reducciones

no afectarían a los aviones con tecnología más moderna. O sea, en principio se reducirían y destruirían aviones como el A-10, A-7, F-4F, Alphajet, Jaguar, etc., exceptuando por supuesto los aviones modernos como el F-15, F-16, F-111, etc. Esto podría interpretarse por algunos como una forma de desembarazarse de aquellos sistemas que están obsoletos, canalizando los fondos disponibles al desarrollo de los programas más modernos, con lo que iría unido a este proceso de desarme una implícita modernización de las fuerzas.

El próximo 7 de septiembre el equipo negociador aliado presentará finalmente la propuesta adicional en Viena. Si se cumple el calendario previsto se lograría un acuerdo el próximo año y para 1992-93 veríamos realizadas las reducciones convenidas. Este será un proceso sumamente complejo en el que jugarán múltiples factores, uno de los cuales será el de la aviación. Lo aquí expuesto da una idea de las dificultades que nuestros negociadores tendrán que superar, tanto entre aliados, como con el Pacto, al abordar el elemento aéreo. ■



El A 10, uno de los candidatos a la reducción y destrucción.