

## Entrevista con el comandante en jefe de la Real Fuerza Aérea holandesa, teniente general Dick L. Berlijn

# Un equipo, una tarea

MANUEL CORRAL BACIERO

**C**on 13.000 profesionales y una flota muy selecta, la Koninklijke Luchtmacht, Klu, o Real Fuerza Aérea holandesa, es una maquinaria perfectamente engranada, como acredita un amplísimo historial de participación en misiones de todo tipo en casi todos los puntos del planeta. Son 'un equipo para una tarea', dispuestos a llevarla a cabo de manera excelente donde las necesidades de la seguridad europea lo demanden.

—¿Qué significado tiene en su actividad el lema de la Real Fuerza Aérea holandesa 'Un equipo, una tarea'?

**«Estamos involucrados en muchas misiones porque creemos que es muy importante mostrar a toda la sociedad que los sistemas de defensa tienen buena aplicación»**

—Todas las Fuerzas Aéreas dependen absolutamente de un muy buen equipo operativo, con muchas especialidades diferentes. La Real Fuerza Aérea holandesa, RNLAf, es una organización donde el trabajo en equi-

po de forma intensa es de extremada importancia. Cada uno tiene la misma importancia a la hora de entregar lo que es el producto de la RNLAf, el Poder Aéreo. Es como un equipo de fútbol donde cada cual tiene que hacer muy bien su trabajo y hacerlo con los demás.

Dado que todos tienen un papel igualmente importante, intentamos enfatizar el espíritu de equipo y el objetivo común, trabajando para lograr el mayor entendimiento y respeto mutuo entre los miembros del equipo. Cada uno debe centrarse en la misión y trabajar juntos para el objetivo, entender que no somos piezas separadas. Pensamos que es algo importante para todos trabajar activamente juntos, por eso usamos muy frecuentemente el lema y nuestra gente entiende lo que significa, de forma que esta actitud tiene un efecto positivo en el resultado de la RNLAf.

—¿Cuáles son, dentro y fuera de su territorio, las principales responsabilidades de la RNLAf?

—La Real Fuerza Aérea holandesa trabaja siguiendo las instrucciones del gobierno holandés en la política de seguridad nacional e internacional, con la tarea capital de contribuir a mantener el papel internacional de la ley, formando siempre parte de una coalición, nunca interviniendo en solitario, y hacerlo de una forma creíble con fuerzas relevantes. A partir de esa responsabilidad principal, tenemos las de participar en misiones de mantenimiento de paz, tanto en conflictos de bajo como de alto nivel; operaciones de respuesta a crisis o misiones humanitarias; suministrar asistencia militar; dar apoyo y servicios a la sociedad, especialmente ante catástrofes; la defensa clave, por ejemplo del terri-

### COMANDANTE EN JEFE DE LA REAL FUERZA AÉREA HOLANDESA TENIENTE GENERAL DICK L. BERLIJN

El teniente general Dick L. Berlijn comenzó su carrera militar en 1969 en la Real Academia Militar de Breda, licenciándose en Psicología y Sociología. Tras graduarse, recibió instrucción como piloto de F-5 en Canadá, con el que obtuvo sus alas en 1975. Realizada la adaptación operativa a la versión holandesa de este avión, estuvo destinado en la B.A. de Leeuwarden durante 9 años, donde empezó pilotando el F-104 para pasar a volar el F-16 a partir de 1981. Formado como Instructor de Armamento, fue designado Flight Commander del 322º Escuadrón y Oficial de Operaciones del 323º escuadrón. Concluyó su trayectoria en esa Base como Jefe de la Unidad de Adaptación al F-16, avión para el que aun mantiene la aptitud de vuelo. En 1986 se incorporó al 'Ready team' de F-16, trasladándose a la B.A. de Twenthe. El año siguiente estuvo a cargo del Curso de Instructores de Sistema de Armas en la B.A. de Skydrup (Dinamarca), siendo destinado posteriormente al Cuartel General del Mando Aéreo Táctico de la Real Fuerza Aérea holandesa, en Zeist, como Jefe de Sistemas de Armas de Caza. Entre 1989 y 1991 cursó estudios en la Escuela de Estado Mayor, donde se graduó para pasar destinado al Estado Mayor del Cuartel General de la RFA holandesa como Jefe de Adiestramiento y Operaciones dentro de la División de Operaciones. Jefe de Operaciones de la B.A. de Twenthe a partir de 1992, dirigió el primer destacamento holandés de F-16 que habría de desplegarse en Villafranca, al norte de Italia, con el fin de participar en la operación 'Deny Flight' de la OTAN. A su vuelta, después de seis meses, fue nombrado Segundo Jefe de la B.A. de Twenthe. En 1994 fue destinado al Estado Mayor del Cuartel General de la RFA holandesa, en La Haya, como Jefe de la Sección de Caza, ascendiendo a coronel. El año siguiente, ascendido a general de brigada, se hizo cargo de la División de Operaciones y en 1997 pasó destinado al Ministerio de Defensa como Segundo Jefe de la Sección de Operaciones. En 1998 volvió al Estado Mayor del Cuartel General de la RFA holandesa como Jefe de la División de Operaciones, ascendiendo a general de división. En 1999 la RFA holandesa finalizó un proceso de reestructuración general, siendo uno de sus principales resultados la creación de una Fuerza Aérea Táctica, a cuyo frente fue situado el general Berlijn. El 24 de marzo de 2000 fue nombrado comandante en jefe de la RFA holandesa, ascendiendo a teniente general.



torio de los miembros de la OTAN; la defensa nacional del territorio del Reino de Holanda, sus aguas costeras y su espacio aéreo; el control del tráfico aéreo civil y militar sobre el territorio holandés.

—¿Cómo aplican el concepto 'Poder Aéreo Global'?

—Una política enfocada hacia el Poder Aéreo Global supone mantener la capacidad básica para proyectar rápidamente cualquier forma del Poder Aéreo en cualquier parte del mundo. Gracias al uso combinado de nuestros aviones de reabastecimiento/carga y los de combate, tenemos la capacidad de incrementar de for-

**«Veo posibilidades de fortalecer nuestra cooperación en ejercicios combinados y conjuntos, así como grandes beneficios en el desarrollo de seminarios»**

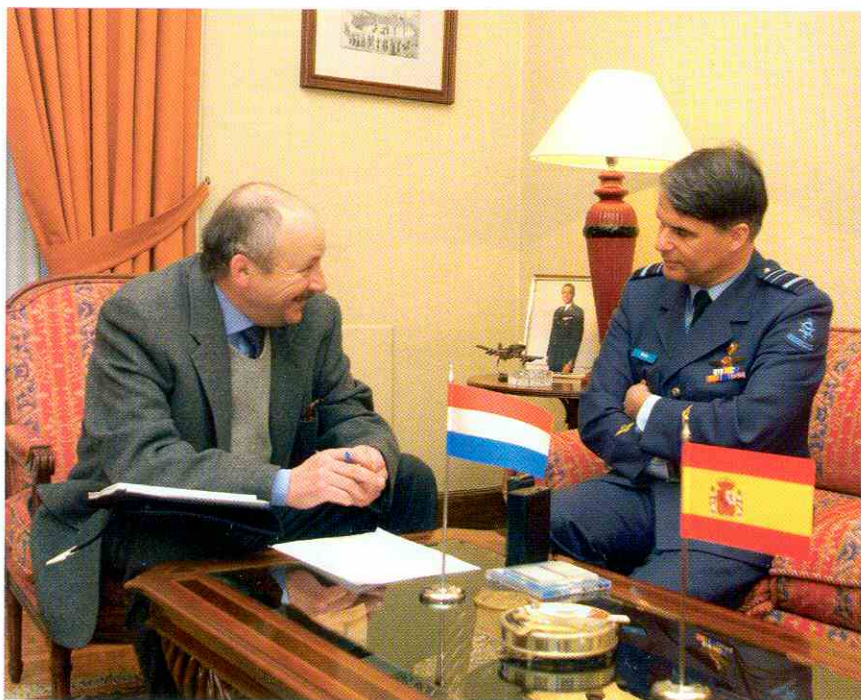
existe para actuar bajo instrucciones del gobierno holandés en el entorno de la política de seguridad nacional e internacional, porque queremos contribuir a los esfuerzos para hacer de esta parte del mundo una zona estable y segura.

Cuando nosotros hablamos de planificación de la defensa aérea, lo estamos haciendo con la idea de lo que debe ser nuestra contribución en una coalición, siendo capaces de hacer

un conflicto de cualquier espectro. Y trasladamos estas características a todas las áreas: Transporte, sistemas de armas, defensa antimisiles, armas de destrucción masiva que son una amenaza real, helicópteros para garantizar gran movilidad, etc.

Para apoyar el concepto de política internacional de seguridad he proyectado un modelo conceptual para el futuro del poder aéreo en Europa: 'Las Fuerzas Aéreas Expedicionarias Europeas'. Tenemos muchas Fuerzas Aéreas capacitadas en Europa, pero muy focalizadas en planteamientos nacionales. Si se compara la situación con EE. UU., se ve que tiene una potente estructura, la USAF, organizada en 10 Fuerzas Aéreas Expedicionarias. Creo que lo que debemos hacer es analizar nuestra situación y, no necesariamente copiando el concepto, ver cómo lo podemos trasladar.

Si nuestras Fuerzas Aéreas siguen pensando en el poder aéreo en Europa de forma tradicional, no será posible satisfacer todas las necesidades ni cumplir con las expectativas. Pero, si tomamos todas las capacidades europeas, -y las tenemos en defensa, combate, transporte, reabastecimiento, satélites, etc.,—se trataría de crear una nueva estructura que permita hacer un mejor uso, organizándonos de forma que podamos entrenarnos, planificar la Fuerza, etc, para hacer una Fuerza Europea que se pueda poner en operación. Por eso resulta necesario que trabajemos juntos de forma más estrecha y eficaz. La planificación y las organizaciones se deben adecuar a fin de capitalizar mejor las fuerzas y optimizar la apropiada combinación del Poder Aéreo europeo. En último término, yo concibo una composición a base de 'paquetes' de fuerzas europeas standard. Estos 'paquetes' necesitarían incluir capacidades orgánicas de Poder Aéreo para generar suficiente Poder Aéreo de Combate rápidamente y, si es necesario, a larga distancia, soportando, también, otros re-



Jose Maria Peir Alvarez

ma eficaz y muy poderosa nuestro radio de acción, pudiendo llevar a cabo misiones donde quiera que se nos pida.

—No parece que Holanda tenga actualmente ninguna amenaza directa, ¿qué criterios tienen en cuenta a la hora de planificar el futuro de su Fuerza Aérea: planteamientos de defensa nacional, o de integración en un sistema defensivo occidental conjunto?

—La razón de ser actual de la RN-LAF se basa sólo de forma muy parcial en una amenaza directa contra nuestro país. Como Fuerza Aérea,

**«He tenido el privilegio de volar el Eurofighter con un piloto español y quedé muy impresionado con sus capacidades»**

una aportación aérea que pueda desplegarse e intervenir rápidamente en cualquier lugar y en todo momento.

Es decir, nuestra política de defensa se basa en que tenemos que contar con capacidad expedicionaria, una alta preparación y disponibilidad para intervenir de forma inmediata en

quisitos como SAR de combate, supresión de defensas aéreas enemigas, reconocimiento, etc. Combinando la médula y los medios de apoyo de las Fuerzas Aéreas, o elementos de ellas, se podría integrar una Fuerza Aérea Expedicionaria Europea equilibrada y a medida.

Lo hemos planteado como un concepto a los jefes de las Fuerzas Aéreas, y entendemos que es el camino que se debería seguir, aun comprendiendo que es una idea con un largo recorrido porque tiene muchas implicaciones políticas y no es para mañana.

—¿Cuál es su experiencia del European Air Group?

—El European Air Group es un Grupo de Fuerzas que han decidido armonizar algunas cosas para hacer un Poder Aéreo más eficaz y su puesta en marcha ha sido una iniciativa importante para incrementar el potencial operativo de las Fuerzas Aéreas participantes, gracias a la consolidación de la cooperación en varios niveles y, como consecuencia, fortaleciendo las capacidades europeas. Por ejemplo, hemos alcanzado resultados significativos en los campos de Reabastecimiento en Vuelo y Transporte Aéreo. El EAG dirigió un estudio de Puente Aéreo Europeo que, basado en las recomendaciones de la Célula de Coordinación de Transporte Aéreo Europeo, (EACC), fue establecido en 2002. EACC ha demostrado ya ser una idea excelente, porque, en muy pocos meses, la coordinación del transporte aéreo ha dado lugar a enormes ahorros. Además, las iniciativas del EAG en el área de SAR de combate son prometedoras en cuanto al desarrollo de una doctrina común y a la fructífera cooperación en el campo de Supervivencia para Operar. Por otra parte, la cooperación en operaciones de combate y defensa terrestre a

**«Si nuestras Fuerzas Aéreas siguen pensando en el poder aéreo en Europa de forma tradicional, no será posible satisfacer todas las necesidades ni cumplir con las expectativas»**



través del EAG es limitada, debido principalmente a que existen otras iniciativas multinacionales positivas en estas áreas específicas.

—¿Cuáles son las diferencias del Poder Aéreo en tiempo de paz y en situaciones de guerra o crisis?

—El principal objetivo del Poder Aéreo en tiempos de paz es estar preparados para operar como lo debemos hacer en situaciones de guerra y crisis, tener el mejor adiestramiento, las mejores capacidades, el equipo más avanzado, para cuando nuestro Gobierno diga que actuemos lo hagamos rápidamente, para que cuando pedimos a un joven piloto que haga algo, que se arriesgue, no lo podemos hacer si no hemos hecho todo lo demás correctamente. Es nuestra obligación y en nuestra Fuerza Aérea esos son factores clave que tenemos en cuenta. No es necesario que seamos muy grandes, pero sí tener la medida adecuada con la mejor preparación y el mejor equipo. Además, también debemos prestar apoyo con este Poder Aéreo a fines pacíficos. En situaciones de crisis o de guerra, el propósito es lograr los objetivos políticos y estratégicos. Los conceptos básicos son los mismos en unas u otras situaciones.

—La Real Fuerza Aérea holandesa está profundamente involucrada en operaciones internacionales, no sólo humanitarias o de mantenimiento de la paz sino, incluso, de combate, ¿puede resumirnos esta experiencia?

—Es cierto que nuestra Fuerza Aérea ha tenido y tiene una considerable participación en misiones de combate y operaciones humanitarias, prestando también socorro a la sociedad. Hemos participado en: Wild Turkey 1991, con dos unidades Patriot, cuatro HAWK y Stinger; 'Diamond Patriot Israel '91',

José María Peñáz Álvarez

con un escuadrón Patriot; UNTAC 92-93, con 3 Alouette III y 3 F-27; Deny Flight 93-95, con 18 F-16 y 1 F-27 Medevac; Joint Endeavour 1996, con 1 C-130 y 2 F-27; Allied Force 1999, con 16 F-16 y 2 KDC-10 (AAR); Joint Guarantor 1999, con 3 Chinook CH47D y UNMEE 2001, con 4 Chinook CH47D y 4 Apaches AH-64D como fuerza de asistencia.

Actualmente, las principales misiones en que participamos en el exterior son: Enduring Freedom con 6 F-16s y 1 KDC-10 para apoyo cercano en misiones aéreas, con un total de 182 efectivos, y Joint Forge (SFOR4) en Bosnia con 2 helicópteros Cougar y 37 militares.

En cuanto a Operaciones Humanitarias, hemos contribuido en: Silverback, Zaire 1994, con 1 C-130; Provide Care, en Ruanda 1994 con 1 C-130 y vehículos; ICRC, en Angola 1995, con 1 C-130; CMAC, en Camboya 1995, con un instructor para retirada de minas; Bali Express, en Indonesia 1998, con 2 KDC-10; terremoto de Afghanistan en 1998, con una Célula de Operaciones Aéreas de 5 personas; huracán Georges en las Antillas Holandesas 1998, con 1 F-27; huracán Mitch, en Honduras 1998, con 1 KDC-10, 1 C-130 y 1 F-27; Provide Shelter, en Macedonia 1999, con 1 KDC-10, 1 C-130 y 1 F-60; terremoto de Turquía en 1999, con 1 KDC-10, 1 C-130 y 1 F-60; huracán Lenny, en las Antillas Holandesas 1999, con 1 F-27 y 1 KDC-10; terremoto de El Salvador 2001, con 1 KDC-10.

Estamos involucrados en muchas misiones porque creemos que es muy importante mostrar a toda la sociedad que los sistemas de defensa tienen buena aplicación. Si no tomamos parte en operaciones humanitarias o de mantenimiento de la paz, el apoyo social puede bajar, nuestros ciudadanos pueden preguntarse ¿para qué los queremos, con lo que cuestan?. Por eso, nosotros deseamos tener una fuerza con el ta-

## **«La coordinación del transporte aéreo a través de EACC ha dado lugar a enormes ahorros»**

maño justo que se involucre constantemente en misiones de este tipo, como la mejor garantía para contar con el apoyo social a nuestro trabajo. Nuestro Gobierno hace buen uso de la Fuerza Aérea y puede demostrar que juega un buen papel en el mantenimiento de la seguridad de nuestra sociedad.

—**La Real Fuerza Aérea holandesa ha trabajado sobre tres modelos para dotarse de su futuro avión de combate: F-35 JSF, Dassault Rafale y Eurofighter-Typhoon, ¿cuál es la decisión final?**

—El Ministro de Defensa holandés firmó el 5 de junio de 2002 el memorando de entendimiento para participar en el nivel II de la fase de Diseño y Desarrollo de Sistema del Programa Joint Strike Fighter. Es razonable deducir que nuestra participación en esta fase puede conducir finalmente a la adquisición del F-35, aunque esta decisión y la de cuántos y cuándo adquiriríamos los aviones no están tomadas, lo haremos dentro de cuatro años, aproximadamente, si se cumplen todas nuestras expectativas en cuanto a las capacidades previstas y la participación industrial.

Esto no significa, en ningún sentido, que los otros dos modelos puedan ser considerados aviones inferiores y estamos siguiendo muy estrechamente su desarrollo, incluso yo personalmente he tenido el privilegio de volar el Eurofighter con un piloto español y quedé muy impresionado con sus capacidades.

—**¿Hombres o máquinas?**

—Algunos apuntan que en 20, 30, o 40 años quizás todo se plantee sobre sistemas no tripulados, pero sigue pareciendo muy difícil que podamos prescindir del hombre.

Los optimistas dicen que en 10

años todo lo harán sistemas automáticos. Esto es fácil para un vuelo con un Boeing 747 a Nueva York, porque el avión va de un punto a otro que se conoce, pero en un avión de combate todo es más complejo, el ambiente de trabajo es muy fluido, el entorno cambia rápidamente y son muchos los parámetros a evaluar instantáneamente para tomar decisiones, por lo que seguirá haciendo falta un hombre que lo gestione en la cabina, al menos en los próximos 30 años, lo que resulta, incluso, más barato.

Para llegar a sistemas aéreos de combate plenamente automáticos, operando en una misión real de combate resuelta satisfactoriamente, quedan por resolver muchos problemas tecnológicos y necesitaremos al hombre hasta muy entrado el siglo XXI.

—**¿En qué campos se puede fortalecer la cooperación de las Fuerzas Aéreas holandesa y española?**

—Hay muy buen entendimiento entre ambas Fuerzas Aéreas y cooperación real, tanto en despliegues de misiones de paz en los que hemos participado ambos, como en frecuentes ejercicios. Veo posibilidades en ejercicios combinados y conjuntos, así como grandes beneficios en el desarrollo de seminarios, como el Kindelán recientemente celebrado en Madrid. Asimismo, si España decide adquirir los helicópteros Apache, hay también posibilidades para una futura cooperación entre España y el Grupo Táctico de Helicópteros de la RNLAf.

—**¿Puede sintetizarnos los resultados de esta visita?**

—Para mí es una visita importante porque me ha dado una oportunidad excelente para conocer más en detalle al Ejército del Aire, sus cambios y sus retos, así como una oportunidad para discutir detalladamente sobre áreas en las que podemos incrementar nuestra cooperación. Además, el general Gallarza y yo estamos de acuerdo en la importancia y necesidad que tienen las Fuerzas Aéreas europeas de trabajar más unidas para hacer un mejor uso del dinero que gastan en nosotros los contribuyentes y conseguir un Poder Aéreo europeo más realista y eficaz. ■

**«Las Fuerzas Aéreas europeas tienen necesidad de trabajar más unidas para hacer un mejor uso del dinero que gastan en nosotros los contribuyentes y conseguir un Poder Aéreo europeo más realista y eficaz»**