

---

# EL PROGRAMA A400M,

## PIEZA BASICA EN LA CONSTRUCCION DE LA IDENTIDAD EUROPEA DE SEGURIDAD Y DEFENSA

---

**A**unque el devenir diario de nuestra actividad con sus ocupaciones y preocupaciones puntuales y perentorias no nos permitan percibirlo con toda su intensidad, es un hecho indudable que estamos viviendo una situación histórica trascendente, el nacimiento de una nueva institución geopolítica de una extraordinaria entidad y significado que va a cambiar de una manera profunda las relaciones internacionales actuales, la Unión Europea.

Este nuevo ente está dando los pasos para consolidar su estructura y ocupar el lugar que le corresponde en el concierto internacional, considerándose que son tres los pilares básicos en que debe apoyarse: la unidad monetaria, la unidad en el área de Seguridad y Defensa y, finalmente, la unidad política total.

Establecido con notable éxito el primero de estos cimientos, y habiéndose dado un paso importante para alcanzar el segundo con la finalización del proyecto de Constitución Europea, es de constatar por otra parte que en Europa se ha afianzado en los últimos años la idea de que sin una Política Exterior y de Seguridad Comunes (PESC) y la disponibilidad para compartir la responsabilidad de la seguridad en el mundo, la Unión Europea, pese a ser un gigante económico, nunca podrá jugar en la política mundial el papel que por su potencial humano, cultural y económico le corresponde, tal como ha señalado en su informe a los Jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Europea el Alto Representante para la PESC durante la cumbre celebrada en Salónica el pasado mes de junio.

Centrándonos en el área de Seguridad y Defensa, es bien conocido que desde hace bastante tiempo están en marcha un buen número de iniciativas con este fin. Si nos concentramos en los últimos años podemos citar como más relevantes las siguientes:

- El acuerdo tomado en el Consejo Europeo celebrado en Colonia en junio de 1999, de dotar a la Unión de las capacidades necesarias para acometer operaciones de prevención de riesgos y de gestión de crisis. Esta auto-

mía de decisión y conducción requiere disponer de una organización permanente, evitando, en todo caso, las duplicidades innecesarias con la estructura de la OTAN. La posibilidad de la utilización de las mismas fuerzas para diferentes operaciones lideradas por una u otra organización bajo el concepto de "separables pero no separadas" mantiene toda su importancia en este nuevo contexto de relaciones.

- En el mismo foro, se acordó para finales del año 2000 la participación de los ministros de Defensa en el Consejo de Asuntos Generales, el establecimiento de un Comité Político y de Seguridad, un Comité Militar y la creación de un Estado Mayor de la Unión Europea.

- En la cumbre de Helsinki, en diciembre de 1999 se establecieron las fuerzas de proyección rápida necesarias para llevar a cabo operaciones autónomas netamente europeas, fundamentalmente en el ámbito de misiones Petersberg (tareas humanitarias y de rescate, tareas de mantenimiento de la paz y gestión de crisis incluido el establecimiento de la paz), decidiendo que estarían constituidas por 15 brigadas bajo supervisión de dos Comités y un Estado Mayor Conjunto. Esta fuerza de entre 50.000 y 60.000 personas, de la que forman parte fuerzas militares de Alemania, Bélgica, Francia, España y Luxemburgo podría ser el embrión de la futura entidad de defensa europea. Se consideraron también del orden de 400 aviones, de los cuales la mitad serían de transporte.

En una primera etapa, hasta el año 2003, la entidad de esta fuerza debería permitir la realización de toda la gama de misiones Petersberg, con autonomía desde el punto de vista militar y con las capacidades necesarias en materia de mando y control, inteligencia, logística y otros servicios de apoyo al combate, además de contar con los elementos navales y aéreos necesarios. Adicionalmente, todas estas fuerzas deberían hallarse preparadas para desplegar en un plazo de 60 días y para aportar elementos de reacción rápida más pequeños que puedan enviarse en muy breve plazo, lo que requiere una flota



**Fernando Mosquera Silván**

*General de Aviación*

de transporte que permita minimizar el tiempo crítico requerido para reunir en el teatro de operaciones una fuerza creíble para iniciar las operaciones. Una vez efectuado su despliegue, las fuerzas deberían mantenerse en operación al menos un año, lo que obligará a contar con una reserva adicional de unidades y elementos de apoyo de menor grado de disponibilidad para reemplazar las fuerzas iniciales.

Aparte de este gran objetivo de fuerza, los jefes de Estado y de Gobierno también se comprometieron en Helsinki a establecer con rapidez objetivos de capacidades militares colectivas en los campos de mando y control, inteligencia y transporte estratégico, objetivos que actualmente se consideran deficitarios.

Todo lo anterior, corroborado por este último compromiso de establecer con rapidez objetivos de capacidades militares colectivas en el campo del transporte estratégico permite aceptar como veraz la aseveración que se hace como título de este artículo "El Programa A400M, pieza básica en la construcción de la Identidad Europea de Seguridad y Defensa".

Es este un Programa que se puede considerar como paradigmático en lo que se refiere a su aportación a la construcción de la Unidad Europea, no solamente en lo referente a la integración de las capacidades europeas de Seguridad y Defensa, en la que este Programa va a tener una contribución esencial pues va a constituir la base para el establecimiento de un posible Mando de Transporte Aéreo Europeo al poder disponer los miembros de mayor entidad de la Unión de unos medios de transporte iguales, y por lo tanto interoperables, sino también en su vertiente industrial, ya que va a contribuir significativamente a la consolidación de su industria aerospacial y a su capacidad de competir en condiciones de igualdad con la, hasta ahora, todopoderosa industria del otro lado del Atlántico.

**E**llo va a representar un paso trascendental en el deseo de los países de la Unión Europea de potenciar su capacidad en el área de armamentos, desarrollando una industria europea de la defensa fuerte, con una buena base tecnológica y capaz de competir en los mercados internacionales, principalmente frente a los Estados Unidos, para así conseguir una mayor independencia de los



mismos en este ámbito, para cuya consecución decidieron establecer, en 1976, un foro alternativo a la Conferencia de Directores de Armamento de la OTAN –CNAD-, para la cooperación en materia de armamentos, el Grupo Europeo Independiente de Programas (Independent European Programme Group –IEPG-), y se ha aprobado ahora en la mencionada cumbre de Salónica la creación de una Agencia Europea de Armamento, Investigación y Capacidades Militares.

Fue dentro del foro IEPG, que acabamos de citar, donde en el año 1985 las naciones pertenecientes a este Grupo identificaron las necesidades futuras de un avión de transporte militar de capacidad media-alta destinado a satisfacer las necesidades, a partir del año 2005, de los países participantes en el incipiente Programa –Alemania, Bélgica, España, Gran Bretaña, Francia e Italia -, con objeto de sustituir las flotas de aviones C-130 Hércules y C-160 Transall. En 1989 se adhiere al Programa Turquía, en 1991 Por-

tugal y, finalmente, en 2000, Luxemburgo. El Programa recibió el nombre de Futuro Gran Avión, "Future Large Aircraft", más conocido por sus siglas "FLA".

Como todo Programa de desarrollo de un avión militar de alta tecnología, y máxime cuando se trata de un Programa de cooperación internacional entre varios países, su tiempo de gestación ha sido extremadamente dilatado.

**L**os prolegómenos del mismo se puede considerar que se remontan a principios de la década de los años 80, concretamente al año 1982 en que la industria aerospacial, adelantándose a la expresión de cualquier requisito por parte de las naciones, empezó a desarrollar ideas para el futuro avión de transporte militar. Participaban en este proyecto las compañías MBB de Alemania, Aerospatial de Francia, British Aerospace de Gran Bretaña y Lockheed de Estados Unidos. El consorcio formado denominó al proyecto "Futuro Avión Internacional de Transporte Militar" (Future International Military Airlifter -FIMA). En 1987 la compañía española CASA y la italiana Alenia se unieron al consorcio FIMA, pero dos años más tarde Lockheed decidió abandonarlo después de que el Gobierno americano confirmara sus planes de apoyar la producción del sucesor del avión de transporte C-130 Hércules, el C-130J.

Entre los años 1985 y 1991 se llevaron a cabo los estudios relativos a la armonización de las especificaciones operativas del nuevo Sistema de Armas que tenían en cuenta el nuevo contexto geoestratégico que requería, y requiere aún más en la situación actual, reforzar la capacidad de transporte militar, principalmente a larga distancia y con gran capacidad de carga, para asegurar la movilidad estratégica y poder transferir en plazos breves los efectivos de personal y los medios materiales necesarios para el despliegue, principalmente de las Fuerzas de Intervención Rápida, cuya actuación se determine como necesaria en cualquier tipo de crisis o conflicto, así como en las misiones de Mantenimiento de la Paz.

No fue fácil esta armonización de especificaciones operativas entre las naciones, pues cada una tenía inicialmente una idea muy particular al respecto. Mientras unos pensaban que el avión que mejor satisfacía sus requisitos era un avión reactor, por su mayor velocidad, lo que facilita entre otras cosas el repostaje en vuelo de los aviones de combate, otros consideraban que debía ser turbohélice, por su menor consumo y algunas otras ventajas adicionales. De la misma manera, unos eran partidarios de un avión capaz de realizar misiones a muy baja cota, mientras para otros la media y alta cota eran suficientes. También existían diferencias significativas en lo que se refiere a la longitud y el volumen del compartimiento de carga y de los equipos de los que debería estar dotado el avión. A fin de poder llegar a un acuerdo inicial se llevaron a cabo, en paralelo, dos estudios indepen-

dientes, uno por una empresa privada francesa y otro por una británica, para determinar cuales deberían ser los aspectos que constituirían la esencia del futuro avión, alrededor de los cuales cada nación podría integrar los suyos específicos.

El resultado de ambos estudios, realizados como se ha dicho separada e independientemente, fueron prácticamente idénticos. La esencia del avión que se buscaba la constituía su estructura, con un volumen y una longitud para el compartimiento de carga determinados, siendo la diferencia entre ambos estudios tan sólo de un metro en la longitud del mismo.

A partir de estos requisitos iniciales, en 1991, con el objeto de llevar a cabo los estudios de previabilidad, se formó un consorcio industrial formado por las compañías MBB de Alemania, Aerospatial de Francia, British Aerospace de Gran Bretaña, la compañía española CASA y la italiana Alenia, denominándose el consorcio "European FLA Group -EURO-FLAG-". Los estudios de previabilidad se iniciaron en enero de 1992 y fueron seguidos por los de viabilidad que dieron comienzo en noviembre de 1993, finalizando en diciembre de 1994.

En base a los estudios anteriores, las naciones por su parte elaboraron el documento Requisitos Europeos de Estado Mayor "European Staff Requirements -ESR-", en donde se consolidaban los características operacionales y los requisitos técnicos del nuevo avión, que fue terminado en marzo de 1996 y firmado por los Jefes de Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas de todas las naciones participantes.

La firma de este documento constituyó un hito significativo en el Programa puesto que, como hemos mencionado anteriormente, se partía inicialmente de requisitos muy dispares cuya armonización era esencial para llevar a cabo un programa común y gozar de las ventajas que esto supone en lo que se refiere al coste del mismo y a la capacidad de realizar operaciones conjuntas apoyándose mutuamente sin ninguna dificultad.

En otoño del siguiente año, las naciones del Programa enviaron al consorcio industrial una Petición de Oferta, a la que éste contesta, ya con el nuevo nombre de "Airbus Military Company -AMC-". La formación de esta nueva Compañía, AMC, dentro del consorcio Airbus, se debe al interés de los países miembros del mismo, Alemania, España, Francia y Gran Bretaña, de darle una nueva dimensión, dotándole de la capacidad de desarrollar y producir no sólo aviones de transporte civiles, sino también militares, para poder competir de esta forma con los gigantes americanos, principalmente Boeing. Sin embargo, en el intermedio, a instancias por una parte de Gran Bretaña, y por otra de Alemania, se solicitan en paralelo ofertas a la Compañía americana Lockheed Martin de su avión C-130J, a Boeing del C-17 Globemaster, y a la rusa-ucraniana Antonov del An-70, lo que introdujo un notable retraso en el inicio del programa. Finalmente, después de un riguroso análisis de las

ofertas presentadas por estos competidores, se decidió por las naciones participantes que el avión que mejor satisfacía las necesidades de todas ellas era el A400M propuesto por AMC.

Aunque durante el transcurso de su generación ha habido dudas y vacilaciones entre algunos países participantes ante las dificultades que se han producido en su proceso de desarrollo, o por problemas específicos de alguna nación en concreto, y las de países como Bélgica y Portugal que retiraron su representación en el Programa durante una temporada, volviendo a incorporarse primero Bélgica y luego Portugal, al ser como se ha dicho anteriormente este Programa un Programa que va a contribuir a la cohesión europea, todo país que quiera jugar algún papel en su construcción estaba obligado a participar en el mismo, no se podían quedar fuera. Solo hay una excepción a la regla, Italia, que siendo uno de los fundadores del Programa y uno de sus principales miembros por el número de aviones que había anunciado que iba a adquirir, en el último momento, cuando llegó la hora de la verdad de comprometerse oficialmente con la firma del acuerdo para iniciar el Programa llevado a cabo por los Ministros de Defensa de los países participantes, Italia se retira quedándose fuera de él.

El Programa ha iniciado finalmente la fase de desarrollo y producción del avión después de que se firmara el pasado 27 de mayo el correspondiente contrato entre la Compañía Airbus, responsable de su fabricación, y la Agencia OCCAR, en nombre de las siete naciones participantes en el Programa – Alemania, Bélgica, España, Gran Bretaña, Francia, Luxemburgo y Turquía (A la hora de escribir este artículo, Portugal no había confirmado su participación). El número de aviones contratado por cada nación es de 60 para Alemania, 7 para Bélgica, 27 para España, 50 para Francia, 25 para Gran Bretaña, 1 para Luxemburgo y 10 para Turquía.

El Programa A400M, es el mayor programa de cooperación que ha existido hasta la fecha en lo que al número de naciones participantes de refiere, que aún así han sido capaces de acordar unos requisitos operativos comunes y el modo de llevar a cabo un programa esencial para cubrir las carencias en el área del transporte aéreo militar táctico y estratégico, carencia que se ha puesto de manifiesto en los últimos conflictos como son los del Golfo Pérsico, de los Balcanes, de Afganistán y de Irak. Este nuevo sistema de transporte, como se ha expuesto anteriormente, constituye un pilar básico en el desarrollo de la Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD),

que propugna, en el informe anteriormente mencionado del Alto Representante para la PESD, el desarrollo de una estrategia que favorezca la intervención rápida de las fuerzas militares no sólo en misiones Petersberg, sino en operaciones conjuntas de desarme y de apoyo a terceros países en la lucha contra el terrorismo, capacitándolas para desplegar más allá de sus fronteras, para lo que es preciso dotarlas de medios de transporte estratégico, capacidad que cubre perfectamente el A400M.

**P**ero, como se ha expuesto al principio de este artículo, el Consejo Europeo decidió en 1999 que el impulso que se daba a la identidad Europea de Seguridad y Defensa era compatible con la continuidad de la partici-



pación en la Alianza Atlántica y, de acuerdo con ello, que era posible y conveniente la utilización de las mismas fuerzas para operaciones lideradas por una u otra organización. Por lo tanto, el nuevo Sistema de Armas, el A400M, no sólo va a cubrir las necesidades de transporte estratégico de la Unión Europea, sino que va a complementar asimismo las de la OTAN, en particular va a ser una pieza clave en el establecimiento de las Fuerzas de Respuesta de la OTAN (NATO Response Forces –NRF-), que tienen por finalidad el proporcionar una capacidad robusta y creíble, de alta disponibilidad, que pueda ser desplegada rápidamente, para convertirse en un elemento esencial en todo el espectro de misiones de la Alianza; las fuerzas componentes de esta capacidad deberán comprometerse a estar listas para desplegar en el plazo de cinco días desde que sean apercibidas para ello.

La creación de las NRFs fue acordada en la cumbre de la OTAN celebrada en Praga en no-



viembre de 2002. La Capacidad Operativa Inicial (Initial Operating Capability –IOC-) está prevista para octubre de 2004, y la Capacidad Operativa Completa (Full Operating Capability –FOC-) para octubre de 2006.

Hasta el momento en que se produzca la entrega de los A400M, varios de los países participantes en el Programa: Alemania, Francia, Luxemburgo y Turquía, junto con otros países de la OTAN : Canadá, República Checa, Dinamarca, Hungría, Holanda, Noruega, Polonia y Portugal, se han visto obligados a buscar una solución alternativa que les permita disponer de una capacidad de transporte estratégico interina, para lo que firmaron el pasado 12 de junio en Bruselas una Carta de Intenciones (Letter of Intent –LOI), que fue firmada asimismo por España el 9 de octubre. Este acuerdo prevé el alquiler de aviones An-124-100, que estarían disponibles en 2005 y aviones C17, Globemaster, y otros tipos de aviones que se consideren adecuados.

**V**olviendo al Programa A400M, en lo referente a su desarrollo, se ha escogido una aproximación diferente a la del Programa Eurofighter, con el objeto de reducir riesgos y costes. El Programa se va a llevar a cabo de acuerdo con el concepto de fase única, denominada Fase de Desarrollo y Programación, a ser gestionada de acuerdo con los principios de gestión industriales aprovechando la experiencia que tiene la compañía Airbus en el desarrollo de programas para la aviación comercial de transporte. Por lo que se refiere a las naciones, la gestión del Programa será realizada por la Agencia OCCAR, "Organización Conjunta para la Cooperación en materia de Armamentos", que fue formalmente establecida en enero de 1997, con sede en Bonn, para actuar como una oficina de programas conjunta en nombre de los países participantes, creándose en el seno de la misma una Oficina específica del Programa en la que participará personal de todas las naciones implicadas.

La OCCAR tiene carácter de organización abierta, siendo necesario para incorporarse a la misma solicitar el ingreso con la participación en uno de los programas que gestione la Organización y firmando la Convención que rige su actuación y que tiene carácter de tratado internacional. Actualmente han solicitado su incorporación España, Bélgica y Holanda. España a través del Programa del Avión de Transporte Europeo –A400M– y del Programa de Helicópteros de Combate Tigre, Bélgica por medio del Programa del Avión de Transporte Europeo –A400M–, y Holanda con el del helicóptero NH-90.

Por lo que se refiere al reparto del trabajo, en lo que respecta a la estructura del avión y al motor se seguirá el mismo principio que en el Programa Eurofighter, cada nación tendrá derecho a una participación equivalente al número de aviones a adquirir, sin embargo, en los equipos que se integran en

el avión se admite un poco más de flexibilidad para mejorar la relación coste-eficacia. Como dato significativo, a España le ha correspondido, entre otras actividades, como es bien sabido, la línea de montaje final y el centro de entregas de los aviones, aparte de una participación significativa en el desarrollo y producción del motor, y la que se obtenga en el momento de la asignación de los diferentes equipos del avión.

En lo referente a la tecnología que incorpora el nuevo avión, se puede mencionar primero su diseño que ha sido realizado totalmente por medio de ordenador, siendo de destacar asimismo la utilización de estructuras ligeras y materiales que reducen el consumo de combustible aumentando en contrapartida el alcance; en particular, es la primera vez que se va a hacer la estructura completa del ala de un avión de transporte de material compuesto de fibra de carbono (Carbon Fiber Reinforced Plastic –CFRP-). Dispondrá de un avanzado sistema de control de vuelo, basado en los utilizados en los aviones civiles de Airbus, así como en lo que se refiere al diseño de la cabina de pilotaje, con pantallas multifunción en color y aviónica digital que permitirá reducir la carga de trabajo al piloto, estando preparada para la utilización de gafas de visión nocturna, disponiendo asimismo de "Head Up Display". Para más detalles sobre las características del avión, es recomendable consultar el artículo publicado en esta Revista por el comandante Julio Crego, en el número de septiembre de 2002, titulado "El A400M, Tecnología europea como solución a las necesidades de transporte militar en las próximas décadas".

El Programa A400M significa por otra parte la consolidación de la industria aeronáutica europea en el área del transporte militar, algo que ya ocurría en su vertiente civil donde Airbus ha ido creciendo de manera extraordinaria hasta situarse en nivel de ventas muy próxima al gigante americano, la Compañía Boeing, al que ha superado últimamente con el lanzamiento del avión supergigante Airbus-380, pero que le faltaba la componente militar para poderse considerarse como fabricante genuino de aviación de transporte y poder competir así en todas sus áreas con sus rivales tanto americanos como rusos. A este objeto, en el área del transporte militar, colaboran significativamente los productos de la española CASA, hoy EADS-CASA tras su integración en la supercompañía europea EADS, cuyos productos actuales pasan desde el veterano, y miembro más pequeño de la familia, CASA-212, con capacidad de carga de tres toneladas, siguiendo por el CASA-235 con el doble de capacidad, al que se ha añadido últimamente, estando ya en servicio operativo en el Ejército del Aire, el CASA-295, que ha incrementado su capacidad de carga hasta las nueve toneladas, llegando finalmente, cuando se termine su desarrollo, al A400M, del que acabamos de hablar y en el que CASA tiene una participación significativa ■