

El Poder Aéreo y el futuro de la Alianza

RAFAEL L. BARDAJI,

Director del Grupo de Estudios Estratégicos (GEES)

DURANTE el siglo XX la guerra y el arte de la guerra han experimentado una evolución como nunca antes, tanto como por su alcance como por el ritmo con que acaecen los cambios. En el terreno cuantitativo, la traducción de la revolución industrial a la maquinaria de guerra ha potenciado y determinado el esfuerzo bélico de las naciones, llegando a eso que se viene llamando "la guerra total" en la que una sociedad pone todas sus energías y recursos. En el aspecto cualitativo, la investigación y desarrollo sostenida y un método científico en la producción ha hecho que nuevos sistemas de armas aparezcan aún antes de que sus predecesores agoten su vida operativa y que las viejas armas se modernicen incansablemente para prolongar su efectividad.

Pero es más, la innovación científico-técnica y su difusión ha permitido y conllevado saltos auténticamente revolucionarios para el planeamiento y la conducción de los conflictos. La aparición e integración de sistemas como el carro y el submarino cambiarían la faz de los enfrentamientos. La aparición y evolución de la avia-

ción agrandaría los dominios de la guerra que ya no se desarrollaría más ni en la horizontalidad del campo de batalla terrestre ni en la oscura frialdad de los océanos sino que contaría cada vez más con la proyección militar en la "tercera dimensión", por encima del mar y de la tierra. Así, el poder aéreo se consideró como el elemento esencial para la consecución de cualquier victoria. Su creciente sofisticación y especialización haría que se convirtiera en una rama autónoma de las fuerzas armadas. La experiencia de la II Guerra Mundial y, muy particularmente, la emergencia del orden nuclear de postguerra consolidarían el papel del Ejército del Aire. Sin embargo, la propia evolución técnica acabaría definiendo el peso específico de las fuerzas aéreas en la política de defensa. La aparición de los misiles balísticos redimensionaría sus misiones, restándole importancia a su valor disuasivo en favor de las nuevas armas. A partir de este momento la atención se concederá mayormente a la aviación táctica, especialmente en la planificación aliada de la OTAN.

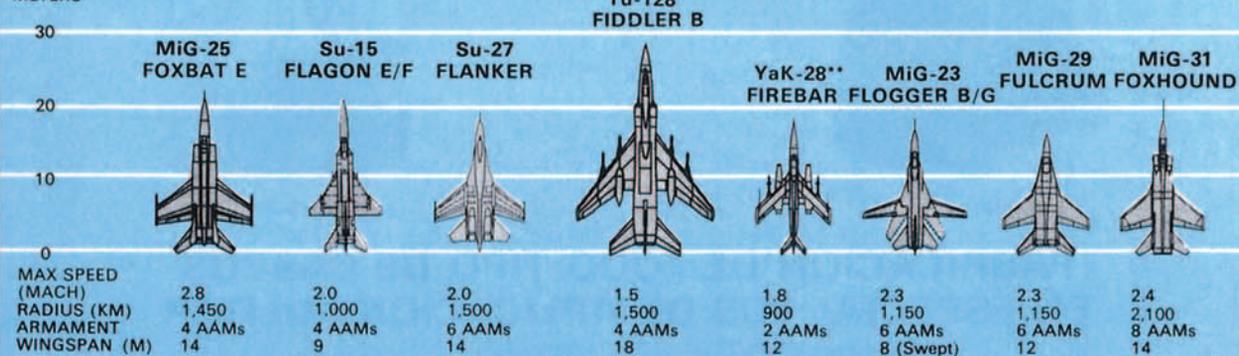
No obstante, en los últimos

meses hemos asistido a una revaloración de los aviones tanto en el nivel estratégico como en el táctico, donde eran menos discutidos. Las propuestas de reducción de los arsenales estratégicos de los grandes y, especialmente, el acuerdo de Washington de retirada de los *euromisiles*, ha hecho que la OTAN vuelva a depender fuertemente de los vectores nucleares aerotransportados y que, por tanto, la atención aliada a la aviación se refuerce de nuevo.

Históricamente, la primera función en la que se empleó la aviación aérea fue en el reconocimiento de las líneas enemigas durante las batallas de la I Guerra Mundial. Sin embargo pronto surgirían teorías de la estrategia que preconizarían un creciente rol de los aviones en las guerras futuras. En concreto, Giulio Douhet o el general Billy Mitchell defenderían que, por las cualidades intrínsecas del medio aéreo, la aviación sería el factor determinante de todo conflicto, cumpliendo un papel estratégico al poder llegar tan profundo como se quisiera por encima de las líneas de combate y porque, usada contra los navíos, serviría para ejercer

Aviones Interceptadores de Defensa Aérea Soviéticos

METERS



un control efectivo de la superficie de las aguas.

No obstante, la I Guerra Mundial acabaría sin que la aviación hubiese mostrado más que las promesas del poder aéreo. Incluso la II Guerra no vería sino un desarrollo parcial de dichas promesas. En realidad, la edad de oro de la aviación vendría de la mano del bombardeo atómico de las ciudades de Hiroshima y Nagasaki en agosto de 1945. Al fin y al cabo, la era del plutonio nacería del vientre de un tristemente célebre bombardero, el *Enola Gay*.

misiles intercontinentales y su diversificación en ICBM y SLBM, la aviación pasó a ser un componente más de la tríada estratégica. En segundo lugar, el desarrollo y perfeccionamiento de sistemas de defensa antiáerea ponía graves problemas para la penetración y supervivencia de los aviones, restándoles fiabilidad para el cumplimiento de sus misiones. Finalmente, la mejora constante de los aparatos de las alas tácticas ha hecho que sean potencialmente capaces de acometer misiones de ataque en profundidad y de interdicción so-

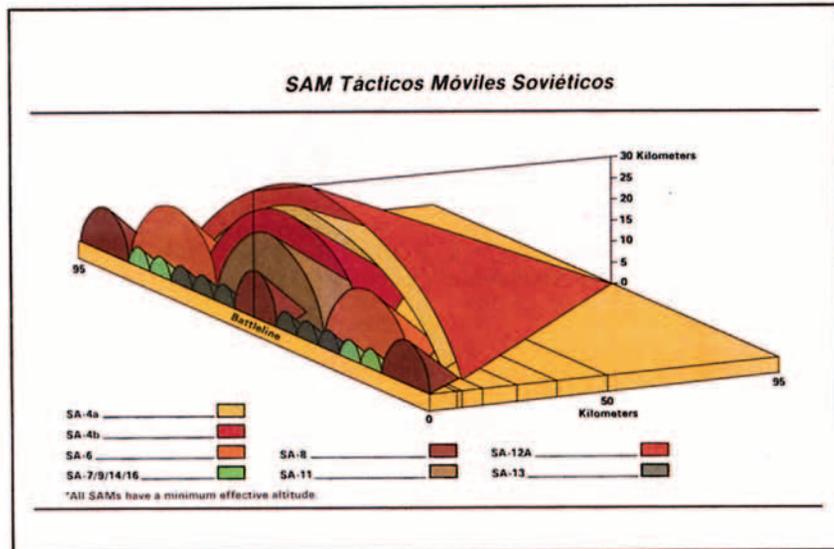
calificadas de estratégicas aunque se ciñan al soporte logístico. Pero sin logística, no se sostiene una guerra. Sin C3I, tampoco.

La aviación táctica

La aviación táctica ha estado siempre orientada a combatir directamente al enemigo en el campo de batalla. Ahora bien, como consecuencia de los cambios producidos en la forma de librar un conflicto, por la evolución de la propia aviación estratégica, por los requerimientos "subestratégicos" de los planes de defensa de Europa, así como por las nuevas medidas de apoyo a todo tipo de combate, la aviación táctica ha ido confundiendo más y más con algunos aspectos de las misiones estratégicas. Esto es particularmente acusado en misiones nucleares, en ataques en profundidad tras las líneas enemigas y en misiones de interdicción profunda tal y como se plantean tanto en la doctrina operativa americana *Airland Battle 2000* como en el subconcepto estratégico FOFA aprobado por el Comité de Planes de la Defensa de la OTAN en noviembre de 1984.

Podría decirse, por tanto, que las misiones asignadas a la aviación táctica han ido creciendo sin cesar. En parte por la propia naturaleza del conflicto, en constante evolución, pero también por las mejoras técnicas que los aparatos incorporan en cada generación. En concreto, los planes aliados cuentan con que las alas tácticas cumplan con una serie de misiones que podrían ser agrupadas en cinco grandes categorías: El contraataque aéreo (ganar y mantener la superioridad aérea que permita desarrollar otras misiones en el aire a un nivel aceptable de pérdidas negando al enemigo esta posibilidad); la interdicción (reducir las posibilidades de desarrollo de las iniciativas militares emprendidas por el enemigo ya reduciendo su capacidad de traslado de refuerzos y equipo, ya imposibilitando sus comunicaciones, ya inhibiendo las concentraciones de sus fuerzas, ya obligando a la diversión de sus efectivos y su concentración en la defensa de zonas de retaguardia); el apoyo aéreo táctico (el refuerzo del poder de fuego de las fuerzas terrestres amigas); el reconocimiento aéreo (recogida de información visual, fotográfica, electrónica o electroóptica, útil para la alerta, selección de blancos, evaluación de daños y la posición de

SAM Tácticos Móviles Soviéticos



En efecto, con la introducción del arma nuclear, va a asignársele a la aviación el rol central del mantenimiento de la disuasión atómica, puesto que el avión es el único medio disponible en ese momento para acercarse a un objetivo y soltar una carga nuclear. Así, se introduciría el SAC como el pilar base de las fuerzas nucleares americanas a la vez que se afianzaba la distinción entre misiones estratégicas y tácticas. Formalmente, las primeras tendrían objetivos vitales para la resolución del conflicto mientras que las segundas servirían para el apoyo y el ataque en el campo de batalla. En realidad, la práctica tendía a identificar la aviación estratégica al bombardeo nuclear de objetivos centrales y la aviación táctica a misiones de tipo convencional.

Sin embargo, la evolución tecnológica de los propios sistemas de armas y la alteración de los parámetros estratégicos desde los años 60, tendrían hondos repercusiones en la fuerza aérea. Primeramente, con la aparición de los

bre los centros vitales del enemigo. Es más, con la reducción de las cargas atómicas, con el armamento nuclear táctico, este tipo de aviones también pasa a desempeñar misiones nucleares, borrando así la clara frontera que le separaba de sus "hermanos mayores", los bombarderos estratégicos.

Sea como fuere, si bien el bombardeo estratégico ha perdido mucho de su razón, la misma evolución técnica ha llevado a la aviación estratégica a nuevas misiones para las que está perfectamente indicada. En primer lugar, desempeñando las funciones imprescindibles de alerta temprana en forma aerotransportada así como realizando funciones de C3I, mando, control y comunicaciones, de manera móvil. En segundo lugar, cargando con misiones de enlace y transporte, no directamente de ataque, que por su función e importancia, tal y como se han pensado las posibilidades de conflicto en Europa así como por las necesidades de asegurar una rápida proyección de fuerzas a otras zonas del mundo, podrían ser

las fuerzas, amigas y enemigas); la guerra electrónica (reducir mediante medidas, contramedidas y contracontramedidas electrónicas la efectividad de las defensas enemigas, incrementar las facilidades para la penetración de las fuerzas amigas en ataque, así como anular el máximo posible de los sistemas a bordo de aviones atacantes); y, por último, el transporte táctico (desplazamiento de hombres, equipo y avituallamiento dentro del propio teatro de operaciones).

Evidentemente, la posibilidad de llevar adelante dichas misiones ha estado determinada —y lo sigue estando— por la evolución de las capacidades y cualidades de los sistemas aéreos —la tecnología aplicada— así como por el grado de conocimiento y entrenamiento de los pilotos —el factor humano—.

En realidad, la sofisticación y diversificación técnica de los modernos cazas y cazabombarderos es tal que es difícil de resumir, pero en grandes líneas cabe recordar, en primer lugar, la masiva incorporación de elementos y sistemas electrónicos y de microinformática en el avión, en su *aviónica*, tendente a facilitar su vuelo durante la misión, la localización y designación de blancos, el tiro, así como todas las medidas y contramedidas que incrementan la supervivencia en vuelo del aparato y su tripulación; en segundo lugar, la mejora de los motores que permite un mayor radio de acción, una mayor autonomía de vuelo, y velocidades de crucero más altas; en tercer lugar, el incremento constante de la carga útil de armamentos a incorporar, sea bajo la forma de distintas bombas, municiones o misiles.

A estas tres grandes tendencias, cabría añadir la modificación de las células estructurales que caracterizan a los nuevos modelos, construidas a base de *composites*, aleaciones más ligeras y resistentes que los fuselajes anteriores, y también la búsqueda de una línea y unas formas que disminuyan la sección captada por los radares y que, por tanto, le hagan difícilmente detectable. En esta línea, igualmente, los nuevos prototipos de los futuros aviones de ataque experimentan con diseños revolucionarios en la forma y colocación de las alas y de los motores.

Tampoco se deben olvidar todas las mejoras, auténticas revoluciones, de las armas incorporadas a los aparatos, desde la modernización de las tradicionales bombas de caída libre hasta las municio-

nes con guiado de precisión, entre otras.

Amenazas y vulnerabilidades

Nuevas capacidades permiten nuevas operaciones y mejores rendimientos, pero también deben enfrentarse a una amenaza que con el tiempo tampoco deja de perfeccionarse. Frente a la diversidad de las misiones y frente a la creciente especialización y diversificación de aparatos y sistemas de armas de los aparatos occidentales, sigue subyaciendo una característica común: la creciente amenaza que de manera acumulativa les acecha. Primero, en tierra misma, bajo la forma de un ataque preventivo o sorpresa conducido por comandos, la aviación enemiga o misiles, ya convencionales, nucleares o químicos. Seguidamente, durante el vuelo, atacados por los aparatos interceptadores enemigos ayudados por los misiles SAM. Por último, en la aproximación al objetivo, rodeado presumiblemente de toda una panoplia de elementos antiaéreos.

En verdad, la URSS, a pesar del tono pacífico con que se caracteriza bajo su último líder, continúa modernizando y expandiendo tanto su red de defensa antiaérea estratégica como las defensas antiaéreas del campo de batalla, la red defensiva más amplia y densa del mundo. Unos 5.000 lanzadores SAM tácticos (sin incluir los ligeros) de los cuales los más modernos son de un alto rendimiento, como el SA-12A, y unos 2.250 interceptadores, de los cuales los más recientes Mig-31 Foxhound, el Mig 29 y el Su-27 Flanker se equiparan en prestaciones a los aparatos occidentales, constituyen el núcleo de un extenso cinturón defensivo que separa el territorio soviético del de los aliados como un segundo "telón de acero". Telón al que hay que sumar las nuevas generaciones de artillería rápida antiaérea como el ZSU-X y los más de 9000 SAM estratégicos.

Si paralelamente a las dificultades de que los aparatos arriben a sus blancos sumamos las crecientes preocupaciones respecto a su supervivencia en tierra antes del despegue (principalmente por el ataque dedicado con munición especial contra las pistas de rodadura de las bases aéreas), puede comprenderse las dudas e incertidumbres que pesaban sobre las capacidades últimas de la aviación en tanto que refuerzo de la disuasión en tiempo de paz y como medio efectivo durante las

operaciones bélicas. El auge de la misilística no es ajeno a ello. Los miedos tras la retirada de los Pershing II y de los Crucero, tampoco.

Algunas tendencias

En un medio altamente hostil como el que se configura en caso de conflicto sobre Europa, la fiabilidad de que una misión se cumpla estará en función, sobre todo, de la supervivencia del sistema encargado de llevarla a cabo. La tecnología *Stealth* que pretende la máxima invisibilidad del aparato ante los distintos sistemas de detección enemigos puede suponer un gran adelanto al respecto. Sin embargo, todo parece indicar que las modificaciones estructurales de las dos próximas generaciones de aparatos no van a significar ningún cambio revolucionario. Es más, parece que los esfuerzos se dedican a "transferir" la vulnerabilidad de las operaciones ofensivas de los vectores —los aparatos— a las armas, ya que éstas sí pueden ser desarrolladas con una relación coste/eficacia soportable para que incorporen de manera inteligente sistemas de guiado de precisión, maniobrabilidad y dispongan de un mayor alcance. Serán los misiles *Stand-Off*.

Por otra parte, la necesidad de que los aviones despeguen aún bajo un ataque o con pistas dañadas severamente obliga a diseñar modelos *STOL* (*Short take off and landing*) que a medida que sus emplazamientos se acercan al posible frente de batalla deberán llegar a ser de despegue vertical con lo que su protección queda mucho más asegurada.

En cualquier caso, y sean cual sean los resultados a donde nos conduzca la innovación tecnológica de la defensa, de aquí a final de siglo dos son las características básicas a extraer de la evolución del poder aéreo: Primero, que la aviación volverá a jugar un papel preponderante en la estrategia aliada de la disuasión y de la respuesta flexible y que, si como todo parece, los sistemas nucleares intermedios de la OTAN van a residir en vectores aéreos, la frontera entre lo estratégico y lo táctico seguirá difuminándose aún más; en segundo lugar, que de proseguirse en el desarrollo de estrategias como el FOFA, la aviación y el Ejército de Tierra tendrán que colaborar aún más estrechamente en el marco de la acción unificada. ■