

Estoy impresionado por la gestión y disciplina de las unidades de la Fuerza Aérea española

MANUEL CORRAL BACIERO

ENTRE los días 23 y 25 de noviembre de 1994 ha girado visita oficial a nuestro país el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y Antiaérea de Suiza, Teniente General Fernand Carrel, ocasión que ha permitido acrecentar el mutuo conocimiento y estrechar los lazos entre las dos Fuerzas Aéreas a través de varias reuniones entre sus máximos responsables y otras actividades, entre las que destacaron las visitas a CASA y al Ala 12 y Mando Operativo Aéreo en la Base Aérea de Torrejón.

—¿Qué percepción tiene actualmente Suiza del concepto «amenaza»?

—*En Suiza compartimos plenamente que la situación estratégica ha cambiado completamente desde la realidad anterior de un posible gran conflicto bipolar en Europa entre los bloques del Oeste y del Este. Esta amenaza ha desaparecido con la disolución del Pacto de Varsovia, pero no ha significado que desaparezca la inseguridad, pues ya está ha dicho que «nada es más seguro que la inseguridad». Estamos preocupados, como ustedes y como todo el mundo, por la diseminación de fuerzas militares en muchos nuevos países políticamente inestables. Estamos inquietos por el resurgimiento de viejas corrientes nacionalistas y fundamentalistas que abren la posibilidad de conflictos locales muy agudos y que pueden degenerar de forma imprevisible y Yugoslavia es un ejemplo vivo. Estamos también preocupados por la impor-*

tancia que toma el movimiento fundamentalista en el mundo árabe, como se ve en el Magreb, algo a lo que ustedes son, incluso, más sensibles que nosotros. Hay, por tanto, múltiples factores de inseguridad que hacen tomar conciencia de que hay amenazas, incluso riesgos imprevisibles.

Personalmente, me interesa mucho la proliferación descontrolada de «armas de terror», sean químicas o nucleares, en manos de países políti-

camente irresponsables, que existen, o de organizaciones terroristas.

—¿Sobre qué bases doctrinales trabaja actualmente el sistema suizo de defensa aérea tras la desaparición de los bloques y la desintegración de la URSS?

—*Nuestra doctrina ha cambiado efectivamente bajo la presión de dos grandes corrientes. Por una parte la nueva situación estratégica, por otra, la presión presupuestaria.*

Si buscamos Suiza en un mapa apreciamos claramente, y lo ha demostrado la historia, que es una plataforma en Europa Central clave para el tráfico entre el este y el oeste y viceversa. Estamos en una zona de indudable valor estratégico y económico, como lo demuestra el hecho de que no hay en Europa central ninguna zona con tráfico aéreo más denso que en Suiza.

Está relativamente claro que este espacio aéreo tiene una importancia estratégica considerable y consideramos que sería una irresponsabilidad absoluta, tanto para nuestro país como para el resto de Europa, no tener control sobre esta zona tan importante de Europa central.

A este efecto diré que, más que en cualquier otro momento histórico, partimos de dos postulados militares. Uno es que es la Fuerza Aérea quien puede golpear no importa a qué o a quien. El otro es que, tras la desaparición del Pacto de Varsovia, todas las otras operaciones militares se reorganizan a partir de la de alerta

BIOGRAFIA DEL TENIENTE GENERAL FERNAND CARREL

—Nació en Lausanne el 6 de julio de 1937. Es Ingeniero diplomado por la Escuela Técnica Superior de Lausanne.

—Comenzó en 1959 su formación aeronáutica militar y en 1960 prestó servicio como piloto (Milicia) en un Escuadrón de Cazabombarderos. Al año siguiente alcanza el empleo de Teniente, siendo nombrado Jefe de Escuadrón de Caza (Mirage III S) en 1968.

—En 1973 realiza el Curso de Estado Mayor y en 1976 asciende a Comandante, siendo nombrado Jefe de Ala.

—En 1979 pasa al Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas, ocupando el cargo de Jefe de la Sección de Operaciones en 1980.

—Asciende a Teniente Coronel en 1981 y a Coronel en 1983, siendo nombrado Jefe de Regimiento Aéreo.

—Dos años más tarde alcanza el grado de General de Brigada y es nombrado Jefe de Estado Mayor del mando de las Fuerzas Aéreas hasta 1989, en que pasa a desempeñar la Jefatura de Mando y empleo de las Fuerzas Aéreas.

—En 1990 asciende a General de División y en 1992 a Teniente General, responsabilizándose del cargo de Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea y Antiaérea de Suiza.

—El General Carrel tiene 3.300 horas de vuelo en 94 diferentes tipos de avión.



Santiago Martínez

sión de policía. La otra misión, en situación de conflicto, de combate, es la defensa aérea.

La gran diferencia entre ambas es que la primera involucra sólo aviones, mientras que la segunda es un esfuerzo combinado de la aviación y los medios de defensa antiaéreos: misiles y baterías. Por esta razón, todos estos medios están bajo un mando único, que es el que ejerzo.

—¿Puede destacar otras misiones de su mando?

—Junto a nuestra misión prioritaria, otra importante es el transporte aéreo, cuya trascendencia ha crecido con la incorporación de nuestra flota de «Super Puma», que ha dado un gran impulso al transporte de tropas y material, de forma que hoy es irremplazable.

El hecho de que el ejército reciba nuevas misiones en base al mandato de nuestro Gobierno sobre Política de Seguridad, al que ha seguido un Plan Director del Ejército en 1995, nos ha dado otras tareas, además de la clásica de Defensa. Una es la participación en tareas de salvamento en situaciones de catástrofe, tanto en Suiza como en el extranjero. Otra es la participación en misiones de esfuerzos de promoción de la paz. A pesar de la votación negativa sobre los cascos azules, que impide crear batallones, -desgraciadamente desde mi punto de vista muy personal-, estas misiones permanecen bajo nuestra responsabili-

avanzada, a excepción de la amenaza terrorista.

Pensamos que la misión de protección de nuestro espacio aéreo es, antes que nada, la prioritaria de nuestras Fuerzas Aéreas y de nuestro esfuerzo de defensa militar en un primer nivel.

Es la razón por la cual esta es hoy nuestra misión principal y la dividimos en dos elementos diferentes. El primero corresponde a situación de tiempo de paz o tiempo de crisis, y lo llamamos de control de la soberanía sobre el espacio aéreo. Viene a ser una mi-

***E*stamos inquietos por el resurgimiento de viejas corrientes nacionalistas y fundamentalistas que abren la posibilidad de conflictos locales muy agudos y que pueden degenerar de forma imprevisible y Yugoslavia es un ejemplo vivo.**

dad y tratamos de estar preparados de otra forma: observadores, puesta a disposición eventual de medios de transporte, etc. En este contexto, por medio de helicópteros podemos desarrollar misiones de transporte más importantes aún de las que podíamos realizar antes.

También tenemos misiones de reconocimiento aéreo, que se incluyen bajo la responsabilidad más general de suministrar imágenes estratégicas y operativas al ejército y a las instancias políticas. Uno de los medios es la

presentación radar y exploración electrónica, y el otro exploración aérea, para el que contamos con escuadrones de Mirage III y, probablemente el próximo año, adquiramos de un sistema DRON, desarrollo suizo a partir del sistema israelí SCOUT, el cual tiene una gran importancia a nivel táctico operativo gracias a su profundidad de campo de 100 kms.

Dentro de las misiones tradicionales, la gran sacrificada es el combate terrestre, porque a partir del 1 de enero de 1995 dejaremos de tener medios para ello, al no disponer del presupuesto que nos permitiría modernizar nuestra envejecida, pero importante, flota de F-5 para ataque al suelo.

—En su visita a España tiene gran importancia la modernización de su flota, ¿qué planteamientos se hacen para el futuro?

—Teniendo en cuenta que hemos adquirido 34 nuevos F-18, considero irresponsable querer, ante todo y en un primer momento, asumir junto a la misión prioritaria de defensa aérea la de apoyo terrestre con esta pequeña flota, ya que no hemos recibido los medios financieros para adquirir armamento y equipo aire-tierra para los F-18, al menos en este primer momento.

Creo importante precisar que hemos recibido los F-18 conservando la capacidad de lanzamiento en todo lo que se refiere a dispositivos internos: software, cableado, y todo lo que han montado en cuanto a sistemas de armas otros usuarios como nosotros. La capacidad en el avión existe, pero debemos renunciar por un tiempo a



Santiago Martínez

la misión de combate terrestre: lucha contra medios de guerra aérea en el suelo, emplazamientos de lanzadores, apoyo a las fuerzas terrestres, etc. Son misiones en suspenso por un período a determinar.

Aunque no sirva de consuelo, debo constatar que no somos los únicos en esta situación. Noruega ha tomado una decisión similar, excepto en el combate en el mar; Finlandia ha renunciado también a la capacidad aérea de apoyo terrestre. Pero lo consi-

Suiza es una plataforma en Europa Central clave para el tráfico entre el este y el oeste y viceversa.

dero inadecuado y espero que sea momentáneo, aunque lo importante ha sido salvar la misión principal de protección del espacio aéreo, para lo que hemos recibido aviones modernos tras la votación positiva del pueblo suizo, porque es el pueblo suizo quien se ha pronunciado para asegurar la supervivencia de nuestra Fuerza Aérea, pues estoy convencido que, en caso contrario, no habríamos tenido suficiente credibilidad si entramos en el próximo siglo con los medios que teníamos actualmente.

—¿En qué período de tiempo alcanzaría su eficacia máxima tras una movilización?

—En la Fuerza Aérea tenemos un conjunto de procedimientos que nos deben permitir asegurar la protección mínima del espacio aéreo en pocas horas. Para el conjunto, tenemos el principio reglamentario de que la movilización debe alcanzarse en cuarenta y ocho horas.

—¿Cómo es el futuro ejército suizo?

—Debemos hablar de una reducción drástica de efectivos, ya que pasamos de 650.000 a 400.000. Procede de una nueva doctrina de compromiso con el Ejército, con un nuevo sistema de servicio militar y la disminución de la edad máxima de los soldados, que pasa de los 50 a los 42 años. Tenemos también un ritmo diferente de entrenamiento, que debe ser cada dos años, y las personas seguirán adscritas a la misma unidad militar hasta esa edad límite, desapareciendo las situaciones anteriores de movilización inicial (Auszug) y milicias (Landwerh).

—¿Cual es el papel de la mujer en sus Fuerzas Armadas?

—La mujer tiene un papel estrictamente voluntario y con un entrenamiento similar al de los hombres. En el conjunto de un ejército de 400.000 efectivos, prevemos que puede llegar a haber 5 o 6.000 mujeres, no más.

Como novedad, tenemos por primera vez cuatro jóvenes mujeres que están formándose como pilotos militares y que han pasado todo el proceso de selección, titulándose el próximo año. Es una formación experimental, limitada a helicópteros y aviones de transporte, aunque no excluimos en el futuro su formación en aviones de combate, pero sin estatuto de combatientes, porque no está en nuestra Constitución. De hecho, si podremos hablar de mujeres militares como instructores de vuelo de cualquier tipo de avión, por ejemplo.

—¿Considera transferible su singular modelo defensivo a otros países europeos?

—No sé cual es realmente la respuesta. Hay muchos países interesados en nuestro sistema porque se ve inmediatamente que permite economizar al haber muchos gastos de operación, directos, que desaparecen en un sistema de milicias: secretariado, gestión de unidades, etc., dejando dinero disponible para las inversiones. Pero, por otra parte, no llego a imaginar como transferir de hoy a mañana un

***E*n la Fuerza Aérea tenemos un conjunto de procedimientos que nos deben permitir asegurar la protección mínima del espacio aéreo en pocas horas.**

sistema en el que cada ciudadano tiene en casa su equipo militar completo, incluyendo su arma y munición de guerra. En la sociedad actual hace falta una gran tradición para que esto funcione sin problemas y cada país, con sus tradiciones y cultura, debe evaluar qué parte de un sistema de milicias le podría ser de utilidad, porque muchos están de acuerdo que el nuestro es menos caro, permite dedicar el dinero a invertir en equipamientos, es más eficaz y socialmente adecuado, pero en su totalidad puede ser muy específicamente suizo.

***C*reo que en el contexto político, económico y estratégico actual, Suiza debe abrirse y participar en el esfuerzo común de Europa.**

—¿Cómo analiza el mantenimiento futuro de la singularidad geopolítica histórica de Suiza en Europa?

—Es una decisión de la mayoría del pueblo suizo, pero creo que en el contexto político, económico y estratégico actual, Suiza debe abrirse y participar en el esfuerzo común de Europa. Pienso que muchos suizos tienen hoy la imagen de una Europa que no está estructurada sobre un modelo suficientemente federalista. Estoy convencido que si se organiza de un modo ligeramente diferente, como Suiza, los problemas serán menos importantes. En todo caso, creo que es importante revisar la vieja noción de neutralidad que nos ha dado muchas ventajas en la última guerra mundial, porque la realidad estratégica actual no se corresponde con la de esa guerra. Nuestra situación tiene claros pros y no está muy sintonizada con el presente. La evolución va muy lentamente hacia una apertura a Europa y pasará por la participación en cosas que no resulten políticamente delicadas para Suiza y que no signifiquen a la renuncia absoluta a nuestro estatuto de neutralidad, como la intervención en las iniciativas de promoción de la paz, PFP, como han hecho otros países. Lo cierto es que aún no está tomada ninguna decisión formal, aunque deba debatirse por el gobierno próximamente la disponibilidad de entrar en el concierto de naciones europeas para cooperar de aquí en adelante.

—¿Qué opinión se ha formado de la Fuerza Aérea española?

—Estoy impresionado por la experta gestión de sus misiones y por la disciplina de sus unidades: helicópteros, transporte, fuerzas de acción rápida, defensa aérea, apoyo terrestre, etc. Me ha parecido muy interesante la responsabilidad que he visto. También he encontrado un apoyo para ayudarnos a resolver nuestros problemas de incorporación de los F-18 con gente ya experimentada, por lo que quiero expresar nuestra gratitud al Ejército del Aire español, que nos ha ofrecido su experiencia sin restricciones y tengo la esperanza de que en el futuro podamos poner en marcha una cooperación útil para ambos, especialmente en la aplicación de sistemas de armas comunes, como el F-1 ■



Santiago Martínez