

El transporte aéreo militar europeo a debate

ANGEL MAZO DA PENA
Teniente Coronel de Aviación

REPRESENTANTES de nueve países -Alemania, Francia, Grecia, Holanda, Italia, Portugal, Reino Unido, Turquía y España- presentes en el VIII Seminario Internacional "Cátedra Kindelán", que tuvo lugar del 3 al 5 de noviembre en la Escuela Superior del Aire, debatieron sobre la situación y tendencias del transporte aéreo militar (TAM) en Europa. No faltaron alabanzas al Ejército del Aire por haber escogido un tema tan importante y, pese a ello, tan esporádicamente analizado. A pesar de que no se presentaron novedades espectaculares, dada la unidad de criterio reinante en muchos aspectos, los conocimientos de los ponentes permitieron intercambiar experiencias muy interesantes. En suma, la Cátedra fue una excelente oportunidad para el debate y el conocimiento mutuo, requisito indispensable para una cooperación que, ló-

gicamente, debe empezar en el terreno de las ideas. El presente artículo pretende ser una crónica de los aspectos más destacados tratados en este VIII Seminario.

LOS CAMBIOS ESTRATÉGICOS EN EUROPA Y SU IMPACTO EN EL TAM

El fin de la Guerra Fría, las experiencias obtenidas en la Guerra del Golfo y el notable incremento de las operaciones de mantenimiento de paz han introducido profundos cambios en las estrategias de los países occidentales, así como en el diseño, preparación y empleo de sus fuerzas armadas. La exigencia de una gran capacidad de proyección, sin preposicionamiento de medios debido a las incertidumbres que presenta el panorama estratégico, ha aumentado enormemente las

necesidades de transporte militar en sus distintas modalidades -terrestre, aéreo y marítimo-, para desplegar y sostener las fuerzas. Los tres tipos de transporte son complementarios, pero es evidente que, en los momentos iniciales y en los más críticos para la resolución de cualquier conflicto, el transporte aéreo será el único en condiciones de dar respuesta a las demandas que se produzcan. Así lo entienden las naciones presentes en el Seminario y las alianzas a las que pertenecen, principalmente OTAN y UEO.

Los ponentes defendieron las capacidades del TAM, estratégico y táctico, y del reabastecimiento en vuelo (AAR) como eficaces elementos tanto para la disuasión como para la ejecución de operaciones militares. Aún reconociendo el liderazgo de los Estados Unidos, todos propugnaron la potenciación y homogeneización de



El presidente del Consejo Directivo de la Cátedra Kindelán -General Director de la ESA- y otros miembros de este Consejo junto a los ponentes del VIII Seminario Internacional.

El valor de un foro

LUIS RUIZ NOGAL
Comandante de Aviación

A mediados de los años ochenta surgió en el Ejército del Aire la inquietud de crear un foro de estudio y debate del pensamiento y la doctrina militar aérea. Esta inquietud cristalizó en 1988 con ocasión de la celebración del 75 aniversario de la Aviación Militar Española, instaurándose con carácter permanente la Cátedra Alfredo Kindelán en homenaje al insigne aviador y pensador, primer Jefe de la Rama de Aviación del Servicio Aeronáutico Militar fundado en 1913.

La Cátedra, bajo la Presidencia de Honor de S. M. el Rey, quedó constituida por un Comité de Honor formado por el Ministro de Defensa, el Jefe del Estado Mayor de la Defensa y el Jefe del Estado Mayor del Aire, y por un Consejo Directivo presidido



En la fotografía superior,
Hercules C-130 del Ejército del Aire.
A la derecha,
Future Large Aircraft (FLA).



las flotas europeas de TAM en beneficio de la Identidad Europea de Seguridad y Defensa (ISDE). Por otra parte, constataron la tendencia a asignar la responsabilidad del control de los medios TAM a un mando único de naturaleza conjunta y al más alto nivel posible, aunque la operación de estos medios siga encomendada a la fuerza aérea.

por el General Director de la Escuela Superior del Aire, centro que se hizo cargo de la organización y desarrollo de las actividades de la Cátedra. Entre estas actividades destacan aquellas encaminadas al estudio y difusión, desde el prisma del poder aeroespacial y de las fuerzas aéreas, de temas relacionados con la estrategia, doctrina, organización, tácticas, procedimientos y tecnología.

Máximo exponente de las actividades de la Cátedra han sido los distintos seminarios internacionales que hasta la fecha se han celebrado (ver cuadro 1), los cuales han permitido intercambiar y contrastar teorías y puntos de vista entre las distintas fuerzas aéreas aliadas participantes sobre los diferentes temas tratados. Este intercambio de ideas tiene especial importancia en el marco de actuación presente y futuro del Ejército del Aire, de-

finido por las obligaciones dimanantes de la participación española en determinadas organizaciones internacionales -UE, UEO y OTAN-, lo que lleva consigo una coordinación y puesta

en común de las diversas políticas de los países miembros, y en concreto la de seguridad y defensa. Así, la actuación del Ejército del Aire -desde la adquisición de un sistema de armas hasta la participación en un conflicto- tiene lugar en la mayoría de las ocasiones de forma conjunta con otras fuerzas aéreas aliadas, lo que exige un conocimiento mutuo y una estrecha cooperación, cooperación que, como nos dice el teniente coronel Mazo da Pena en el artículo anejo, *ha de empezar en el terreno de las ideas*, y ahí es donde radica precisamente el valor de la Cátedra Alfredo Kindelán como foro de encuentro y de intercambio de ideas.

Cuadro nº 1

**SEMINARIOS INTERNACIONALES
"CATEDRA KINDELAN"**

1988	Doctrina Aérea para el año 2000
1989	Patrulla Marítima
1990	Apoyo Aéreo a las Fuerzas de Superficie
1994	El Oficial de Estado Mayor del Ejército del Aire
1995	El empleo del Poder Aéreo en Operaciones de Paz
1996	La Fuerza Aérea Europea (EURAIRFOR)
1997	La formación de pilotos en el marco de la OTAN/UEO
1998	El Transporte Aéreo Militar Europeo



Operación de carga de un C-160 de la Luftwaffe (UNOSOM II).

EL EQUILIBRIO ESTRATÉGICO-TÁCTICO EN LA COMPOSICIÓN DE LAS FLOTAS EUROPEAS DE TAM

Se tiende a renunciar al ideal de disponer de una flota equilibrada en cuanto a capacidades, por ejemplo: <3, 6-10, 15-20, >25 toneladas, aumentando la tendencia hacia la adquisición de uno o dos tipos de aviones cuyas características permitan, con el menor número de limitaciones posible, tanto su uso estratégico como

táctico; distinción que, por otra parte, se estima procedente más por la naturaleza de la acción que por el tipo de avión (capacidad de carga / alcance). En las flotas TAM europeas predomina el componente táctico sobre el estratégico, siendo su carencia más grave la falta de capacidad para transportar equipos militares muy pesados y/o voluminosos, como carros de combate o sistemas SAM.

Por otra parte el AAR, un multiplicador de fuerza ya clásico que ha demostrado su valor en numerosos con-

flictos recientes, fue considerado por los ponentes como inseparable del TAM, entre otras razones, por la capacidad de transporte que poseen la mayoría de los aviones cisterna.

COOPERACION EUROPEA EN DISEÑO Y DESARROLLO

Sobre las tendencias en materia de diseño de aviones de TAM se habló mucho menos de lo que cabría esperar, limitándose los ponentes a mencionar el FLA (Future Large Aircraft) y opinar brevemente sobre las incertidumbres que le rodean, tal vez porque se intentó soslayar una excesiva polémica motivada por los intereses industriales de sus naciones de origen. Sin embargo, todos parecieron estar de acuerdo en que a Europa no le conviene un fracaso del programa FLA, así como que los países que opten finalmente por otro avión deben tener en cuenta la interoperabilidad, cuestión esta especialmente problemática en las adquisiciones a países del este de Europa.

Los años centrales de la próxima década serán críticos debido a la necesaria renovación de la mayoría de las flotas TAM europeas, tendiéndose



A-310 de la Luftwaffe.

hacia un avión multifuncional con pocas modificaciones para su empleo como avión cisterna, de guerra electrónica o de patrulla marítima; con mayor autonomía, capacidad de carga y velocidad; dotado de autoprotección y sistemas autónomos de navegación; y capaz de operar en pistas poco preparadas.

No prosperó un incipiente debate sobre la tendencia a la reducción del número de tripulantes, que nunca podrá ser tan drástica como en el sector civil. Asimismo, apenas se habló de las técnicas de lanzamiento, aerotransporte y de los medios de autoprotección.

COOPERACION ENTRE LAS FLOTAS EUROPEAS DE TAM

Uno de los temas centrales de la Cátedra fueron las distintas formas de cooperación o puesta en común de medios, que van desde cooperación esporádica hasta la creación de un "pool europeo de TAM", pasando por una escuela común. Todas estas formas se ven como hitos de un camino a seguir, hitos más fáciles de formular que de cumplir, ya que a corto y medio plazo el TAM seguirá siendo una responsabilidad nacional.

Nadie puso en duda que la constitución de una fuerza multinacional TAM sostenida por un programa de tipo cooperativo, al estilo del NAEW, sería muy interesante. Este concepto funciona bien en áreas caracterizadas por su elevada complejidad y/o coste, y ayudaría a complementar el precario "on-call airlift pool" para las Fuerzas de Reacción de la OTAN, pero hoy en día parece casi imposible por la diversidad de medios -a pesar de la interoperabilidad lograda en aspectos doctrinales, procedimientos, equipos de comunicaciones y, hasta cierto punto, en sistemas de manejo de cargas y AAR-, así como por el rechazo de las naciones a ceder el control de

unos medios tan escasos como necesarios. Una fuerza multinacional AAR se estima más viable, pero ya se intentó hace tiempo y fracasó, entre otros motivos por la capacidad TAM que suelen tener los aviones de reabastecimiento en vuelo.

La propuesta de creación de una escuela común, limitada a la formación táctica avanzada, tuvo una fría acogida por las dificultades previsibles -personal, avión/simulador co-

proliferar y constituir una auténtica "red" europea, siendo el MOU marco de EURAC un buen modelo. La cooperación bilateral con procedimientos muy simples de solicitud, valoración y realización de misiones, permite un uso racional de los aviones, en particular entre países vecinos. Los inconvenientes de esta cooperación se centran en la compensación, pues se prefiere la compensación en servicios que en dinero, ya que éste casi nunca regresa al mismo presupuesto.

EL RECURSO A LAS FLOTAS CIVILES DE TRANSPORTE AÉREO

Otro de los temas destacados fue el recurso a las flotas civiles y sus limitaciones. Advertida la falta de capacidad estratégica de las flotas europeas de TAM, orientadas al ámbito táctico y pocas de ella reabastecibles en vuelo, y agotado el recurso a la cooperación, se impone el recurso a las flotas civiles. Se evitan así grandes inversiones pero aparecen ciertas restricciones, tales como la no inmediata ni completa disponibilidad de los aviones -número de aviones, inadecuación para cargas muy pesadas y/o voluminosas-, equipamiento -sistemas de manejo de cargas, comunicaciones militares-, reticencias de las compañías aéreas -pérdida de cuota de mercado, riesgos, contratación de seguros-, legislación civil restrictiva en lo referente a transporte de

cargas peligrosas, métodos de financiación imperfectos. En suma, la solución civil es necesaria y debe usarse siempre que sea posible, pero ha demostrado ser poco flexible, requiriendo muchas mejoras, empezando por el cambio de la "mentalidad de requisita", propia de la Guerra Fría, por la "mentalidad de mercado".

Dentro del ámbito civil, en la Cátedra se esbozaron dos ideas, tan sorprendentes como imaginativas, para la reducción de costes. Por un lado,



Lanzamiento de ayuda humanitaria desde un avión C-160 de la Luftwaffe (UNOSOM II).

mún-. En cambio, se estimó perfectamente viable una célula permanente de coordinación TAM/AAR, como las que se han organizado ya en algún ejercicio OTAN, así como la constitución de IALCE's (Elementos Internacionales de Control de TAM).

Sin duda alguna, una de las conclusiones más destacables de la Cátedra es la viabilidad y utilidad de los acuerdos bilaterales establecidos mediante MOU's (Memorandum of Understanding), constatándose su tendencia a



C-235 de la Fuerza Aérea francesa.

operar aviones alquilados a compañías civiles que se encargarían de su mantenimiento en segundo y tercer escalón. Por otro, vender los excedentes circunstanciales, tanto de capacidad como de servicios, a compañías civiles, lo que requeriría adaptarse a las reglas de mercado.

RESUMEN

No tiene sentido hoy en día mantener unas fuerzas armadas que carezcan de capacidad de proyección rápida, lo cual exige una gran disponibilidad de medios de transporte aéreo



Reabastecimiento en vuelo de C-160 de la Fuerza Aérea francesa.



C-160 de la Fuerza Aérea francesa.

que no existen en Europa. Ante este problema fundamental, se pueden apuntar las siguientes soluciones:

—*Adquisición de aviones.* Resulta difícil por las limitaciones presupuestarias, tendiéndose a la oportuna renovación de las flotas con pocos modelos de diseño multifuncional.

—*Cooperación entre flotas.* Viable mediante la red de acuerdos bilaterales que se está tejiendo, pero que tardará en cristalizar en una estructura multinacional.

—*Recurso a los medios civiles.* Tiene sus limitaciones y precisa de un conjunto de actuaciones en distintas áreas ■