

# «Polonia está fuertemente comprometida en la guerra contra el terrorismo»

BORJA DÍAZ-MERRY RIVAS

Más de 400 aeronaves y 30.000 militares constituyen el presente y futuro inmediato de la Fuerza Aérea polaca, una aviación histórica nacida al final de la primera Guerra Mundial lejos de sus fronteras con algunos bombarderos capturados a austriacos y alemanes. Su estreno en combate llegó años después en el mayor enfrentamiento aéreo librado en la historia. Primero integrados con los británicos y luego organizados con sus propios escuadrones, los aviadores polacos demostraron con la Real Fuerza Aérea británica su destreza y valor profesional contra la temida Luftwaffe, que nunca llegó a superar a los aliados sobre el Canal de la Mancha. La historia siguió su curso y le dejó junto al resto de Polonia sometida al dominio de la Unión Soviética, hasta conseguir su independencia en 1990 y encarrar su futuro de la mano de la OTAN desde 1999. Ya en pleno siglo XXI, mantiene el mismo compromiso internacional que llevó a sus pilotos a dar la vida primero por su país y después contra el tercer Reich pero ahora asume la guerra contra el terrorismo como “la mayor amenaza actual”. Inmersa en su progresiva adaptación a los estándares de la Alianza, su plena profesionalización y en una importante renovación de la flota, la Fuerza Aérea polaca dispone en sus escuadrones de nuevos cazabombarderos estadounidenses F-16D y de aeronaves de carga Hércules C-130 y CASA C-295. Sus capacidades aéreas se completan con aparatos de fabricación rusa, como los reactores supersónicos Sukhoi

**«La efectividad operativa de la Fuerza Aérea polaca nunca ha sido tan alta como hoy y experimenta una tendencia al alza»**

Su-22 y Migoyan-Gurevich Mi-G29, los helicópteros Mil Mi-8 y Mi-2 y varios modelos de Antonov y aeronaves de fabricación nacional como los entrenadores *Państwowe Zakłady Lotnicze* PZL TS-11 'Iskra' y PZL-130 'Orlik' y los helicópteros PZL-SW4 y PZL- W3 'Sokol'.

—El próximo 28 de agosto la *Siły Powietrzne*, la Fuerza Aérea polaca (PLAF), celebrará su nonagésimo

(90) Aniversario. ¿Qué evolución histórica ha tenido a lo largo de estos años y cuáles son los cambios más significativos que ha sufrido?

—Cabe recordar que las primeras unidades aéreas polacas se constituyeron en Francia a comienzos de 1918, con pilotos polacos con aviones de fabricación francesa. La primera base aérea operativa en territorio polaco fue creada en Lawica (Poznań) y las primeras experiencias en combate se produjeron durante la Guerra contra Rusia entre 1919 y 1920. Hasta la segunda Guerra Mundial, la industria aeronáutica polaca aumentó considerablemente su potencial y desarrolló muchos tipos de modernos cazas y bombarderos que llenaron las estructuras de las recientemente creadas unidades de la Fuerza Aérea. Durante la segunda Guerra Mundial, los aviadores polacos participaron activamente en operaciones en todo el mundo, incluida la Batalla de Inglaterra y misiones en África y Europa. Es importante subrayar el hecho de que los escuadrones de la Fuerza Aérea polaca formados en Inglaterra actuaron como una formación independiente. Después de la Segunda Guerra Mundial, Polonia cayó bajo la influencia soviética, por lo que la mayoría del armamento que equipa a nuestras fuerzas armadas era de procedencia soviética y las aeronaves MiG, Sukhoi o Antonov constituían irremediamente una abrumadora mayoría en la Fuerza Aérea polaca. En los años 90, tras el colapso de la Unión Soviética y el Pacto de Varsovia, Polo-

## ANDRZEJ BLASIK

### Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea polaca

Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea Polaca desde abril de 2007, el teniente general Andrzej Blasik comenzó su carrera militar en 1981 en la Escuela de Vuelo y se graduó en la Academia de la Fuerza Aérea en Deblin en 1985. Piloto de combate con más de 1.300 horas de vuelo al mando de aparatos como el reactor de entrenamiento TS-11 Iskra y el caza ruso Su-22, toda su carrera ha estado marcada por destinos y mandos relacionados con el combate, el primero de ellos como líder del octavo Regimiento de Bombarderos y uno de los últimos más destacados como jefe de la Base Aérea de Poznan, la unidad que históricamente ha sido la sede de los mejores escuadrones de caza polacos. Su discurso claro, conciso, contundente en temas determinados y con pausas marcadas refleja dotes de mando estricto y reflexivo.



nia comenzó a buscar una oportunidad para fortalecer su seguridad ingresando en la OTAN. Los últimos años presentan grandes cambios estructurales, organizativos y técnicos. Todos los aviones operativos han sido modernizados para cumplir con los estándares de la OTAN y, además, las Fuerzas Armadas polacas han adquirido recientemente los cazas multirol F-16 y los aviones de transporte CASA C-295 y Hércules C-130. En la actualidad la Fuerza Aérea polaca continúa con sus esfuerzos de modernización mientras participa activamente en muchas organizaciones de la OTAN como la Organización de Gestión del Programa de la Flota Aérea de Alerta Temprana (NAPMO) y en sus operaciones, con la misión de Policía Aérea en Lituania,

mos dos años y esto representa otro hito en la transformación de la Fuerza Aérea polaca con una nueva estructura que cumpla los estándares de la OTAN. El establecimiento de un nuevo concepto de programa de entrenamiento de pilotos, como consecuencia de la introducción de equipos modernos, origina retos adicionales. Queremos tener un programa avanzado de instrucción de pilotos en la Academia de la Fuerza Aérea polaca y, para conseguirlo, debemos tomar la decisión de qué modelo de avión entrenador queremos comprar y preparar un número adecuado de personal, no sólo pilotos sino también técnicos y otros especialistas.

— ¿Cuáles son las áreas que la Fuerza Aérea polaca debe mejorar a corto, medio y largo plazo?

Además del programa F-16, la Fuerza Aérea polaca está activamente comprometida en el desarrollo de los programas CASA C-295M y C-130 Hercules, el corazón de la nueva Brigada de Transporte Aéreo, y el del helicóptero ligero de entrenamiento PZL SW-4 en la Academia de la Fuerza Aérea polaca. Polonia está a punto de tomar una decisión sobre el avión de entrenamiento 'Lift' que sustituirá al modelo TS-11 e iniciar así la puesta en marcha del nuevo Programa de Entrenamiento Aéreo.

— ¿Cuál es la mayor amenaza que afronta hoy por hoy su Fuerza Aérea?

— La situación política actual es muy diferente a la de hace un par de décadas. Polonia es ahora miembro de la OTAN y de la Unión Europea y está fuertemente comprometida en la guerra contra el terrorismo, la mayor amenaza actual. La Fuerza Aérea polaca apoya a nuestras tropas desplegadas en Irak, Afganistán y Kosovo. En términos de amenaza, parece haber un problema similar en todas las fuerzas aéreas del mundo, una cada vez mayor falta de personal cualificado. Esto se debe principalmente a las atractivas ofertas de trabajo en el mercado civil y los salarios mucho más altos que ofrecen las compañías privadas. El personal de la Fuerza Aérea polaca tiene que hacer a menudo una difícil elección entre continuar con su carrera militar, que le da más satisfacción pero menos dinero, o empezar una carrera atractiva en términos económicos en una compañía privada.

— La Fuerza Aérea polaca ha estado muy unida a la Real Fuerza Aérea británica (RAF) desde sus primeros años, principalmente durante la Segunda Guerra Mundial, cuando algunos de los mejores pilotos de cazas y bombarderos eran polacos. Posteriormente, estuvo también unida a las Fuerza Aérea rusa hasta que Polonia consiguió su independencia y hoy día parece estar más cercana a la Fuerza Aérea de Estados Unidos (USAF).

— Es cierto que los lazos entre la PLAF y la USAF pueden ser percibidos como la mayor área de cooperación in-



Roberto González Cano

Letonia y Estonia como un buen ejemplo de esta cooperación.

— ¿Cómo está desarrollándose su misión como policía aérea báltica?

— Es la segunda ocasión en que nos encargamos de esta misión. Estamos teniendo una muy grata experiencia y una muy buena cooperación con los miembros de estas tres fuerzas aéreas y espero que seamos capaces de cumplir con éxito la misión.

— Usted fue nombrado como comandante de la Fuerza Aérea polaca en abril de 2007, ¿cuál es el principal reto que afronta en la actualidad?

— Creo que la modernización técnica y la profesionalización de la Fuerza Aérea polaca son hoy los mayores retos. Nuestras fuerzas deberán conseguir su plena profesionalización en los próxi-

— En el futuro inmediato, nos concentramos en desarrollar varios tipos de nuevos sistemas de armas con el caza F-16 Bloque 52+ como prioridad.

Los tres escuadrones que están siendo reequipados con los nuevos F-16 deben estar plenamente operativos en los próximos tres o cuatro años, siendo el primero de los escuadrones evaluado conforme a los requerimientos de la OTAN en el año 2010. A largo plazo, la perspectiva de la Fuerza Aérea polaca es aumentar su capacidad de combate reemplazando los aviones y sistemas de defensa aérea de fabricación soviética.

**«El establecimiento del escudo antimisiles en Polonia es positivo para las Fuerzas Armadas y la Fuerza Aérea Polaca»**

ternacional pero le aseguro que se trata de una creencia explotada por la prensa. La compra del caza multirrol F-16 y del avión de transporte Hércules C-130 ha tenido como resultado sendos programas de entrenamiento de pilotos y tripulación desarrollados en Estados Unidos. Estas relaciones se han mantenido cuidadosamente durante muchos años enmarcados en un campo internacional mucho más amplio. Los programas de intercambio de oficiales no sólo se han llevado a cabo en Estados Unidos sino también en Bélgica, Países Bajos, Italia y Reino Unido. Algunas selectas unidades de vuelo han cooperado con sus homólogas extranjeras dentro del Programa de Intercambio de Escuadrones de la OTAN. Buscamos establecer similares iniciativas con el Ejército del Aire español para tener en Polonia a sus pilotos entrenando con los nuestros y enviar a los nuestros a España para tener más experiencia. Es también importante destacar que los pilotos y técnicos polacos del avión C-295M han sido entrenados e instruidos en España. Espero que nuestras relaciones no hayan más que mejorar.

—¿Puede explicar en qué situación se encuentran las relaciones bilaterales de su fuerza Aérea con la RAF, la Fuerza Aérea rusa y la USAF?

—Estos temas son mucho más complejos y no pueden ser respondidos de una forma simple. La PLAF coopera hoy con los miembros de la OTAN a varios niveles, tales como los programas de intercambio de escuadrones y de entrenamiento y los ejercicios conjuntos. Las relaciones con los países que no forman parte de la OTAN se apoyan en programas específicos como pueden ser los programas Asociación por la Paz (PfP) o Cielos Abiertos (OS). Los lazos con la RAF se establecieron durante la Segunda Guerra Mundial y se suspendieron después durante la Guerra Fría. Durante ese periodo, la mayoría de nuestro personal fue entrenado con equipos y tácticas soviéticas. Tras el colapso de la Unión Soviética, la Fuerza Aérea polaca entró a formar parte de la comuni-

## «Buscamos establecer iniciativas con el Ejército del Aire español para tener en Polonia a sus pilotos entrenando con los nuestros y enviar a los nuestros a España para tener más experiencia»

dad OTAN y se reestablecieron las relaciones con la RAF, la USAF y muchos otros países aliados y socios.

—En términos operativos, ¿cómo trabaja su fuerza aérea en coordinación con el Ejército de Tierra y la Marina?



Roberto González Cano

—La Academia de la Fuerza Aérea da formación aérea a todos servicios de las Fuerzas Armadas polacas que tienen pilotos, técnicos, controladores aéreos y especialistas en navegación y vigilancia. Cooperamos estrechamente en la formación de unidades de Control Aéreo Avanzado y Control Aéreo Táctico Conjunto y, además, las unidades de la PLAF apoyan activamente el compromiso internacional de Polonia aportando capacidad de transporte aéreo para las fuerzas terrestres desplegadas

en Irak y Afganistán. La PLAF participa también en varios ejercicios conjuntos en territorio nacional con unidades de todas las Fuerzas Armadas polacas. Las operaciones poseen hoy una naturaleza conjunta, así que estamos obligados a actuar conjuntamente.

—En los años 90, la Fuerza Aérea polaca sufrió la primera reducción de su flota y no volvió a adquirir nuevos aviones de combate hasta que lanzó el programa del caza estadounidense F-16 en 2003. ¿Cuál es la situación actual y el futuro de la flota de aeronaves de la PLAF?

—Es cierto que en los años 90 las Fuerzas Armadas polacas, como muchas otras fuerzas armadas en aquellos años, experimentaron una enorme reducción de personal y armamento. Sin embargo, de modo simultáneo hemos puesto un enorme esfuerzo para mejorar la interoperabilidad de la Fuerza Aérea polaca y su efectividad operativa. Casi todos los cazas MiG-29s y Su-22s, que continúan en servicio, han sido modernizados y actualizados conforme a los estándares ICAO I e ICAO II de la OTAN y la mayoría han sido equipados con sistemas IFF, ILS, VOR y TACAN. Uno de los más ambiciosos programas de modernización anfibia ha sido el realizado en los sistemas NEWA SAM (SA-3), el sistema de defensa aérea desde tierra más utilizado del mundo que utiliza la PLAF en la actualidad. La PLAF está actualmente desarrollando el caza multirrol F-16, tiene en curso los procesos de compra del avión de transporte Hércules C-130 Hércules y de unidades adicionales del modelo C-295, está construyendo la red de radares Backbone y mantiene la preparación de fuerzas para el despliegue. En los próximos años planeamos sustituir los obsoletos Su-22s y TS-11s con nuevos modelos de aeronaves. Planeamos dar de baja los SU-22s en 2015, hablando con sinceridad entre 2012 y 2015, y los TS-11s estarán en servicio hasta 2025. Así que este último modelo necesitará un programa de modernización para adaptarlo a los requerimientos OTAN.

*En lo que respecta a los F-16, tenemos volando dos escuadrones en Polonia, todavía hay algunos pilotos entrenándose en Estados Unidos y tenemos ya algunos pilotos instructores que pueden formar en Polonia a los nuevos pilotos de F-16. A corto plazo, podremos establecer nuestro programa nacional de entrenamiento y la compra de un nuevo avión de entrenamiento avanzado en una primera fase nos permitirá convertir a nuestros pilotos en pilotos de F-16 en Polonia.*

**—Ha hablado de reactores de entrenamiento y centros de formación de pilotos, ¿qué opinión le merecen las aeronaves de entrenamiento avanzado Nothrop F-5 del Ejército del Aire español y la Escuela de pilotos de caza y ataque de Talavera La Real?**

*—Mi opinión personal es muy buena y tengo previsto visitar la Base Aérea de Talavera para tener la oportunidad de hablar sobre este modelo, que, por lo que sé, es un avión muy válido para entrenamiento de pilotos. Nuestra idea es iniciar una cooperación más estrecha con la Base Aérea de Talavera, con su centro de entrenamiento de pilotos, y estoy discutiendo con el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire español la posibilidad de establecer algunos intercambios de pilotos con ejercicios de vuelo en España y Polonia.*

**—¿Está su fuerza aérea suficientemente preparada y equipada para cumplir todas sus misiones?**

*—La Fuerza Aérea polaca participa ahora en varias operaciones y misiones aliadas. Por ejemplo, la segunda semana de marzo el Contingente Militar Polaco Orlik se hizo cargo, por segunda vez en su historia, de la misión de Policía Aérea en Lituania, Letonia y Estonia, como parte de la iniciativa de defensa común aliada. La ejecución de tareas en el Sistema de Defensa Aérea Integrado de la OTAN (NATINADS) y la participación como miembro en la Organización de Gestión del Programa de la Flota Aérea de Alerta Temprana (NAPMO) obligan a la PLAF a mantener un alto nivel de disponibilidad operativa para misiones de vigilancia y gestión de espacio aéreo, operaciones aliadas y ejercicios por todo el mundo. Estoy convencido de que la efectividad operativa de la Fuerza Aérea polaca nunca ha sido tan alta como hoy y experimenta una tendencia al alza.*

**—¿Su fuerza aérea prefiere la cantidad, la calidad o tener el último modelo en sistemas de armas?**

*—La mejor solución pasa por tener todos esos aspectos equilibrados. La alta tecnología aumenta el potencial y reduce la cantidad pero no puede ser utilizada con eficacia sin personal cualificado. Por otra parte, las lecciones aprendidas en operaciones demuestran que a veces el simple factor humano es más importante que la maquinaria únicamente sofisticada. La disponibilidad y la capacidad de despliegue de todos los sistemas de armas es necesaria para conseguir flexibilidad y efectividad operacional.*

**—¿Cuáles son las áreas principales que su fuerza aérea podría mejorar con los sistemas de la industria de defensa española?**

*—Creo que la meta principal para ambas partes es mejorar la cooperación entre el personal español de CASA y el personal polaco de CASA en Polonia y establecer estudios adicionales para iniciar la discusión con CASA para establecer el centro principal de fabricación en Polonia porque esperamos comprar más aviones de CASA C-295 hasta completar un escuadrón. Me refiero a unos 16 aviones. Ese es el futuro. Hasta el momento, hemos firmado un acuerdo para comprar otros dos aviones. Es un gran desafío y tenemos que resolver este programa a corto plazo. La PLAF ha alcanzado un alto nivel de cooperación con EADS-CASA, no sólo en el desarrollo y puesta en servicio del avión de transporte C-295M, sino también en la modernización del avión de entrenamiento PZL-130. Estoy convencido de que PZL-EADS Warszawa Okecie puede participar en más aspectos. Estos programas configuran las bases de cualquier iniciativa futura de cooperación entre la industria de defensa española y la Fuerza Aérea polaca.*

**—Su flota de aeronaves está compuesta principalmente por aparatos rusos y estadounidenses. ¿Qué análisis comparativo realiza de estas tecnologías?**

*—La Fuerza Aérea polaca utiliza los aviones de combate F-16s, MiG-29s y Su-22s. El caza Su-22M4 ha estado en servicio desde mediados de los años 80, por lo que nuestros pilotos y técnicos conocen cada detalle de este modelo.*

*Aunque la fabricación de este modelo esté obsoleta, los procesos de modernización que he comentado antes nos permiten mantener operativo este aparato hasta 2015. El MiG-29s ha sido modernizado para cumplir los estándares de la OTAN y actúa como un interceptor típico. Es rápido, maniobrable y tiene algunas capacidades de combate únicas. Aunque el diseño original es de los años 80, la Fuerza Aérea polaca lo ha estado utilizando desde los 90. Es un caza muy duradero y fiable, que será reemplazado en el futuro por una próxima generación de aviones de combate. El F-16 está dotado de los últimos sistemas de armas y aviónica, es totalmente compatible e interoperacional con los sistemas de Mando y Control OTAN y gracias a la capacidad de reabastecimiento en vuelo puede operar a larga distancia. El F-16 da a la PLAF un área operativa mucho más amplia. Es un caza multirrol, capaz de participar en varias misiones utilizando diferentes sistemas de armas, incluyendo Municiones Guiadas de Precisión (PGM).*

**—El pasado 23 de enero, su fuerza aérea sufrió una de las peores tragedias en su historia al perder a 20 militares en el accidente de un avión C-295M. ¿Puede explicar qué ocurrió?**

*—Todavía estamos de luto. Nuestra familia de la aviación perdió a los mejores especialistas y amigos. La Comisión Nacional de Accidentes Aéreos está todavía trabajando, buscando las razones de la tragedia. La información de la caja negra fue descodificada con éxito, por lo que agradezco la asistencia que han prestado los expertos de EADS-CASA, pero todavía no sabemos exactamente qué ocurrió. Hay muchos rumores pero no hay razón para especular hasta que la comisión dé una declaración oficial final. Dejémosle trabajar e investigar detenidamente para encontrar la verdad.*

**—Uno de los programas más importantes del futuro de la OTAN es el Sistema Aliado de Vigilancia Terrestre (AGS) y se espera que la Alianza adopte una decisión este año para designar a la base que albergará el segmento principal. La 33ª Base Aérea de la Fuerza Aérea polaca, con sede en Powidz, y la Base Aérea del Ejército del Aire español en Zaragoza parecen ser las mejor situa-**

das. De acuerdo con su experiencia profesional y personal, usted fue jefe de la 31ª Base Aérea (Poznan), similar en entidad y misiones, ¿cuáles son las cualidades más importantes que ofrece la 33ª Base Aérea al sistema AGS y cuál es su opinión sobre la Base Aérea de Zaragoza?

—Las dos bases tienen posibilidades similares de ganar la competición. La Base Aérea destaca por su localización porque está emplazada en el centro de Europa y tiene unas instalaciones muy buenas, una muy larga y muy buena pista de aterrizaje, con buenos equipos de ayudas a la navegación. Su larga pista de aterrizaje la hace adecuada para transporte aéreo estratégico.

—¿Cómo son las relaciones con sus países vecinos?

—Yo diría que las relaciones son excelentes, también con nuestros vecinos que no forman parte de la OTAN y la UE. Cooperamos en el marco del programa Asociación por la Paz (PfP). Yo tengo muy buenas relaciones con todos los jefes de las fuerzas aéreas europeas.

—¿Y el balance militar en el área?

—Hoy en día, el balance militar no se contabiliza bilateral o regionalmente y el carácter de las amenazas actuales excluye bastante los conflictos clásicos. Polonia es miembro de la OTAN y la UE, organizaciones que aprecian la paz, la estabilidad y reconocen al terrorismo como el problema principal del mundo. Esta amenaza simétrica requiere un enfoque diferente al clásico.

—Uno de los temas más importantes de la política de defensa interna-



Roberto González Cano

cional es el despliegue del sistema de defensa antimisiles de Estados Unidos en Europa, en el que se prevé que Polonia sea la encargada de albergar los sistemas lanzadores. ¿Puede explicar en qué situación se encuentra este programa bilateral y cómo podrían cambiar su puesta en marcha las relaciones con la Federación rusa?

No existe un acuerdo bilateral entre Polonia y Estados Unidos todavía porque el sistema de defensa antimisiles todavía está siendo analizado por Polonia y Estados Unidos. Las negociaciones todavía se encuentran en curso y se desarrollan a nivel político y la decisión será adoptada por las autoridades políticas. Nosotros consideramos que la instalación de este sistema transformará la modernización de

las Fuerzas Armadas polacas.

—¿Cuál es su opinión profesional personal? ¿Será positivo para las Fuerzas Armadas polacas y la PLAF el establecimiento del escudo antimisiles?

—Es positivo. Para las Fuerzas Armadas y la Fuerza Aérea polaca, es positivo. Desde luego.

—¿Qué nivel de implicación de su fuerza aérea en las misiones internacionales de mantenimiento de la paz?

—La PLAF participa activamente en numerosas misiones de la OTAN y otras operaciones internacionales por todo el mundo. La operación más reciente es la desplegada en los Países Bálticos, que fue iniciada el pasado 14 de marzo. Un contingente de cuatro cazas MiG-29s y casi un centenar de militares para realizar misiones de patrulla en el espacio aéreo de Lituania, Letonia y Estonia. Es la segunda ocasión en que la PLAF se hace cargo de esta misión. Es también importante el hecho de que la PLAF no sólo participa en misiones estrictamente sino también aquellas de naturaleza humanitaria, con despliegue de los aviones C-295M para trasladar ayuda humanitaria en Líbano, Pakistán, Turquía, Afganistán e Irak. Adicionalmente, la PLAF proporcionará transporte aéreo y apoyo a las fuerzas polacas CIMIC desplegadas en la misión de la UE en Chad. Día a día proporcionamos asistencia y transporte aéreo a nuestros contingentes en Irak, Afganistán y Balcanes. Como se puede ver, la Fuerza Aérea polaca es una fuerza muy activa y fiable ■



Roberto González Cano