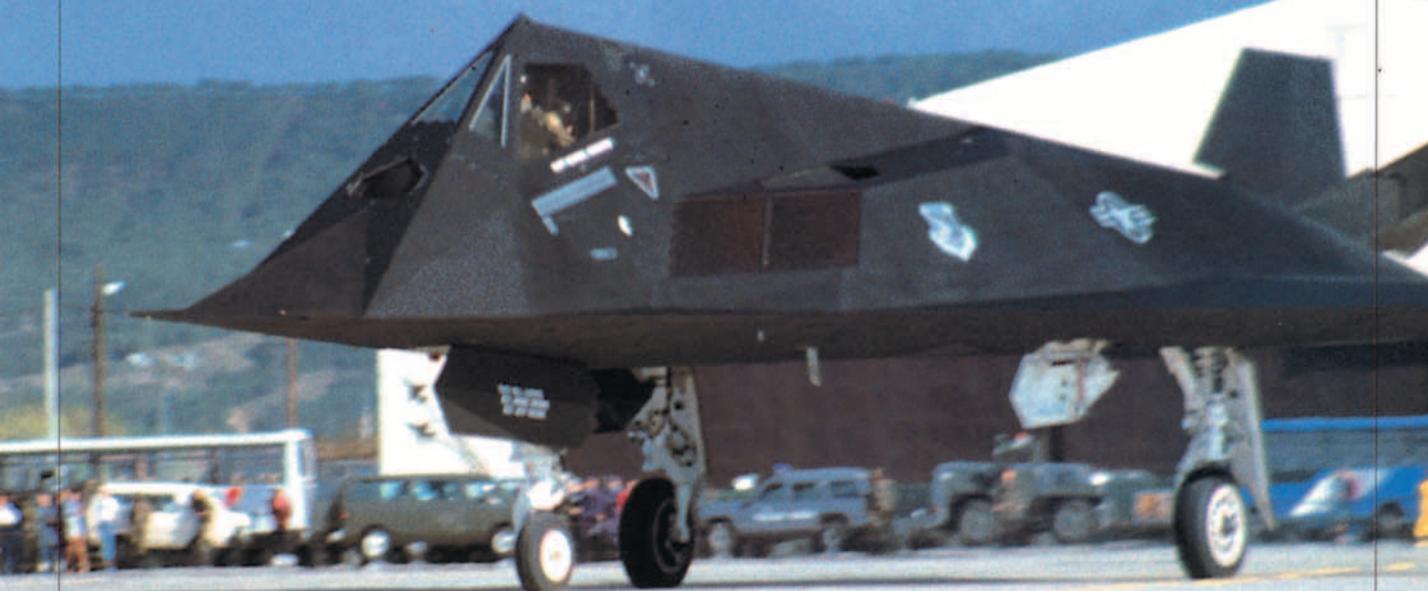


Tiempos de cambio

FERNANDO MOSQUERA SILVÉN
Coronel de Aviación

Lo que determina realmente si una misión es táctica o estratégica no son el tipo de aviones que la llevan a cabo, sino el cómo se han empleado los cazas y los bombarderos y los efectos que han conseguido en sus ataques. Así, por ejemplo, en la Guerra del Golfo los F-117 realizaron ataques estratégicos, mientras los B-52 bombardearon blancos tácticos.

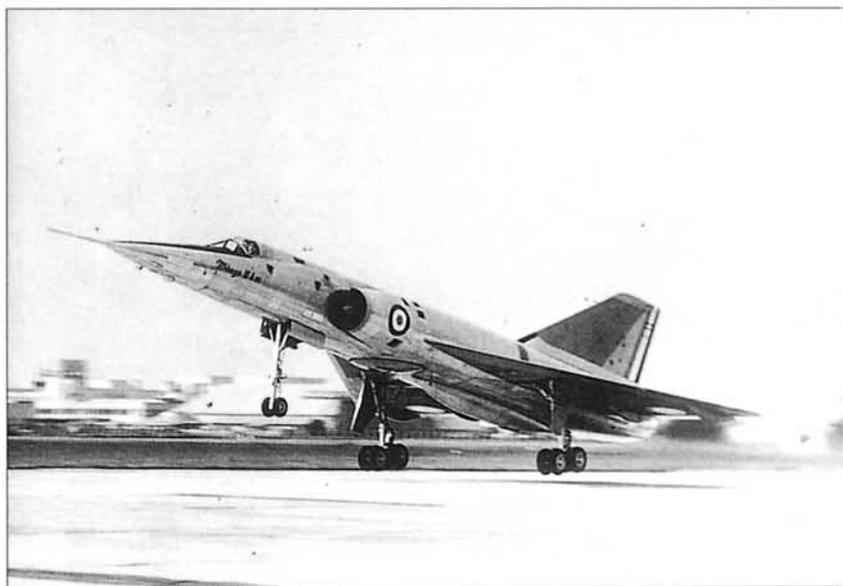


NO hay duda de que una de las características significativas del arma aérea es su capacidad de evolución, no ya únicamente de sus medios operativos, sino de la doctrina de empleo de los mismos que se va transformando en consonancia no sólo con el rápido desarrollo de esos medios, sino asimismo con los requisitos derivados de la situación geoestratégica y política.

Sin remontarnos al pasado, por cierto no muy remoto dada la juventud del arma aérea, hemos asistido hace muy poco tiempo a la reorganización de nuestro Ejército del Aire, que ha pasado de una estructura de Mandos Operativos diferenciados - Mando de Combate, Mando Táctico, Mando de Transporte,...-, es decir Mandos funcionales, a una estructura de Mandos Orgánicos con responsa-

bilidad adicional de apoyo logístico, que preparan la Fuerza para ser utilizada operativamente por un único Mando Operativo, el Mando Operativo Aéreo, que controla la operación conjunta de todos los medios aéreos que se le atribuyen en cada momento.

Pero no estamos solos en ese proceso de obligada puesta al día. Tanto las Fuerzas Aéreas francesas como las de los Estados Unidos de Nortea-



*En esta página, arriba, avión Mirage IV
y abajo, Mirage F 1;
en la página siguiente,
aviones norteamericanos F-15*

mérica, están empeñadas en un proceso similar.

EJERCITO DEL AIRE FRANCES

Por lo que se refiere a L'Armée de L'Air Française, en virtud del plan denominado "Armées 2.000", tiene en marcha su reestructuración mediante una reforma interna de sus Mandos Operativos principales.

El fin básico que persiguen con esta reforma, es conseguir una estructura que se adapte bien a la unidad de la maniobra aérea y que permita así optimizar el empleo de las fuerzas al obtener, finalmente, el mejor partido de la polivalencia creciente de los vectores aéreos. Esta polivalencia creciente de los aviones de combate, resultado principalmente de los avances tecnológicos, y la evolución del contexto geoestratégico europeo y general, han constituido los pilares en que se ha basado la decisión de proceder a este cambio.

La reforma concierne tanto a las Fuerzas Aéreas Estratégicas, como al Mando de las Fuerzas de la Defensa Aérea y a las Fuerzas Aéreas Tácticas. El único que conservará todas sus misiones y sus medios será el Mando del Transporte Aéreo Militar.



La reorganización emprendida descansa sobre tres conceptos: disuasión nuclear, alerta y combate, y se ha realizado según los principios siguientes: especificidad de lo nuclear, permanencia de la alerta y unicidad de la maniobra aérea.

Los cambios previstos en cada uno de los Mandos mencionados son los siguientes:

En lo que se refiere a las Fuerzas Aéreas Estratégicas, éstas van a reagrupar todas las unidades con vocación nuclear, no sólo las estratégicas si no también las preestratégicas, incluidas las que poseían las Fuerzas Aéreas Tácticas.

Por lo que se refiere a las fuerzas convencionales, se transfieren las unidades de interceptadores del Mando de la Defensa Aérea a las Fuerzas Aéreas Tácticas. De esta forma, el Mando de las Fuerzas Aéreas Tácticas pasa a ejercer el mando de todas las unidades convencionales de caza y de reconocimiento, siendo asimismo responsable de su administración, equipamiento y logística, así como de la instrucción y adiestramiento de su personal. Se estima que este reagrupamiento de vectores aéreos convencionales ofrece una mayor flexibilidad en la gestión de la flota de combate y facilita la maniobra aérea.

Finalmente, el Mando de las Fuerzas de Defensa Aérea, conserva únicamente los medios de vigilancia (ra-

dares terrestres y aerotransportados) y de defensa suelo aire (cañones y misiles). No obstante, en tiempo de guerra, por decisión del Jefe del Estado Mayor de la Defensa, y en tiempo de paz, por decisión del Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, se le puede confiar el mando operativo, o el control operativo, de todas o parte de las unidades aéreas de las Fuerzas Aéreas Tácticas.

De acuerdo con lo anterior y con las reservas necesarias, vemos que se podría establecer una equiparación entre nuestro Mando Operativo Aéreo y el Mando de las Fuerzas de Defensa Aérea Francesas, y entre nues-



tros Mandos Regionales y las Fuerzas Aéreas Tácticas Francesas.

Tal como se ha dicho, el Mando del Transporte Aéreo Militar no sufre ninguna variación, permaneciendo independiente de los anteriores y conservando todos sus medios y misiones actuales.

FUERZAS AEREAS DE LOS ESTADOS UNIDOS

Por su parte, las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos de Norteamérica, "USAF", en esta misma línea de cambio, aunque cronológicamente con posterioridad a los Ejércitos del Aire español y francés, están procediendo asimismo a su reestructuración.

La idea principal que mueve esta reorganización es la vuelta a la simplicidad, a los principales básicos de gestión y operación, a un enfoque nada nuevo pues ya se utilizó, y se ha seguido utilizando como por ejemplo

en la Guerra del Golfo con tan buenos resultados, como es el de organizar el poder aéreo como un todo unificado por teatros de operaciones y no por funciones como estaba actualmente. El principio en que descansa esta decisión es el de que no existe una línea real de separación entre las fuerzas aéreas tácticas y estratégicas, si no que es un esfuerzo total que une toda clase de aviones. Lo que determina realmente si una misión es táctica o estratégica no son el tipo de aviones que la llevan a cabo, sino el cómo se han empleado los cazas y los bombarderos y los efectos que han conseguido en sus ataques. Así por ejemplo, en la Guerra del Golfo los F-117 y F-111 realizaron ataques estratégicos, mientras que los B-52 bombardearon blancos tácticos como tropas y carros de combate.

Con esta idea se van a consolidar tres mandos principales en solo dos, buscando entre otras cosas el fortalecer la cadena de mando, y de paso,

como no en estos tiempos de limitaciones en los presupuestos, una reducción de los gastos de defensa.

El plan consiste en reestructurar el Mando Aéreo Táctico, el Mando Aéreo Estratégico y el Mando Aéreo de Transporte, en dos mandos. Uno de ellos tendrá la misión de la movilidad aérea con alcance global. El otro se centrará en las misiones de disuasión y operaciones de campaña para alcanzar un poder global. Las denominaciones de estos nuevos mandos son las de Mando de Movilidad Aérea y Mando Aéreo de Combate.

El Mando Aéreo de Combate integrará los actuales Mandos Estratégico y Táctico. Para ello se están creando Alas compuestas con una variedad de aviones que realizarán diferentes misiones. Este Mando dispondrá de aviones de caza, bombarderos, misiles balísticos, aviones de reconocimiento, aviones de mando, control y comunicaciones (C³I), algunos aviones de reabastecimiento en vuelo y

también, algunos aviones de transporte táctico (C-130).

Una de las primeras Alas que se ha creado de acuerdo con este nuevo concepto, está dotada de aviones F-15C, de superioridad aérea, F-15E, de interdicción profunda, F-16C, multimisión, EF-111, de guerra electrónica, bombarderos pesados B-52 y aviones de reabastecimiento en vuelo KC-135R, junto con aviones AWACS E-3; formando todos ellos una Unidad con la misión de inter-

reabastecimiento asignados a misiones tácticas ni los transportes de alcance táctico. Esta mezcla de aviones de transporte y de reabastecimiento en vuelo en un único Mando, se espera que permita una respuesta más rápida a contingencias que se produzcan en lugares lejanos, así como el operar con otras naciones.

Otro aspecto de la reestructuración prevista, consiste en fortalecer la cadena de mando concentrando la dirección de las unidades en sus Bases

del Aire español y en el Francés, tal como hemos visto, tanto en tiempo de paz, para la realización de operaciones, como en tiempo de guerra, el Ejército del Aire francés tiene previsto integrar sus Unidades de Mando de las Fuerzas Aéreas Tácticas en el Mundo de las Fuerzas de Defensa Aérea, en similitud con lo que ocurre en nuestro Ejército del Aire respecto de los Mandos Regionales y el Mando Operativo Aéreo. Por su parte, la USAF, que parte no sólo de la inte-



Avión C-5 Galaxy.

vención aérea rápida en cualquier parte del mundo.

En cualquier caso, no todas las Alas se van a transformar en Alas compuestas. Está previsto que sigan existiendo Alas organizadas en base a una sola misión y tipo de avión, listas para acudir donde sea necesario e integrarse con otras en el punto de utilización.

Por lo que se refiere al Mando de Movilidad Aérea, se constituirá principalmente como un derivado del actual Mando Aéreo de Transporte, dedicándose a misiones de larga distancia entre teatros de operaciones. Pertencerán a este Mando los aviones de transporte intercontinental C-5 y C-141, así como los aviones de reabastecimiento que apoyen el transporte global, pero no los aviones de

de operación de acuerdo con el siguiente principio: "Una Base, Un Ala, Un Jefe". A este respecto, se van a sustituir en las Bases principales los Coroneles por Generales de Brigada, que serán a la vez los Jefes del Ala y de la Base correspondiente. Estos generales procederán de algunos puestos de "Staff" actuales.

CONCLUSION

Si examinamos las tres organizaciones que hemos expuesto, podemos ver que todas ellas descansan en buena parte en un principio básico común, el de la unicidad de la maniobra aérea. Aunque en tiempo de paz no se tengan todas las Unidades de combate integradas bajo un solo Mando, como sucede en el Ejército

de los medios de combate en un solo Mando, sino que esta integración se va a extender en muchos casos incluso a nivel de Ala, en los casos en que ésto no sea así, también tiene prevista esta integración en tiempo de guerra.

En lo que se refiere a los medios de transporte vemos que existen varios enfoques. Por un lado el de nuestro Ejército del Aire, que los ha incluido para su operación en maniobras y tiempo de guerra en el Mando Operativo Aéreo; el del Ejército del Aire francés, que los hace depender de un Mando totalmente independiente y, por último, el de la USAF, que adopta una solución intermedia, derivada casi con seguridad de sus posibilidades de medios y de la amplitud de sus misiones. ■