

ENTREVISTA POLITICA

CHEQUEO A NUESTRA DEFENSA AEREA

(I)

**Entrevista con el
ministro del Aire,
teniente general
Franco**

● Nuestra aviación militar,
apta para la O. T. A. N., pero nos
faltan alas de combate

● «Hemos de evolucionar ha-
cia unas fuerzas aéreas más
eficaces»

Por Pilar URBANO



DIRIGIA la Academia Militar de Zaragoza el general Franco cuando, en 1929, ingresaba el cadete Franco Iribarnegaray, que siete años después habría de combatir en la contienda civil como capitán de Artillería y... a la vuelta de la Historia, en este crítico presente de la «transición», sería designado ministro del Aire.

No faltaron minuciosos documentalistas que, escudriñando las biografías de los miembros del primer Gobierno del Rey, obtuvieron dos datos que resultaban «frecuentes»: haber estudiado o ejercido en Estados Unidos y tener una formación diplomática. Y bien: el ministro del Aire realizó parte de su formación de mando en la U. S. A. F. norteamericana y es diplomado de Estado Mayor.

Un importante historial de mandos aéreos en sus correspondientes empleos: Escuadrilla de Aviones de Asalto, Grupo de Caza y Ala de Transportes. Ha ejercido la jefatura de la Zona Aérea de Canarias y de la Región Aérea de Zaragoza. También ha desempeñado cargos de máxima responsabilidad dentro de los cuadros de Estado Mayor del Aire y de la Escuela Superior del Ejército.

Casado y con una hija, el teniente general Franco es aficionado al golf, al tenis y a la natación. Disfruta enfrascándose en una intensa partida de ajedrez o en la lectura de una novela de acción y aventuras. Ese es uno

de los «precios» que ha tenido que pagar ya por la cartera del Aire:

—No tengo tiempo ni para leer novelas, ni para jugar al golf, ni casi para atender a la

familia como yo desearía. Procuro almorzar en casa siempre que puedo y bajar con mi mujer a misa muchas mañanas aquí mismo, en la capilla del Ministerio, porque entro a trabajar temprano y luego las jornadas son larguísimas, sin apenas pausas entre un asunto y otro. Créame: lo que más echo de menos desde que soy ministro es el ejercicio físico, el golf. ¡Son muchas horas de despacho!

POLITICA NACIONAL

Y los ojos brillantes y vivaces del ministro revelan por el despacho, como si quiesiesen embarcar en cualquiera de los diminutos aviones que hay esparcidos por toda la estancia. ¡Como en sus mejores tiempos de aviador!

Al ministro le gusta hablar de aviones, de radares, de motores, de controles aéreos, de peripecias en vuelo, y elude los temas medularmente políticos. En algún momento me ha dicho: «El Ejército no es un "bunker"; ha de estar al día con la vida de la sociedad... Pero ha de estar siempre dispuesto a la defensa de la convivencia nacional, de la Constitución.»

Empezamos hablando del momento político presente.

—El peligro mayor en esta hora lo constituye el tenaz esfuerzo de los extremistas para, valiéndose de toda clase de medios subversivos, provocar la ruptura, el borrón y cuenta nueva, y tratar de impedir esta evolución y transición pacífica que, estoy seguro, desean la gran mayoría de los españoles.

Yo confío en que esta gran mayoría ha de tomar plena conciencia de la importancia del momento político que vivimos y se aglutine al máximo en el común deseo de vida pacífica y ordenada, contribuyendo así a conseguir sin traumas los objetivos sociales y políticos que se persiguen.

—Hoy, en nuestro país, ¿qué significan concretamente las Fuerzas Aéreas en el marco de la política nacional?

—Dadas sus características operativas: respuesta inmediata, elevada capacidad de destrucción, movilidad, posibilidades de penetración no frenadas por la geografía, etc..., se puede decir, y no es novedad, que las Fuerzas Aéreas son la «fuerza ideal para la disuasión», como factor estratégico básico.

En el caso español, que constantemente proclama su espíritu defensivo, cobra un significado fundamental el concepto «disuasión», en orden a apoyar los objetivos nacionales.

ESTRATEGIA MEDITERRANEA

—Desde su óptica de ministro del Aire, ¿cuál estima que debería ser la estrategia en el archipiélago canario?

—Dentro de una coherente línea de acción, pienso que es importante que cualquier enemigo



El Ejército del Aire español cuenta con 34 aviones del tipo "Phantom F-40", que, junto con los "Mirage", constituyen la base de la defensa aérea nacional

go potencial de nuestras provincias Canarias tenga la certeza de que todo acto hostil contra el archipiélago encontraría una respuesta apropiada. Eso bastaría para disuadirles de cualquier «aventura».

—Geoestratégicamente, ¿significa mucho el abandono del Sahara?

—Desde el punto de vista de las Fuerzas Aéreas hay que reconocer que el Sahara no es un espacio vital. Para la aviación los factores tiempo y espacio tienen una dimensión diferente que para las otras instituciones armadas.

—¿Qué política exterior habría que desarrollar en el área mediterránea, teniente general?

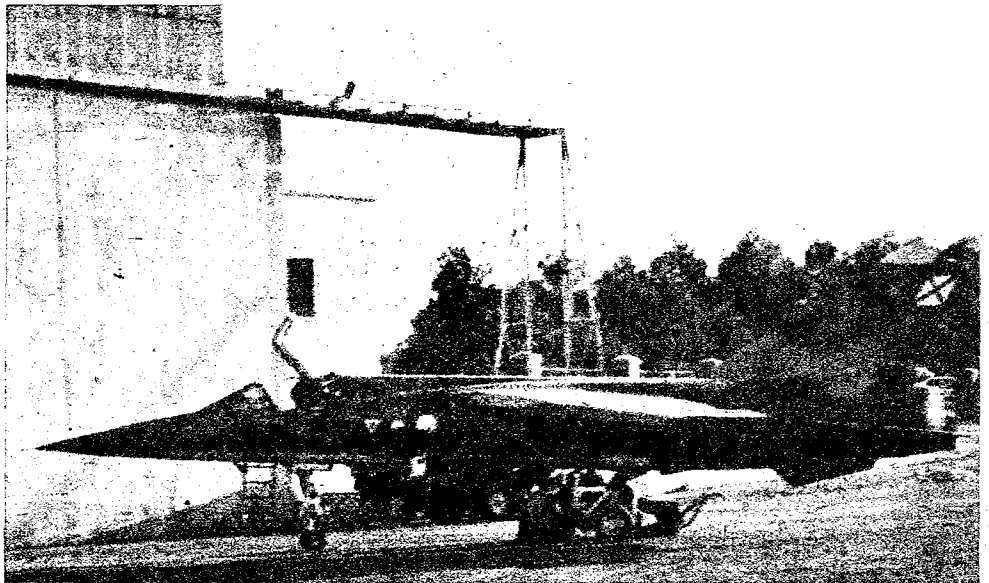
—Todo cuanto ocurre en el Mediterráneo es trascendente para España, tanto en el marco de la seguridad como en los aspectos políticos y económicos; por ello hay que tratar, por todos los medios a nuestro alcance, de estar presentes para influir en los acontecimientos de forma que no nos sean adversos.

Circunscribiéndome al aspecto militar, creo que, en el próximo futuro, el Mediterráneo va a ser una de las zonas más polémicas y en la que, en parte, se va a condicionar el futuro de Europa y, por tanto, el de España. De ahí la gran preocupación del Ejército del Aire por disponer de un «poder aéreo» capaz de actuar con eficacia en nuestra zona de interés. No olvidemos que geográficamente disfrutamos una envidiable posición y, cara al Mediterráneo, esas hermosas islas Baleares tienen una situación estratégica de valor imponderable.

NUESTRA AVIACION ES EUROPEA

—Desearía que me hablase de nuestra integración en la O. T. A. N. ¿Qué ventajas nos reportaría? ¿Qué inconvenientes?

—Desde el punto de vista militar, la integración en la O. T. A. N. representa más ventajas que inconvenientes. Básicamente se logra un apoyo mutuo que beneficia a la seguridad en general. También aporta un in-



El más sofisticado y moderno avión de combate con que cuentan nuestras Fuerzas Aéreas: el "Mirage F-1C".

tripulaciones aéreas, sus magníficos especialistas, y teniendo en cuenta la situación geoestratégica del país, podría desempeñar un gran papel en la defensa de Occidente.

«INVENTARIO» DEL EJERCITO DEL AIRE

—Sería muy interesante conocer, con la exactitud máxima, el «inventario» de nuestro potencial aéreo y de maquinaria anti-aérea, así como el contingente humano que actualmente integra el Ejército del Aire.

(Y ante mi asombro, cuando creo haber pulsado el registro de un «top secret», el ministro, telefónicamente, solicita los datos verificados y puestos al día.)

- «Estar presentes, por todos los medios, en el Mediterráneo»
- «Disponemos de "Phantoms", "F-1", "Mirage 111" y "F-5", que son excelentes aviones de combate»

tercambio en las doctrinas, en las tácticas de empleo y en las técnicas, que ayuda a actualizar nuestro pensamiento aéreo.

—El aviador militar español ¿es un profesional de la milicia parangonable al de la O. T. A. N.?

—El aviador militar español, como tal, está a la altura de los aviadores de la O. T. A. N. Esto ha sido y sigue siendo constatado a través de ejercicios y maniobras que se realizan desde el año 1960.

—Y en cuanto al equipamiento material de nuestra aviación, ¿se da también esta homologación o habría que hacer un reajuste?

—Bueno, nosotros disponemos de los «Phantoms», «F-1», «Mirage 111» y «F-5», que son unos excelentes y muy modernos aviones de combate, equiparables a los de la O. T. A. N.

—Permítame que insista, señor ministro: ¿entonces el Ejército del Aire es una Fuerza Armada solvente en la dinámica de competencia y colaboración que entraña la defensa internacional?

—Como ente orgánico, nuestro Ejército del Aire es inferior a los de la mayoría de los países de la O. T. A. N. precisamente por el número limitado de sus alas de combate, y ello es consecuencia de las disponibilidades económicas y de personal.

Si el Ejército del Aire estuviese constituido por un mayor número de alas de combate y resolviese sus problemas de sostenimiento de la fuerza, creo que, por la calidad de sus

EL POTENCIAL AEREO ESPAÑOL

El potencial aéreo español, en términos absolutos, cuenta con la fuerza siguiente:
35.700 hombres.

- 2 escuadrones de cazabombardeo con 34 F-4C (S).
 - 2 escuadrones de cazabombardeo con 24 Mirage 111 EE y 6 111 DE.
 - 1 escuadrón de cazabombardeo con 15 F-1C.
 - 1 escuadrón de cazabombardeo con 18 F-5A y 2 F-5B.
 - 1 escuadrón de reconocimiento con 18 RF-5A y 2 F-5B.
 - 1 escuadrón de apoyo táctico con 25 HA-220 Saeta.
 - 1 escuadrón de reconocimiento marítimo con 11 HU-168 «Albatros» y 3 P-3 Orión.
 - 1 escuadrón de transporte medio con 7 C-130H.
 - 1 escuadrón de transporte ligero con 12 DHCO-4 Caribou.
 - 1 escuadrón de transporte ligero con CASA 212.
 - 1 escuadrón de T-4 con 10 aviones.
 - 1 escuadrón de T-7 con 12 aviones.
- Existen además diversos aviones de entrenamiento, escuela y helicópteros.

LA «BATALLA AEREA», SIEMPRE A PUNTO

—Se ha dicho que la Aviación es el único medio defensivo que podría actuar por sí solo con eficacia. ¿Es así, teniente general?

—Filosóficamente podemos decir que la «batalla aérea» en su aspecto estratégico puede librarse independientemente, lo que no ocurre con la terrestre y naval, que en todo momento están condicionadas por las amenazas y los efectos que produzcan las armas aéreas.

En la batalla aérea defensiva, si bien la responsabilidad principal es de la Aviación, cooperan los medios de detección y las armas anti-aéreas de los Ejércitos de Tierra y Mar.

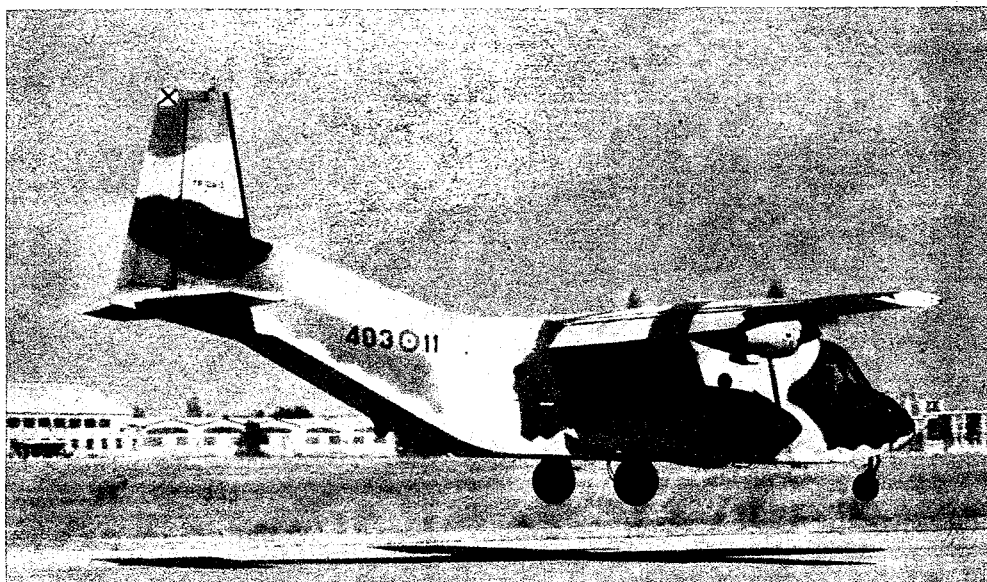
—Y ¿cuál es nuestra capacidad de reacción aérea ante una amenaza exterior imprevista?

—Inmediata. Ya en tiempos de paz existen unas fuerzas listas y en constante evaluación (¿recuerda usted los avisos dados por radio y televisión sobre los «boom» sónicos, cuando hay ejercicios de Defensa Aérea?), según unas situaciones de disponibilidad acordadas con unos estados de prevención adoptados.

—Un «vivir en estado de emergencia», digamos...

—Algo así. Fijese: las Alas de Mando de la Defensa Aérea tienen aviones preparados para interceptar, identificar, y si es preciso neutralizar, cualquier amenaza que surja durante las veinticuatro horas de cada día.

ENTREVISTA POLÍTICA



El transporte ligero "Casa 212", totalmente construido en España y que se exporta a Portugal, Jordania e Indonesia

(El ministro pone opacidad en su voz al pronunciar la palabra «neutralizar». Y, por no sé qué extraño complejo de pariente góbre, pienso inmediatamente en las superalertas y superdefensas y superpotencias neutralizadoras... de los superpaíses. Me recorre las sienas un escalofrío.

Y el teniente general Franco sigue explicándome:

—Pero de nada sirven unas armas listas para actuar si no se detecta a tiempo la amenaza, de ahí la importancia de la función de la Red de Alerta y Control. Precisamente ahora estamos modernizando la red de detección y control para la batalla aérea defensiva, asegurar un control de tráfico sobre el espacio aéreo español y reducir el tiempo de aviso de amenaza y, por lo tanto, el tiempo de reacción.

—Y con esa red de «radar» modernizada, ¿nuestro sistema defensivo resultará irrefutable, general? ¿Se podrá dormir en paz... mientras el «radar» vigila?

—No; es preciso admitir que ni el más moderno sistema de detección y aviso de amenaza y de conducción de las operaciones aéreas puede garantizar esa cobertura que usted dice. No hay un escudo protector que impida que nuestro sistema defensivo sea rebasado en algún punto del espacio de su responsabilidad.

De ahí que el concepto de defensa aérea aisladamente está superado, y debe contemplarse en conjunción con el concepto de defensa aérea y acción estratégica. De esta forma, si garantizamos el que una determinada fuerza de represalia esté a cubierto de ataques por sorpresa, y, por lo tanto, pueda responder con acciones de ataque estratégico ante cualquier agresión o acto hostil, estaremos en condiciones de disuadir al enemigo potencial de sus intenciones de ataque.

Por lo tanto debemos acostumbrarnos a la idea que la estrategia aérea abarca tanto la batalla ofensiva como defensiva. Esta combinación es más económica y eficaz que el empleo aislado de cada una de ellas.

¿ESPAÑA, ARMADA NUCLEARMENTE?

—¿Dispondrá España, en fechas relativamente próximas, de armamento nuclear? Recientemente se refirió a este tema el ministro de Asuntos Exteriores.

—El ministro de Asuntos Exteriores dijo que España puede tener una capacidad nuclear si esa va a ser, en Defensa Nacional, la dirección que se siga en los próximos años; pero realmente es la voluntad del país la que debe aceptar la necesidad de la inclusión del armamento nuclear como garantía de su seguridad.

Sin embargo, en lo que no hay duda es que sólo el arma nuclear proporciona la

opción a participar en las decisiones dentro de ciertos ámbitos de tensiones y conflictos, y no podemos ignorar el hecho de que la proliferación del armamento nuclear será una realidad en el futuro.

Estimo que una decisión oportuna sobre el armamento nuclear puede tener mucha incidencia en el futuro de España y su proyección histórica como nación.

—Ministro, yo creo que a cualquier español puede interesarle saber, de nuestro equipamiento aéreo, las adquisiciones por importación y las producciones de factura nacional. En este aspecto industrial aeronáutico, ¿qué importancia han concedido los Planes de Desarrollo a la Defensa Nacional?

—Bueno... realmente la industria aero-

● La alerta aérea, una vigilia de veinticuatro horas al día. «Estamos modernizando la red de alerta y control»

● «Exportamos el "Casa 212" a Portugal, Jordania e Indonesia»

náutica nacional depende en la actualidad de las importaciones. Importamos un material aeronáutico caro y de gran tecnología. Es francamente importante que la industria nacional aeronáutica se desarrolle y escale puestos de independencia. Por supuesto, pretender una independencia total, un autoabastecimiento es una cota inalcanzable.

Para paliar este desequilibrio entre las importaciones y la producción propia, se ha recurrido a los Planes de Desarrollo. Así el III, al reconocer el carácter prioritario de la industria, incluyó en sus textos legales el proyecto «Mercure» y el del avión «Stol» para el transporte. En el IV Plan, por primera vez se presta singular atención a la Defensa Nacional, en lo que a industria aeronáutica se refiere.

NUESTRA PRODUCCION AERONAUTICA

—Al parecer, el grueso de la industria aeronáutica española está monopolizado por la sociedad C.A.S.A. ¿Es así, ministro?

—Realmente, el enorme volumen de inversiones que la industria aeronáutica exige poner en juego y la alta tecnología del material requerido aconsejaron el reagrupamiento en una sola sociedad, C.A.S.A., del ochenta por ciento del potencial industrial aeronáutico del país.

—¿Y qué potencia productora anual desarrolla C.A.S.A.?

—Verá usted: Construcciones Aeronáuticas, S.A., es un mundo donde trabajan cerca de siete mil personas desarrollando programas de diseño y proyecto de prototipos de aviones, así como fabricaciones de pro-

yectos propios y de otros realizados en colaboración con industrias europeas. C.A.S.A. absorbe, anualmente, cerca de millón y medio de horas/hombre en tareas de mantenimiento de aviones nacionales y extranjeros.

—¿A qué países vendemos equipo aeronáutico de patente nacional?

—El último avión proyectado totalmente en nuestro país, el CASA-212 «Aviocar», ha sido adquirido por Portugal, Jordania e Indonesia, con un total de ciento cuatro unidades. ¡Ah! Y, por supuesto, también se ha vendido en España.

Ahora está en estudio el proyecto CASA-101, para enseñanza básica avanzada, que puede llegar a ser un avión de enseñanza de pilotaje de primera línea.

EL REY, HABIL PILOTO

(El ministro Franco Iribarnegaray se ha levantado y sigue hablándome mientras recorre, con pasos lentos y largos, el amplio despacho castellano. Se detiene junto a la maqueta de un helicóptero. Juguetea con las hélices. Le pregunto por las aptitudes del Rey para el pilotaje aéreo. «Lo hace muy bien. Y le gusta enormemente. No sólo helicópteros, a veces toma los mandos del «Mystère» de la Casa Real en algunos desplazamientos», me comenta.)

—Me pregunto, y le pregunto, ministro: ¿seguirá teniendo el Ejército del Aire esos aviones polivalentes «chacha para todo» que tiene ahora? o ¿se apunta a un programa económico de especializaciones: modelos de aviones distintos de caza y ataque a tierra, lanzacohetes, reactores potentes..., etcétera?

—Las fórmulas específicas, un tipo de avión para cada uso, son las mejores, pero también las más caras. La limitación de recursos económicos del Ejército del Aire obliga en ocasiones a la utilización de fórmulas mixtas menos idóneas.

Ahora bien, Pilar, yo creo que los aviones

para misiones de defensa y acción estratégica han de ser de primera clase, pues son los que garantizan el apoyo a los intereses nacionales frente a presiones militares exteriores.

En cambio, los aviones para otro tipo de operaciones no exigen, salvo excepciones, los mismos requisitos: pueden utilizarse, y así lo hacemos, modelos menos selectos.

—Aparte la específica misión de la defensa aérea nacional, ¿podría referirse, general, a las aportaciones del Ejército del Aire a la sociedad en tiempos de paz?

—Entre otras aportaciones y servicios, yo resaltaría el apoyo aéreo en situaciones de catástrofe meteorológica o desastres de otra índole.

Igualmente presta apoyo a la Cruz Roja en misiones humanitarias, de búsqueda y salvamento; contribuye a los servicios meteorológicos; ayuda a los servicios fiscales en la represión del contrabando; representa al país en organismos aéreos internacionales; proporciona formación profesional y hace posible el control de tráfico aéreo de forma segura, eficaz, económica. Pero sobre todo, mediante sus aviones en servicio de alerta, garantiza que el espacio aéreo español no sea violado.

Pilar URBANO

(Fotos Luis RAMIREZ.)