

C E S E D E N .

LA MOVILIZACION PARA EL EJERCITO DEL AIRE

- Por D. Carlos IDIGORAS GOYA, General de Brigada (EA).
- Jefe de la División de Logística del EMA.

Diciembre 1985 y Enero 1986

BOLETIN DE INFORMACION n°188-II.

En los estudios sobre movilización del EA he observado una gran preocupación por el aspecto normativo del tema y sin embargo muy poco sobre las necesidades y métodos para una movilización de hombres y recursos rápida y adecuada. Por esta razón al considerar el tema he partido del extremo opuesto, o sea de las necesidades en caso de una guerra prevista y en la forma de atenderlos con la celeridad requerida.

Naturalmente previo a todo ésto, surge la pregunta de cuál será el tipo de guerra al que debemos ajustar nuestras previsiones.

Para evitar disquisiciones consideremos las previsiones operativas especificadas en el PEC, que en líneas generales van por cifras inferiores a un mes, lo que implica una guerra corta. De todas formas algunas guerras empiezan después del trabajo principal de cubrir las necesidades de este periodo, continuar con otras fases más prolongadas.

Convendría por tanto distinguir dos fases en la movilización. Una mediata, y otra de largo alcance. La primera como finalidades:

- Mantener la capacidad operativa de la Fuerza.
- Suplementar las insuficiencias propias, reponiendo las bajas de recursos materiales y personales.
- Dar continuidad a la acción.

La segunda fase se correspondería con la tradicionalmente considerada como movilización.

Cuando en aviación profetizamos que la guerra prevista será corta, no nos apoyamos en el hecho de que la presión de otros países u organismos internacionales fuercen a los contendientes a buscar una forma de paz, sino en el hecho de que las atriciones, o pérdidas estimadas, harán imposible el continuar la lucha aérea. Simplemente porque se "gastaron" todos los aviones y de seguir será a golpes con la "barra de remolque".

Sirvan de ejemplo las cifras publicadas de bajas de aviones en la guerra IRAN-IRAK en la cual cada contendiente había afirmado que en los 15 primeros días, las del otro bando eran, 183 (IRAK) y 125 (IRAN). Suponiendo que la realidad fuese de 100 aviones por cada bando, equivaldría prácticamente a dejar inoperativas las flotas respectivas.

La doctrina americana establece, para acciones aéreas ofensivas, bajas entre un 7 y 34%. (según los medios defensivos del enemigo).

En el caso de España, teniendo en cuenta que con toda probabilidad recibiríamos el primer ataque por sorpresa, pueden estimarse las bajas entre un 40 ó 50% en el primer golpe, y de un 20% las atriciones en los demás días. Así podemos afirmar - que la guerra aérea no duraría más de 10-15 días.

Del hecho de que la guerra será corta se deduce claramente otro axioma evidente: el que la desencadene lo hará de forma que trate de conseguir la sorpresa en su mayor grado.

Esta previsión de guerra está claro que comprende a zonas de operaciones por el sur lo que impone otra característica; no habrá línea física de contacto, ni invasión de territorio enemigo, y en lo que a nuestro caso de movilización se refiere no habrá nuevas bases de despliegue, sino las primarias y secundarias previstas actualmente.

Otro parámetro que conviene definir claramente en lo referente al arma aérea es que no hay ninguna posibilidad de aumentar la fuerza y habrá que contar únicamente con los medios que se tengan al comenzar la contienda.

Resumiendo pues, que buscaríamos inicialmente un sistema de movilización que atienda a los siguientes puntos:

- Duración inferior a un mes.
- Inicio por sorpresa.

- Necesidad de operar al 100% inmediatamente.
- No habrá creación de nuevas Unidades.

Bajo estos condicionantes analicemos cómo podría realizarse una movilización. Diremos en primer lugar que el elemento básico de combate en el EA es la Unidad Ala y que parece necesario que sea ella la que determine sus necesidades de refuerzo, y al mismo tiempo la que realice la operación de movilización de los medios y personal necesario, previstos desde los tiempos de paz.

Por otra parte cada Ala es distinta de las demás dependiendo del tipo de avión y armamento empleado, así como del despliegue previsto, lo que hace que los planes tienen que ser individuales, aunque dentro de unas líneas generales.

No olvidemos que los OBJETIVOS TRADICIONALES de todo ataque aéreo a una Base son:

- Las pistas (para evitar el despegue de los aviones en defensa o ataque).
- Los aviones en el suelo.
- Los polvorines y depósitos de combustibles.
- Los hangares y talleres.
- Los restos de los servicios.
- Personal.

REPARACION RAPIDA DE PISTAS.

El objetivo primario del enemigo será de destrucción de las pistas de aterrizaje propias, para evitar, del despegue de nuestras fuerzas en ataque o defensa.

Es necesario una vez producida la agresión, la rápida reparación de los daños ocasionados por la primera oleada, para permitir el despegue de los aviones propios evitando así su destrucción en el suelo. El tiempo máximo en que deberá realizarse la reparación será el correspondiente al retorno, reabastecimiento y regreso de los aviones en una segunda oleada, que en términos generales puede estimarse en cuatro horas.

Es obvio que el EA no puede permitirse el mantener en todas las Bases de posible utilización en caso de conflicto (unas 6 principales y 4 secundarias), unos equipos de reparación suficientemente completos y rápidos para realizar estas tareas, para un hipotético uso en caso de guerra, ya que sus recursos presupuestarios no se lo permiten, por lo que tendrá que buscar fórmulas adecuadas que de una u otra forma tengan que ver con la militarización de las empresas.

Una de ellas sería tal vez, aunque saliéndonos del concepto estricto de movilización, emplear los medios del Servicio Militar de Contrucciones, siempre que éstos fuesen suficientes y que los servicios de este Organismo no sean reclamados con mayor urgencia por otros Ejércitos. Esto supondría que se le asignase al mismo la misión de estar alertado para realizar estas tareas y su adscripción al Ejército del Aire en caso de conflicto.

Y en el caso probable que ésto no fuese viable habría que recurrir a la contratación (militarización en tiempo de guerra) de empresas civiles que cubran estos cometidos. Se considera vital esta contratación previa, ya que sin ella no podría haber acuerdo, ni ensayos periódicos, ni alerta anticipada, que permitan realizar los trabajos en los tiempos anteriormente mencionados.

Una forma de realizar de manera económicamente rentable estas operaciones, podría ser teniendo contratados unos servicios eventuales con empresas en aquellos puntos previstos de despliegue de unidades, realizando ensayos rotativos en cada uno, por la empresa contratada, y asistiendo los representantes de las otras empresas como observadores. En teoría en caso de conflicto lo único que cambiaría, sería que al ser militarizada la empresas sus miembros estarían sujetos a la Jurisdicción Militar en cuanto a responsabilidades derivadas del objetivo de la militarización, pero en la práctica hay otros problemas, como la aceptación de estos Servicios en la Ley de Contratos del Estado, y que a las empresas les interese esta prestación en tiempo de paz, cosa que sólo se lograría bien pagando un precio alto, o bien asignando a estas empresas ciertos privilegios en la adjudicación de obras, lo que también podría chocar con la Ley de Contratos del Estado.

Al mismo tiempo sería conveniente adaptar la Ley de movilización a estas fórmulas menos rígidas y más adaptables a la realidad.

Porque lo que en cualquier fórmula que se adopte debe quedar totalmente claro es que todo aquello que no se ensaya y se realice periódicamente no podrá ser una solución eficaz al problema.

En el fondo la constitución de estos equipos estaría formada por un conjunto de maquinaria de hormigoneras, compactadoras, niveladoras... así como quien investigase para que fuesen mejorando los tiempos de fraguado del cemento o mezclas similares hasta alcanzar los tiempos requeridos a nuestras necesidades.

REPARACION DE AERONAVES.

En este concepto conviene incluir los trabajos a realizar como consecuencia de las averías de los aviones, el resultado de los daños sobre ellos de los ataques enemigos, y los daños sufridos por los distintos talleres de la propia Base como consecuencia de este ataque.

No nos referimos a las grandes reparaciones, sino únicamente a aquellos trabajos de 1º y 2º escalón que realiza la Base cada día y que es preciso acelerar para mantener la Unidad operativa y teniendo en cuenta que su capacidad de trabajo habrá quedado disminuída como consecuencia de las acciones enemigas.

Si en la reparación de pistas dábamos un tiempo de reparación de 4 horas, aquí podremos añadir alguna más, pero siempre inferior al día, como tiempo de puesta en marcha de aquellos elementos neutralizados.

Para realizar estos trabajos, sería necesario encontrar en la ciudad más cercana, un taller o conjunto de ellos, que en cierta forma sea capaz de realizar los trabajos que se hacían en la Base. Es posible que para completar su capacidad se precise adquirir y "prestar" a estos talleres alguna maquinaria especial. Como en el caso anterior de reparación de pistas, será imprescindible que estos talleres se habitúen al tipo de trabajos que deberían realizar, así como su entrada en servicio de forma inmediata. Ello, está claro, que sólo puede realizarse mediante entrenamientos periódicos.

COMBUSTIBLES.

La destrucción de las instalaciones y depósitos de combustibles en las Bases es bastante probable, por ser un objetivo prioritario y por ser muy vulnerables. Eliminados éstos la Base contará únicamente con las reservas mantenidas en las cisternas que queden disponibles, lo que le da margen para pocas horas de operación. Será pues necesario prever la movilización inmediata de medios de transporte, así como disponer de depósitos próximos con las reservas necesarias. Esta función que actualmente realiza CAMPSA habrá que transferirla a la nueva empresa que cumplirá sus funciones, aunque al no tener ésta carácter estatal, será preciso especificar en los contratos las necesidades estimadas.

EXPLOSIVOS.

Existen dos clases de explosivos de posible movilización. Aquellos que son fabricados por empresas españolas, y los que deben ser importados en su totalidad de otros países. Aún en el caso de los primeros, es imposible que la producción pueda llegar a tiempo, debiéndose limitar a aprovechamiento de los stocks existentes en fábricas.

PERSONAL.

Para establecer criterios de personal, lo clasificaremos en tres grandes grupos:

- Tripulaciones.
- Especialistas.
- Tropa.

En cuanto a tripulaciones diremos que es prácticamente imposible recuperar a ningún elemento, en estos plazos de tiempo, y mucho más cuanto tendremos todos los medios aéreos empleados en el combate sin poder detraer ninguno para "entrenar" a nadie. Más que de movilización, pues, habría que hablar aquí de formación acelerada de pilotos en la especialidad requerida.

Análogamente el personal especialista, que haya abandonado el trabajo específico que demanda la movilización, en tiem-

po superior a un año, tampoco será recuperable, se estima, en este período de tiempo. Considerando que el que pueda recuperarse será en cantidades sumamente pequeñas, por lo que entendemos que a efectos de movilización también es despreciable.

En cuanto a la tropa, que en aviación no es fuerza combatiente en su gran mayoría, sí tendría utilidad la movilización, aunque selectiva, bajo unas determinadas condiciones:

- Licenciado en tiempo inferior a un año.
- Ocupará el mismo puesto que tenía cuando prestó servicio en filas (policía, servicio pista, contraincendios etc.)

Bajo estas condiciones se considera es recuperable un hombre en 24 horas si se cumplen las siguientes condiciones:

- Es la Unidad la que le alerta y llama directamente (por teléfono mensajero, etc).
- Al soldado licenciado se le ordena conservar su uniforme por un año.
- Se realice algún entrenamiento en este sentido en el año siguiente a su licenciamiento, para habituarlo a su proceder en caso de movilización.

No obstante lo anterior el número de soldados que sería necesario recuperar para poner al 100% la Unidad se estima en un 30% (se están realizando trabajos en este sentido), lo que sobre una base de plantilla por Ala de 600 hace que se precisen únicamente unos 200 por Unidad.

Estimado en 20 el número de Unidades a reforzar totalmente en 4.000 el número de hombres necesarios para el conjunto del Ejército del Aire.

Así pues, consideramos que con unos 4.000 hombres, en esta hipótesis de guerra considerada, se estaría dispuesto a responder al 100% de posibilidades.

Entendemos que todo lo que no sea obrar así es dificultar el funcionamiento de las Unidades; porque siguiendo un sistema tradicional de llamamiento por reemplazos lo único que se conseguiría es dificultar el ritmo de las mismas, al incrementarlas en un número excesivo de hombres, que no pueden alojar ni mantener y que además requiere dedicar personal del ya existente para clasificar, entrenar, y atender al movilizado.

Desde este punto de vista convendría aconsejar a las Unidades que tengan en cuenta, a la hora de elegir a los individuos seleccionables, el considerar su lugar de residencia, eligiendo aquellos más próximos, lo que permitiría darles la "pernocta diaria" con lo que se obtendría como efecto consiguiente:

- Menor congestión en los servicios de bienestar en la Base.
- Menor número de bajas en caso de ataque enemigo, presumible en horas bajas de actividad y por tanto de asueto casi general del personal de tropa.

SANIDAD.

El tratamiento de los heridos en Aviación, está contemplado en la mayoría de las Unidades sobre medios y hospitales civiles, en defecto de militares. En las Bases existen únicamente Enfermería o Botiquín para curas de urgencia y consultas o reconocimientos primarios. Pero es preciso movilizar, llegado el caso, un conjunto de ambulancias para traslado de heridos a centros hospitalarios, a los que también habrá que militarizar en caso de no existir instalaciones militares.

ENTIDADES ESENCIALES.

- Aeropuertos nacionales. Se estima no hay problemas, ya que la infraestructura es similar. En cuanto al combustible, la nueva adopción por NATO del JP 8 (JP1 + aditivos) facilitará el uso de estas instalaciones. Su adaptabilidad pues, en caso de militarización, es inmediata y total. Está adscrita al Ejército del Aire para Militarización posible.

- Compañía Nacional Telefónica. El único problema es de coordinación entre las Fuerzas Armadas ya que es al Ejército de Tierra al que está adscrita esta Entidad en caso de Militarización.

- Servicio de Control de Tráfico Aéreo. Más que problemas de militarización hay problemas en el establecimiento del sistema, ya que aviación civil emplea básicamente el radar secundario (que requiere, la existencia de un transpondedor en cada avión). En el establecimiento del sistema hay que incluir la exigencia de la Defensa Nacional. Entidad también adscrita al Ejército del Aire.

- Carreteras y Autopistas. Es necesario establecer un sistema - que permita operar a los aviones desde carreteras en 2 fases.- Aviones de transporte desde carreteras normales y aviones de - combate desde autopistas convenientemente preparadas. Adscrita esta Entidad al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, tiene además connotaciones con los Gobiernos de las Autonomías en algunos casos, por lo que su militarización requiere contemplar esta doble vertiente.

AVIACION CIVIL.

La militarización de la actual o incluso de la movilización o requisa de lo factible no presenta problemas, aunque su utilidad es reducida, ya que sólo es válida para transporte de personal y cargas muy ligeras.

Para que la Aviación Civil, de propiedad estatal, fuera útil, sería necesario primero planear la adquisición de aviones (con capacidad de transportar cargas pesadas).

Sería una gran ayuda sin embargo utilizar su personal cualificado en el apoyo al mantenimiento, especialmente en aviación.

FACTORIAS AERONAUTICAS.

Su única utilidad sería aumentar la producción de aquellos elementos que en tiempo de paz fabrica o repasa, siendo difícil iniciar ningún nuevo trabajo que se salga de lo anterior.

MANDOS OPERATIVOS Y LOGISTICOS.

Los primeros no tienen grandes necesidades de movilización, a no ser necesidades ocasionales de transporte y comunicaciones, toda vez que por su propia esencia se encuentran aceptablemente potenciados desde tiempos de paz.

En cuanto a los Logísticos son los responsables de iniciar la movilización, sobre todo industrial, en su segunda fase, desde el primer momento, pues aunque las hipótesis de guerra establecen que esta debe de ser corta, la realidad, frecuentemente, es distinta.

No obstante los frutos que puedan obtenerse de la movilización industrial conviene tener en cuenta algunas observaciones.

- Construir un nuevo tipo de avión es imposible.
- España no construye aviones de combate ni tácticos. Únicamente fabrica la estructura de dos de tipo entrenamiento.
- Es dificilísimo iniciar trabajos nuevos, que no se realizaban en tiempo de paz.
- Lo realmente posible es acelerar la producción de lo que se hacía en paz.

PLANES LOGISTICOS.

El concepto de movilización no sólo está mal visto por la población civil, sino que cuenta con una falta de fe en su eficacia incluso por el personal militar, y quizá una de las razones sea su forma de desarrollo.

Militarmente, me atrevería a decir que hay un sistema más lógico y funcional y es, que todo plan de operaciones - (para caso de guerra) lleve anexo un plan logístico, si bien, - es posible que éste lleve en sí grandes deficiencias, ya que la logística sólo cuenta con lo que se tiene realmente.

Sería necesario programar y desarrollar otro plan, o plan logístico-2, en el que se detallase, de forma pormenorizada, la manera de adquirir el resto de los medios que no se poseen en la actualidad y que serían los recursos movilizables y militarizables.

Pero puestos a crear un nuevo plan logístico-2 por qué no hablar también de un plan logístico-3 ó plan de adquisiciones en el exterior, porque estas llevan en sí una serie de implicaciones de gran riesgo, y posiblemente hasta requieran para su ejecución la aprobación previa del Congreso.

Existe gran cantidad de adquisiciones que no es posible movilizar y que es preciso adquirir en el exterior, y teniendo en cuenta que cuando un país inicia un conflicto, en la mayoría de los casos, queda aislado por todos los demás, hasta ver

el giro que toman los acontecimientos, origina una situación en que es prácticamente imposible la adquisición de medios o armas, a no ser que estuvieran previamente pactados con otros países.

Al ser nuestro sistema de armas de procedencia americana y francesa, sería preciso tratar los posibles suministros o reabastecimientos, antes de iniciar unas hostilidades.

Esto podría decirse que no es movilización, sino política exterior, pero tiene un sentido muy particular y desde luego sí es Defensa Nacional, y no hay otro sitio donde pueda incluirse a ciertos niveles de detalle y de coordinación interministerial.

Un ejemplo claro de esta necesidad nos lo da Israel, que en todos sus conflictos ha salido victorioso, pero en cuya victoria ha jugado un papel esencial el apoyo logístico americano, que no le ha faltado en los momentos decisivos.

Cuando falla este apoyo en otras guerras (ejemplo - IRAN-IRAK) se ve como estas decaen y tienen fases pacíficas, necesarias para proveerse de nuevas armas y elementos complementarios.

Estas circunstancias son especialmente críticas en nuestro caso ya que tanto Marruecos como España están abastecidas en sus medios bélicos por los mismos países, Francia, EE.UU. Como ejemplo más característico consideremos el caso de la guerra electrónica donde se da la circunstancia de que el fabricante de algunos medios electrónicos de ambos países es el mismo. Por otra parte el sistema de contramedidas adquirido por ambos países siempre será el penúltimo modelo, quedando el último en poder del estado fabricante, que se inclinará a uno u otro según le convenga.

CONCLUSIONES.

- Es preciso adaptar la movilización a las previsiones actuales de guerra, y en este sentido hacerlas más ágiles y de puesta en marcha más rápida.
- Adecuar la legislación en general y la normativa en particular para que permita el proceso progresivo de militarización de las empresas, así como la previa contratación de Servicios de

las no objeto de militarización en caso bélico o incluso de aquellas en tiempo de paz, a efectos de prácticas.

- Realizar prácticas frecuentes de movilización a todos los niveles, sin los cuales los planes no serán efectivos, con la periodicidad prudencial.
- Introducir la movilización dentro de los planes operativos, para responsabilizar a los mandos operativos del conjunto de las operaciones presentes y futuras.
- Dar a la Defensa Nacional, en su ámbito interministerial, un sentido más amplio y participativo para que no sientan meros ejecutores de órdenes, sino partícipes de su planeamiento y concepción.

Con ésto pretende reforzar el sentido de insuficiencia del concepto movilización como elemento central para coordinar a todos los estamentos del país en aras de la Defensa Nacional.