

CESEDEN

EL CAZA DE COMBATE AEREO:

Los progresos de la normalización

- Por John L. McLucas. Secretario de Estado para las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos. De la Revue de L'OTAN nº 6 - Diciembre 1976.

(Traducido por la Sección de Información).



Marzo 1976

BOLETIN DE INFORMACION NUM. 99 - V

Cuando el Presidente Ford tomó la palabra ante el Consejo Atlántico el 29 de mayo de 1975, renovó el compromiso adquirido por los EE.UU. respecto a la Alianza y las seguridades dadas con ocasión de la firma, hace 26 años, del Tratado del Atlántico Norte. El Presidente constató igualmente, que la Alianza hace frente hoy a problemas muy diferentes de los que enfrentaba a finales de los años 40.

Uno de los problemas graves respecto a los cuales expresó sus preocupaciones, es la presión creciente que la opinión ejerce sobre los miembros de la Alianza para incitarles a reducir el nivel de sus compromisos militares, en una época en que nuestros enemigos potenciales desarrollan sin descanso sus fuerzas. En razón de esta potencia acrecentada de nuestros adversarios y de los recursos más importantes, exigidos a nivel nacional, para responder a necesidades no-militares, es imperativo que utilicemos más eficazmente nuestros recursos de defensa. A este fin, el Presidente Ford declaró, que la Alianza debe "lograr una verdadera unidad en la asignación de tareas, de apoyo y de la producción de defensa", y apeló al Consejo para alcanzar "nuestros objetivos a largo plazo en materia de procedimientos y de equipos comunes". El éxito de estos esfuerzos de "normalización" será un elemento importante para el mantenimiento de una posición de defensa fuerte y creíble de la OTAN.

Mientras que expresaba la necesidad de alcanzar estos objetivos, los acontecimientos en curso debían traducirse por un paso importante, salvado, en la vía de la normalización en el seno de la Alianza: la firma, diez días más tarde, de un Protocolo de acuerdo entre los EE.UU. de una parte, y Bélgica, Dinamarca, los Países Bajos y Noruega, de otra, para la coproducción del caza de combate aéreo F-16.

#### La necesaria normalización

Dos grandes ventajas -la mayor parte de los miembros de la Alianza convienen en ello- tienen los factores esenciales que motivan el in-

terés actualmente alcanzado en la normalización.

El primero de estos factores, es que la normalización, permitirá a las fuerzas armadas de la Alianza trabajar de común acuerdo, mucho más eficazmente: comprenderán mejor sus capacidades y sus métodos de actuación respectivos y podrán, según las necesidades, utilizar bases, stocks de armamentos e instalaciones de mantenimiento de los otros aliados. El General Goodpaster, antiguo Comandante Supremo de las fuerzas aliadas en Europa, que se ha retirado recientemente, estimaba que la eficacia de sus fuerzas aumentaría aproximadamente un 30% si los sistemas de armas podrían ser normalizados.

El segundo factor que confiere interés a la normalización, es que reducirá los costos unitarios y en consecuencia, contribuirá a reforzar la eficacia en el combate de las fuerzas de la Alianza. La eliminación de esfuerzos dobles inútiles en la investigación, el desarrollo, la producción y el apoyo logístico, permitirá reasignar los recursos de manera que se mantenga o incluso se mejore la situación de defensa de la Alianza.

La normalización presenta ventajas, desde el punto de vista de la interoperatividad y del coste, para todas las fuerzas de la Alianza, pero son sobre todo las fuerzas aéreas, las que faltando la normalización, no pueden explotar plenamente sus capacidades.

Una gran movilidad, es la característica inherente de las unidades de combate aéreo. Los elementos de las fuerzas aéreas pueden moverse hacia un teatro de operaciones dado (o fuera de éste), a medida que evoluciona la situación táctica y/o estratégica.

Esta aptitud de transferir numerosos aviones de combate de un lugar a otro, evidencia la necesidad de disponer de medios de apoyo logístico y de apoyo de entretenimiento de base, que sean comunes y compatibles. Al hacer comunes tales materiales, se dispondría de un gran número de bases para el despliegue y también para la reparación y la revisión.

Además, las fuerzas aéreas se prestan muy particularmente a ser utilizadas rápidamente y sin descanso. Una vez que han sido introducidos en un Teatro de Operaciones, los aviones pueden ser muy rápidamente puestos en condiciones de empleo, y utilizarles contra las fuerzas aéreas, terrestres o navales del adversario. La mayoría de las veces, las operaciones exigen poco tiempo, y los aviones pueden con gran celeridad abastecerse totalmente de municiones y de carburante y volver a sus operaciones.

El aspecto multinacional de las fuerzas de la OTAN, podría ser un factor limitativo, desde el punto de vista de un rápido empleo, si tan múltiples tipos de aviones, equipados cada uno con su propio tipo de armas y de aviónica, y que exige cada uno un entretenimiento y una logística diferentes, debía recibir el apoyo necesario en diversas bases. Como mínimo, debemos asegurar la interoperatividad de nuestros aviones. Este aspecto de la normalización se realiza mejor, cuando las armas, el carburante y los servicios esenciales de apoyo en tierra, son comunes a todos los aviones aliados.

La adopción, por la Alianza, de un avión normalizado ofrecería otras ventajas, desde el punto de vista de la preparación, de la planificación y de la conducción de las operaciones militares.

Tal avión permitiría, por ejemplo, beneficiarse de una base común y amplia para la elaboración de la doctrina en materia táctica y de empleo, lo que se traduciría en una planificación y una asignación más eficaz de los recursos. Siendo las características y las capacidades comunes, la planificación convistas al empleo, incluso las decisiones que exige la conducción de las operaciones de las fuerzas aéreas en el combate se verían facilitadas.

Además, la adopción de un avión común, ofrecería la posibilidad de organizar un entretenimiento centralizado para las naciones de la Alianza, tanto en operaciones como en entretenimiento. Un método de entrenamiento, que evite la obligación de aplicar varios programas de entrenamiento en diversos aviones. El entrenamiento multinacional, aseguraría, además, una ventaja secundaria -favorecería una mejor comprensión y una cooperación acrecentada, entre las naciones de la Alianza.

Más allá de estas importantes consideraciones militares, el desarrollo y la adquisición de sistemas de armas comunes presenta algunos aspectos positivos suplementarios. El señor Schlessinger, Secretario de Defensa de los EE.UU., ha subrayado que desde hace algunos años, la situación en la Alianza, se ha caracterizado por una multitud de esfuerzos de investigación y de desarrollo en numerosos países y por series de producción muy cortas. La compra de un pequeño número de materiales, con inversiones importantes de investigación y desarrollo, se ha traducido por costos unitarios excepcionalmente elevados. Este estado de cosas, ha contribuido directamente a los elevados costos que entraña la ejecución de los compromisos adquiridos, "vis - a - vis " de la Alianza, así como a la incapacidad o a la reticencia de muchos países a adquirir, por esto, cantidades suficientes de material.

La normalización -la creación y la compra de sistemas comunes por varias naciones- permitirá mejor equilibrar las inversiones dedicadas a la investigación y desarrollo, y a los costos de adquisición. Un mayor equilibrio tendrá un resultado capital -la mejora de los sistemas. Una producción más importante, permitirá invertir sumas más elevadas para investigación y desarrollo, a fin de asegurarse, antes de toda decisión en materia de producción, que el sistema presenta una capacidad, una fiabilidad y una posibilidad de producción aceptables. Los costos superiores de un programa profundo de investigación y desarrollo, serán compensados por series de producción más importantes y de aquí, costos unitarios más bajos. El resultado neto será un sistema mejor, que se puede obtener en gran cantidad. Pensamos haber adoptado este principio en el reciente acuerdo multinacional concerniente a la co-producción del caza de combate aéreo F-16.

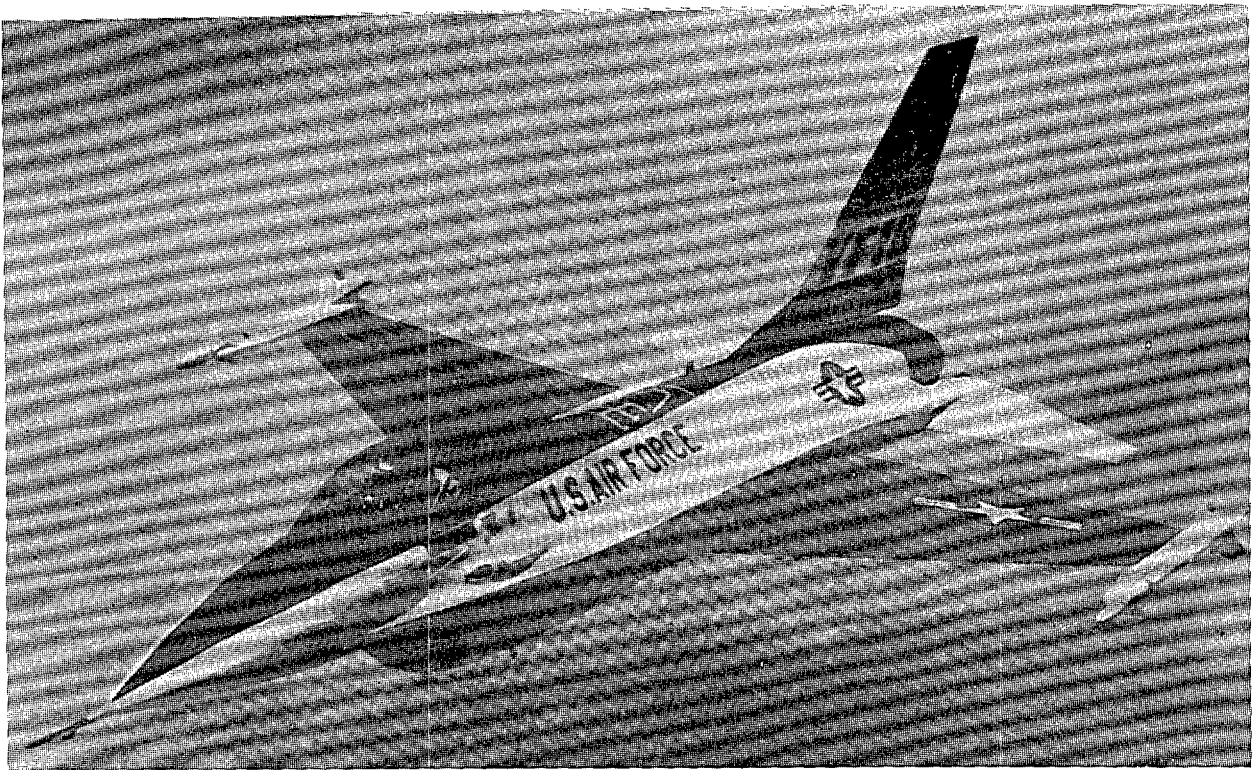
### El caza de combate aéreo F-16

El F-16, es el resultado final de una decisión tomada por las fuerzas aéreas de los EE.UU. a principios de 1972, de proseguir el desarrollo de la tecnología de los cazas ligeros y de hacer la demostración en un programa prototipo. Los primeros éxitos de este programa han probado que podíamos poner a punto un avión de altas características y de bajo costo, que completaría al excelente caza de superioridad aérea F-15, respondiendo así a la necesidad de una fuerza de combate táctica más importante y modernizada. En abril de 1974, hicimos una evaluación competitiva en vuelo entre los dos prototipos, a fin de determinar cuál de los dos aviones, en el futuro, se prestaría mejor al desarrollo y a la producción. Evaluaciones planteadas del ciclo de vida, de costos y de las posibilidades de producción probables, fueron igualmente realizadas.

En competición abierta por las fuerzas aéreas de los EE.UU., el F-16 se ha mostrado netamente mejor en la misión de superioridad aérea, en razón de su aceleración y de su maniobrabilidad transónica y supersónica y de su mayor radio de acción. En la misión aire-superficie, las cualidades de los dos aviones eran excelentes, pero el F-16 tenía una ligera ventaja en el radio de acción en el combate, con una carga de armamento igual.

Uno de los principales factores que ha intervenido en nuestra selección ha sido el costo, para un ciclo de duración de vida probable de 15 años, en un programa de 650 aviones para las fuerzas aéreas de USA. Se

espera que el costo del F-16 sea inferior al del F-15 aproximadamente en 1.100 millones de dólares, en razón de motores comunes y consumo de carburante ligeramente inferior. Al evaluar los dos aviones concurrentes, hemos tenido en cuenta eventuales ventas a nivel internacional, así como normas de coproducción previstas con nuestros aliados europeos, que esperamos se traducirán por largas series de producción y de costos unitarios inferiores y que contribuya a la modernización y a una normalización acrecentada de los materiales, en el seno de la Alianza.



### El Programa de cooperación de 5 naciones

La elección del F-16 por los gobiernos de Bélgica, Dinamarca, Países Bajos y Noruega, para reemplazar al avión F-104 actual, ha permitido establecer un programa de cooperación entre los gobiernos europeos participantes y los Estados Unidos, en materia de adquisiciones y de producción. Las políticas y los principios de orden general convenidos por las naciones cooperantes, han sido oficializadas con un protocolo de acuerdo, que traza las grandes líneas del funcionamiento y de la gestión del programa.

En términos generales, el acuerdo prevé que los Estados Unidos comprarán, bajo reserva de la apertura de créditos de programa y de

créditos de pagos por el Congreso, 650 aviones F-16, de los que un número importante se basará en Europa. Los gobiernos europeos participantes, prevén la compra de 348 aviones suplementarios, lo que eleva a cerca de 1.000 aviones F-16 la producción total prevista. Los Estados Unidos financiarán el programa de desarrollo, pero una parte apreciable de los costos de investigación y de desarrollo, serán reembolsados por los gobiernos -- europeos participantes, a la entrega de los aviones.

La responsabilidad última de la gestión diaria del programa total incumbirá a las fuerzas aéreas de USA, pero hemos aceptado integrar plenamente un número apreciable de personas de los gobiernos europeos participantes en la estructura de gestión de nuestro programa, tanto en los -- EE.UU. como en la Sección del programa de sistema europeo que establecemos en Bruselas.

Uno de los elementos clave del Protocolo es la disposición relativa a la participación de la industria europea en el programa F-16. Esta participación hará posible una importante compensación de producción para las primeras adquisiciones de 348 aviones de los gobiernos europeos participantes y todas sus compras posteriores. Todos hemos convenido que las cuatro naciones europeas producirán componentes de un valor en dólares -- igual al 10% del de los 650 aviones americanos, al 40% del de los 348 aviones europeos, y del 15% del de las ventas a terceros países. La participación de la producción en un 40% permanecerá en vigor para todas las compras posteriores del F-16 efectuadas por los gobiernos europeos participantes. Además nosotros estableceremos cadenas de montaje final de la célula, en Bélgica y en los Países Bajos para las adquisiciones de aviones europeos, y una fábrica para el montaje del motor F-100 que equipará al F-16 europeo, será instalada en Bélgica. La distribución de los trabajos entre los gobiernos europeos participantes, será aproximadamente proporcional al valor de compra de las adquisiciones iniciales de cada país, mediante acuerdo entre los europeos. Otro punto importante del Protocolo de Acuerdo es que prevé posibilidades de difusión en cooperación de la tecnología avanzada, de modo escalonado.

### Las Implicaciones

A nuestro entender, una de las principales razones del costo -- elevado del financiamiento de las obligaciones relativas a la estructura de las fuerzas de la OTAN, ha sido el desequilibrio existente en los programas nacionales entre los costos de investigación y de desarrollo y los costos de

producción. Como lo hemos dicho antes, estos desequilibrios tienden a traducirse por series cortas de producción y costos unitarios elevados.

Parece sería más ventajoso para la Alianza, que nosotros participásemos en disposiciones de coproducción para los materiales de gran importancia. En estas aveniencias, las naciones miembros, participarían en la amortización de la investigación y desarrollo, y en la producción de muchos más sistemas. Estas disposiciones podrían garantizar a las naciones una situación ventajosa en su balanza de pagos. Además, es posible que la parte de producción de una partida en el acuerdo, sobrepase el total de la serie de producción, carga de la que este país podría asumir, en un programa unilateral de desarrollo y producción. A falta de un método de cooperación semejante, el único resultado sería un programa unilateral más costoso de desarrollo y producción, de un número reducido de sistemas similares, pero de capacidad quizás inferior, y de este hecho, una reducción del potencial total de la Alianza.

¿Cuál habría podido ser la situación, si no hubiera habido concurrencia internacional para la elección de un caza, y si Bélgica, Dinamarca, Países Bajos y Noruega no hubieran decidido comprar un mismo avión común? Rotundamente, la normalización habría sufrido un retroceso. ¿Cuál hubiera sido el resultado de decisiones unilaterales de compra -Bélgica y Francia eligiendo el Mirage F-1E, los Países Bajos comprando el Northrop F-17, los Estados Unidos equipándose con el F-16, y Dinamarca y Noruega inscribiendo en sus inventarios al F-16 o quizás el Viggen sueco?.

Un método tan diversificado para la compra de cazas destinados a los países de la Alianza, hubiera ciertamente ocasionado perjuicios al futuro potencial militar de la OTAN. Habríamos agravado seriamente los ya arduos problemas que plantea la interoperatividad y el apoyo logístico. Semejante solución hubiera sido mucho más costoso. En cada programa hubiera sido necesario amortizar los costos de investigación y desarrollo, y la producción total hubiera sido probablemente inferior, con costos unitarios más elevados. No hubiera podido llegarse a compromisos de producción multinacional, porque las series de producción más cortas hubieran hecho los costos prohibitivos. Finalmente, costos unitarios más altos, se habrían traducido -como siempre- por la compra de un menor número de sistemas, lo que habría perjudicado la estructura de las fuerzas de la Alianza.



A nuestro entender, la reciente concurrencia para la compra de un caza y los compromisos de coproducción que acaban de ser concluidos, marcan un nuevo jalón, en lo que concierne a la adquisición de sistemas multinacionales en cooperación. Tal cooperación es en efecto una condición preliminar sin la cual el objetivo de la normalización no podría alcanzarse.

¿Qué ocurrirá con los "perdedores" en la futura concurrencia por el título de material "normalizado" de la OTAN? Reconocemos que no será fácil desanimar los esfuerzos inútiles, incitando a los industriales a elaborar nuevos y mejorados sistemas. La adopción de un método de coproducción multinacional, similar al que ha sido concebido para el programa F-16, podría ofrecer una solución a este problema. Los compromisos de coproducción, que incitan a la normalización, podrían igualmente utilizarse para garantizar a los "perdedores" en una competición, una parte de la producción del sistema "ganador". Combinadas a la posibilidad de participar en los futuros trabajos técnicos para la actualización, la modificación y el mejoramiento de los sistemas, tales incitaciones a la coproducción, podrían garantizar permanentemente la viabilidad de las capacidades de desarrollo y de producción en cada una de las naciones participantes.

Las disposiciones particulares del acuerdo sobre el F-16, no se aplicarán quizás a todos los futuros esfuerzos en cooperación, porque las circunstancias no son siempre idénticas, pero pensamos que este acuerdo es un modelo para las tentativas de normalización en el porvenir.

Reconocemos que los Estados Unidos no serán siempre los ganadores en esta concurrencia internacional. De todos modos, no tratamos de imponer materiales americanos a nuestros aliados europeos. Nos suscribimos al principio de la "vía en doble sentido" que ofrece un medio necesario y práctico de mejorar el potencial militar. Los Estados Unidos, es necesario anotarlo, han elegido recientemente el misil de defensa aérea - MMB Roland de la "Aeroespacial" en razón de su sistema SAM a baja altura y lo producirán bajo licencia.

Nuestro objetivo es reforzar la normalización y la interoperatividad en el seno de la Alianza, consiguiendo los sistemas más eficaces a un precio tan bajo como sea posible.

Todo lleva a pensar que los objetivos de la normalización y de la interoperatividad mejorada, serán alcanzados, lo mismo que podría lo

grarse la aptitud a dotarse de fuerzas de dimensiones apropiadas. El programa del caza de combate aéreo es, a nuestro entender, un éxito en materia de normalización, y para la Alianza un paso importante en la vía de una cooperación acrecentada para nuestra defensa común.

-----