

CESEDEN

SOBRE EL SIGNIFICADO DEL POTENCIAL
DEFENSIVO ESPAÑOL PARA LA OTAN
(2ª y última parte)

- Por Kurt F. MEYER-DOHNER.
- De la Revista "Stiftung Wissenschaft und Politik".
- Traducido por el Teniente Coronel de Artillería DEM. D. Vicente BE
LLOCH MARQUES.



Febrero 1983

BOLETIN DE INFORMACION nº 162-IV

II. - Las Fuerzas Aéreas.

1. Estructura y equipo.

Las Fuerzas Aéreas tienen las siguientes misiones específicas, dentro del marco de la misión conjunta de las Fuerzas Armadas:

- Mantenimiento de la superioridad aérea sobre aquellas zonas que son decisivas para la defensa nacional.
- Control y Vigilancia del espacio aéreo nacional.
- Defensa de los ataques aéreos contra el territorio nacional.
- Combate y detención de las fuerzas enemigas.
- Apoyo aéreo a la guerra terrestre y en el mar.
- Transporte aéreo para todas las Fuerzas Armadas.

Dispone aproximadamente de algo más de 38.000 hombres, de los que unos 15.000 son soldados en servicio militar obligatorio, y de alrededor de 190 aviones de combate de diversos tipos. La relativamente pequeña proporción de soldados en servicio obligatorio respecto a los otros ejércitos indica el alto nivel técnico de este Ejército, que está compuesto sobre todo de personal profesional y soldados voluntarios con más largo tiempo de servicio.

a) Organización y despliegue.

Del Jefe de Estado Mayor del Aire dependen dos grandes sectores de la organización: La Fuerza Aérea y la Logística Aérea con los departamentos de personal y material.

El conjunto de las unidades operativas de la Fuerza Aérea están agrupadas en los siguientes Mandos Aéreos, de acuerdo con un punto de vista funcional: Mando Aéreo Táctico, Mando Aéreo de Combate, Mando Aéreo de Transporte y Mando Aéreo de Canarias. Los cuatro dependen directamente del Jefe de Estado Mayor del Aire, situado en Madrid. El mando de los diferentes Mandos Aéreos y de algunas unidades especiales se ejerce desde el Cuartel General del Ejército del Aire.

(1) Mando Aéreo Táctico.

El Mando Aéreo Táctico (MATAC) dirige la fuerza aérea de -- ataque incluido el componente de apoyo naval. Su Estado Mayor operativo se encuentra en Sevilla. Tiene dos alas:

- El Ala 21, con un Escuadrón que dispone de 20 aviones del tipo F/RF-5A y 2F-5B y otro Escuadrón con 19 HA-220 Supersaeta. Tiene su base en Morón (Sevilla). El avión F-5A es una versión del avión ligero de combate americano Northrop F-5, fabricado por los talleres aeronáuticos españoles Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA); el F-5B es la correspondiente versión de entrenamiento con dos plazas y el RF-5A es la versión monoplaça de reconocimiento. El F-5A se encuentra aún en servicio en España después de 15 años, estando al final de su tiempo útil de empleo. Se usa como cazabombardero convencional, sobre todo en "apoyo aéreo directo" ("Close air support", -CAS-) y alcanza con carga completa de armamento en vuelo a baja cota solamente una profundidad de penetración de 170 millas náuticas (1 m.n. = 1,852 Km.). La versión de reconocimiento dispone de un sistema de 4 cámaras fotográficas, cuyas limitadas posibilidades, exige, que el avión vuele relativamente cercano al blanco, lo que supone el consiguiente riesgo. El HA-220 es un avión ligero de instrucción y de apoyo a tierra construido en España de sólo un limitado valor actual de em--

pleo y que es casi tan viejo como el F-5A. Está previsto su próximo relevo.

- El Ala 22 tiene su base en Jerez de la Frontera y cuenta con 2 P-3A y 4 P-3C Orión, aviones de exploración naval lejana y de lucha antisubmarina (ASW/MPA) respectivamente. Para relevar a los dos anticuados P-3A se han encargado dos nuevos P-3C, de forma que esta unidad aérea, hasta un nuevo cambio, en el futuro deberá contar con 6 P-3C, ASW/MPA. El P-3C corresponde a "estándares" modernos en lo que respecta a armamento, sensores y procesado de información; es muy adecuado para las misiones de vigilancia del espacio naval y para la lucha antisubmarina. Con su radio de acción de 2.000 m.n. y una autonomía de vuelo de unas 10 horas, pueden realizar estos aviones sin problemas la vigilancia del estrecho de Gibraltar y de sus accesos. En la lucha antisubmarina, debido a su reducido número, sólo pueden realizar operaciones en áreas importantes limitadas.

(2) Mando Aéreo de Combate.

El Mando Aéreo de Combate (MACOM) dirige el potencial aéreo de la defensa -y como segundo cometido tiene que realizar también ataques aéreos y apoyo aéreo a tierra- e incluye asimismo el sistema de dirección de la caza basado en tierra. Su Estado Mayor Operativo se halla en Madrid. De él dependen tres Alas de caza:

- El Ala 11 de caza con dos Escuadrones, que en total tienen 21 Mirage III EE y 6 Mirage III ED, con base en Manises, cerca de Valencia. Posiblemente, este Ala en los próximos años recibirá otros 12 Mirage III E con lo que quedará al completo. El caza de interceptación Mirage III E, que alcanza los 2 Mach, se encuentra en servicio en las fuerzas aéreas españolas desde principio de la década de los 70. Este avión debido a sus extraordinarias capacidades de vuelo y a su múltiple armamento, es adecuado tanto para caza de interceptación todo tiempo, como para cazabombardero convencional de largo alcance (en la fuerza aérea francesa se emplea también en cometidos de ataque nuclear). El Mirage III D es una versión biplaza de entrenamiento; el cual puede ser empleado también en los cometidos arriba citados. Después de casi 10 años de servicio, estos aparatos cumplen todavía las modernas exigencias actuales; está previsto su relevo para la segunda mitad de la década de los 80.

- El Ala 12 de Caza, con dos Escuadrones cada uno de 18 F-4C Phantom y algunas versiones del avión de reconocimiento RF-4C, se encuentra estacionada en Torrejón de Ardoz, en las cercanías de Madrid. Los F-4C, que se emplean tanto para caza de interceptación como cazabombardeo, es uno de los aviones de combate más viejos de la Fuerza Aérea española. Estos aviones, que pertenecen al primer modelo de las series del F-4, utilizado en todo el mundo, debido a su edad y a su equipo no responden a las exigencias actuales y está previsto su pronto relevo.
- El Ala 14 de Caza, con dos Escuadrones que tienen un total de 44 Mirage F-1CE y 3 Mirage F-1BE, ha completado recientemente su plantilla de guerra. Tiene su base en Albacete. El Mirage F-1C es un modelo posterior al Mirage III, el cual ha tenido similares éxitos a aquel en la exportación y es actualmente al avión de combate más moderno de la Fuerza Aérea española. El F-1CE alcanza una velocidad máxima de 2,2 Mach, una altura máxima de vuelo de 65.000 pies y un radio de acción (con máxima carga de armamento en perfil de vuelo Hi-Lo-Hi) de 560 millas náuticas. Sus sensores y armas corresponden a los "estándares" más modernos; su capacidad propia de interceptación puede ser aumentada considerablemente con ayuda de un sistema de dirección de la caza basado en tierra. Los F-1BE es la correspondiente versión biplaza de entrenamiento con unos parámetros de capacidades similares al F-1CE.

El Sistema de Alerta y Control de la Fuerza Aérea española está siendo reformado actualmente con ayuda americana, siendo convertido de funcionamiento manual a semiautomático. Este sistema, llamado "Combat-Grande" o también SADA (Sistema Semi-Automático de Defensa Aérea) -- consta de una Central de Combate, de un Centro de Sector de combate (SOC - Sector Operations Centre) y siete estaciones de radar de largo alcance, distribuidas por todo el país, con las correspondientes transmisiones tierra-aire. Otra nueva estación de radar está siendo construida actualmente en el Noroeste del país, para cerrar los huecos existentes en dicha zona. El esfuerzo principal de esta modernización del sistema que se está realizando, se centra en la transformación a un proceso informatizado de la vigilancia aérea y del seguimiento de objetivos, al control remoto de las estaciones de radar desde la central de combate, así como a un aumento de la redundancia de las transmisiones y a una mejora del sistema IFF/SIF y de las condiciones técnicas para el enganche del SADA con el sistema de de-

fensa aérea NADGE de la OTAN, en el caso de que fuese necesario. Con este complejo sistema de dirección y control debe ser, además, facilitada notablemente la mejora de la integración de la Defensa Antiaérea del Ejército en la organización de la defensa aérea.

(3) Mando Aéreo de Transporte.

El Mando Aéreo de Transporte (MATRA) manda las unidades aéreas de transporte. Su Estado Mayor operativo se encuentra en Zaragoza. Las 3 Alas de transporte disponibles realizan misiones de transporte aéreo para los tres Ejércitos. El Mando Aéreo de Transporte dispone concretamente de las siguientes unidades y medios aéreos:

- El Ala 31 de Transporte consta de dos Escuadrones que disponen en total de 7 aviones Hércules del tipo C-130H y 9 del tipo KC-130H que tienen su base aérea en Zaragoza. El avión C-130H de transporte medio táctico, empleado para todas las misiones de transporte en general, corresponde al modelo básico del Hércules, utilizado en todo el mundo, aunque dispone de unos motores más potentes. Cinco de estos aviones han sido equipados con sistemas especiales para el repostaje de combustible en vuelo y se pueden emplear también como aviones-cisterna. De este modo se aumentó el conjunto de aviones españoles para repostar en vuelo a 9 aparatos, ya que en principio sólo se disponía de 4.
- El Ala 35 de Transporte, que consta de dos Escuadrones con un total de 20 aviones CASA tipo 212 Aviocar, se encuentra en la base aérea de Getafe, en Madrid. Este avión ligero de transporte es un avión español de características STOL y de múltiples usos, que puede transportar 2,25 toneladas con una velocidad de crucero de 190 nudos a una distancia de 410 millas náuticas -esto significa poder llevar 24 paracaidistas con todo su equipo, 26 pasajeros o el correspondiente equipo militar, incluyendo vehículos ligeros. Otras versiones de este avión pueden ser utilizadas también para el transporte de altas personalidades o para fotografía aérea.
- El Ala 37 de Transporte dispone de un Escuadrón con 10 aviones Caribú del tipo anticuado DHC-4, situados en la base aérea de Villanueva. El DHC-4 es un avión ligero de transporte con dos motores, de despe

que corto, que está en servicio desde mitad de la década de los 60. - Se utiliza para el transporte de tropas y de equipo militar y puede llevar una carga útil máxima de 3 toneladas con una velocidad de cruce-ro de 156 nudos a (una distancia de) 210 millas. Debido a su antigüedad tiene sólo un valor limitado de empleo. Su relevo por otro avión, entre los que se suele hablar del C-160 Transall, debiera realizarse a lo más tardar en uno o dos años.

(4) El Mando Aéreo de Canarias.

El Mando Aéreo de Canarias (MACAN) es el único mando regional especificado. Su competencia en el sector de las Islas Canarias -- abarca las responsabilidades de ataque, reconocimiento, búsqueda y salvamento (SAR) así como el transporte aéreo y, aunque con limitaciones, también la defensa aérea. Su Estado Mayor operativo se encuentra en Las -- Palmas de Gran Canaria. De él dependen dos alas:

- El Ala 46 compuesta por un Escuadrón que tiene 17 aviones del tipo -- F/RF-5A y 2 F-5B, así como por otro Escuadrón con 10 aviones CASA, está basada en Gando, en la isla de Gran Canaria, y
- El Escuadrón 802 con 3 F-27 Fokker/Friendship Maritime con misión SAR/MPA, también en Gando.

Los aviones modelos F/RF-5A y CASA 212 juntos en aquella unidad mixta corresponden a los mismo tipos de aviones en servicio en la Península. El F-27 es un avión con propulsión por turbina, de reconocimiento a distancias medias, que se emplean por la Fuerza Aérea Española desde 1979 para búsqueda y salvamento, así como para vigilancia de -- costas. Con una velocidad de 255 nudos a 18.000 pies y una carga de 4,5 - Tns. tiene un alcance de 1.000 millas y una autonomía de vuelo de 4,5 horas. Sin carga útil y con carga máxima de combustible este avión alcanza una autonomía de vuelo de 12 horas y una distancia de 2.700 millas.

(5) Unidades Aéreas especiales y bases aéreas.

Junto a las unidades de la flota aérea operativa, la Fuerza Aérea española dispone de una numerosa cantidad de escuadrones aéreos adi

cionales que son empleados por el Cuartel General del Aire para diversas misiones especiales, como por ejemplo para el transporte de altas personalidades, para vuelos de pruebas y verificaciones, para fotografía cartográfica, para remolque de blancos, para búsqueda y salvamento y para la lucha contra incendios forestales. Para tales cometidos existen alrededor de otros 50 aviones de transporte y especiales, así como helicópteros de diversos tipos.

También podrían ser empleados como aviones de combate una gran parte de los aviones para enseñanza distribuidos en las distintas escuelas de vuelo y de paracaidismo, que pertenecen al sector de Logística. Así la Fuerza Aérea española dispone entre otros de dos escuadrones adicionales de F-5B para entrenamiento y de un escuadrón escuela de HA-220, así como de unos 20 aviones Aviocar de transporte ligero.

La Fuerza Aérea española dispone de una gran cantidad de bases aéreas, que con frecuencia son compartidas con la aviación civil. En caso de necesidad, podría disponer, naturalmente además, de los numerosos campos de aviación civiles. En el territorio español existen en total unos 30 aeródromos de utilización militar y/o civil, que por su infraestructura son igualmente adecuados para su uso por aviones de combate de elevadas características, como por aviones de transporte pesado y que para dicho uso podrían ser preparados fácil y rápidamente.

La mayoría de campos de tiro y de ejercicios de la Fuerza Aérea española se encuentran muy alejados de las conglomeraciones urbanas. Así se encuentran los campos de tiro y de ejercicios para la aviación en Caude (Teruel), en Las Bárdenas Reales y en el grupo de islas Columbretes. Zonas reservadas para el tiro aéreo además se encuentran en las áreas cercanas a Ibiza y Teruel. Las posibilidades de instrucción y de ejercicios aéreos de la Fuerza Aérea española son favorecidos por la amplitud del territorio español y por la posibilidad adicional de realizar los vuelos de evaluación sobre el mar -una ventaja incalculable frente a las Fuerzas Aéreas de Centroeuropa que deben operar sobre regiones densamente pobladas-.

2.- Futura evolución.

El programa de desarrollo de las unidades operativas de la Fuerza Aérea española persigue la creación de una de las Fuerzas Aéreas más potentes de Europa Occidental. El Plan prevé hasta el final de la década de los 80 la formación de:

12 escuadrones de combate, a 24 aviones cada uno.

2 escuadrones MPA.

2 escuadrones de transporte aéreo medio.

4 escuadrones de transporte aéreo ligero.

1 escuadrón de aviones-cisternas para repostar en el aire.

9 escuadrones adicionales para misiones de apoyo y especiales.

Si este ambicioso programa puede realizarse o no, desde el punto de vista financiero es algo que está aún en el aire.

Las medidas iniciadas para su realización permiten entrever, - sin embargo, que las Fuerzas Aéreas están en el mejor camino para lograr sus propósitos y ciertamente con unos aviones de gran capacidad técnica y táctica. A ello responde la iniciación del suministro de otros 24 aviones de combate Mirage del tipo F-1EE, con lo que el número de estos aviones de altas capacidades se elevará a 72. Si se suma a ello los Mirage III E cuyo número será probablemente aumentado próximamente de los 24 actuales a 36, se llega a un total de 108 aviones de combate modernos y de gran autonomía. Ellos significan casi cinco escuadrones que en un próximo futuro pueden ser empleados en su doble capacidad de defensa y ataque aéreos. Junto a ello se ha de resaltar que los nuevos 24 F-1EE deben estar dotados de sistemas adicionales que permitan el ataque a objetivos navales.

También se encuentran en proceso de adquisición 24 aviones ligeros a propulsión CASA del tipo C-101 Aviojet, como relevo de los HA--200 Supersaeta utilizados para apoyo aéreo a tierra y para entrenamiento.- Este avión fué desarrollado por CASA en cooperación con MBB y Northrop y es de fabricación completamente española. El C-101 no es sólo un avión de entrenamiento seguro, sino que también posee una notable capacidad para el apoyo aéreo a tierra, reconocimiento fotográfico y visual, y guerra electrónica, y puede ser empleado en todos los cometidos del apoyo aéreo-ofensivo. Su principal sistema de armamento es el cohete aire-tierra Maverick. Sin embargo, el alcance de este avión no es demasiado grande para tales misiones: con carga máxima de armamento y contando una hora de permanencia sobre la zona de apoyo, puede llegar a una penetración de 150 millas con un perfil de empleo Lo-Lo-Hi. En misión de reconocimiento foto--

gráfico con un perfil Hi-Lo-Lo puede penetrar hasta las 520 millas. Con la entrega del avión modelo C-101 Aviojet a un escuadrón de apoyo aéreo y a las escuelas de vuelo se aumenta en otros 54 aviones el potencial español de aviones modernos de combate, lo que da en total unos 160 de dichos aparatos (si bien se contabilizan en ellos los aviones de entrenamiento como aviones de combate).

Asimismo debe ser hallado un modelo para relevo de los casi-150 aviones de combate tipos F-4C y F-5A, hasta mediados de la década de los 80. Como posibles modelos de sustitución se encuentran en apretado pugilato el F-18 L, versión para base en tierra del Hornet A/F-18A (que actualmente lo tiene la Armada y la Infantería de Marina norteamericana) desarrollado fundamentalmente por la Northrop Corporation, y el F-16. Se piensa en la adquisición de 144 aviones. Si fuera por la opinión de la Fuerza Aérea española, se daría preferencia probablemente al F-18 por sus capacidades tácticas y técnicas. No obstante también hay muchas razones a favor del F-16 -sobre todo por el precio y por el hecho de que este modelo ya lo tienen las fuerzas aéreas de 5 países de la OTAN, como avión "estándar" de combate para múltiples usos (polivalente).

También tendrá mucho peso en la elección, lo importante que sea la participación de la industria aeronáutica española en el proyecto y la reducción, con ello, de la dependencia logística del fabricante no nacional. Por último, el Ministro de Defensa Sr. Oliart declaró en las Cortes - el 12 de Junio de 1981 en la hora de interpelaciones al Gobierno, que la adquisición de los 144 nuevos aviones de combate era necesaria debido al envejecimiento de los F-4 y F-5; pero que, sin embargo, se quería retrasar una decisión definitiva (la adquisición no puede realizarse por motivos técnicos de financiación antes de 1985) hasta ver el desarrollo de la incorporación a la OTAN.

La dotación de los 144 modernos aviones polivalentes de combate, en cualquier caso -lo mismo si son F-18 que F-16-, significará un notable aumento del potencial de combate para esta creciente potencia aérea en el extremo suroccidental de Europa. No es seguro por lo demás, si el relativamente elevado número de 144 aviones puede ser mantenido en definitiva, ya que los precios de los aviones deben subir imparablemente aún más hasta la firma del contrato -que ha sido pospuesto por ahora-. Se puede más bien deducir de esto, que la cifra de 144, debería ser corregida al menos en unos 40 aparatos. Sin embargo aún contando con sólo los 100 nuevos aviones de combate de uno de los mencionados modelos, el objetivo para mediados de la década de los 80, de tener 288 aviones de combate, solamente se habría quedado un poco reducido: La Fuerza Aérea española dis-

pondría entonces de alrededor de 260 aviones de combate con unos 11 escuadrones de combate a 18 aviones (más 6 de reserva) cuyos 200 aviones serían utilizables tanto en ataque como en la defensa aérea y dispondría con ellos de un respetable potencial aéreo. En sus Escuadrones de transporte aéreo de repostaje en vuelo y de otros cometidos específicos, ya se han alcanzado prácticamente en la actualidad los niveles planeados; sólomente una parte del componente de transporte aéreo ligero -concretamente los DHC-4- debe ser todavía renovado.

Sobre el armamento y los repuestos para estos aviones, necesarios paralelamente a la adquisición de los aviones, no hay más que muy exiguas informaciones. Acerca de los abastecimientos de misiles, cohetes, bombas y demás municiones no se dispone tampoco de datos, por lo que no se puede evaluar en este aspecto a la Fuerza Aérea española.

Asimismo, sobre el nivel de entrenamiento de los pilotos españoles únicamente se puede afirmar de forma general, que vuelan bien y que dominan los sistemas de instrumentos técnicos. Sobre la medida en que dichos pilotos pueden sacar partido de todas las capacidades tácticas que sus modernos aviones tienen, no se puede emitir un juicio. La estrecha cooperación mantenida con las unidades aéreas norteamericanas y los frecuentes ejercicios tácticos que realizan con las fuerzas aéreas francesas permiten no obstante deducir que también en tales aspectos disponen de un nivel de entrenamiento relativamente alto.

En cuanto a la defensa de las instalaciones del Ejército del Aire español contra ataques aéreos, que actualmente está confiada únicamente al marco de la defensa aérea general de zona, llevada a cabo por la caza de interceptación y a la protección puntual por medio de piezas antiaéreas ligeras, parece que va a recibir una significativa mejora con la adquisición de un nuevo sistema de misiles antiaéreos. Según las últimas informaciones del Instituto de Estudios Estratégicos, la Fuerza Aérea ha hecho un pedido -que ya era de presumir de acuerdo con anteriores noticias de prensa- para el suministro de 96 sistemas antiaéreos modelo Chaparral -- con un total de 1.760 misiles (no se menciona fecha de entrega). El sistema Chaparral norteamericano consta de un lanzador de 4 tubos montado en un vehículo blindado y es empleado en el tiro contra blancos aéreos volando a baja cota. Estos misiles antiaéreos han sido desarrollados a partir de los cohetes Sidewinder con cabeza buscadora de rayos infrarrojos. Tan sistema es adecuado para la defensa de aeródromos u otros objetivos puntuales de gran importancia. Es de suponer, que la Fuerza Aérea española dedicará estos sistemas antiaéreos sobre todo a la defensa de las bases y de las instalaciones de radar. Tales sistemas no poseen mecanismo de adqui-

sición de objetivos y de guiado de elevada tecnología, ni tampoco el alcance de los misiles es muy grande. De sus características técnicas se puede deducir que la defensa de un aeródromo necesita al menos de 6 a 8 sistemas, por lo que la Fuerza Aérea española con los 96 Chaparral podría defender de 12 a 16 objetivos.

Valor de la Fuerza Aérea española para la Alianza

a) En el Apoyo Aéreo.

Las fuerzas de apoyo aéreo del Mando Aéreo Táctico son reducidas y además concentradas sólo en una base en el Sur de España. - El relativamente corto radio de acción de los dos aviones de combate F-5A y Supersaeta limita su empleo a las zonas en un círculo cercano al estrecho de Gibraltar. Es difícil de evaluar lo adecuado de este componente aéreo para ser empleado también contra objetivos navales. Sin embargo, debido a que sólo disponen de una corta capacidad de permanencia ("stand-off") sobre el objetivo, es de suponer que en dicho empleo tienen sólo un valor muy limitado, lo que significa que son poco adecuados para una confrontación con un buque de guerra. En el apoyo aéreo a tierra son todavía utilizables ambos Escuadrones pero sólo con un alcance regional. Como aviones de reconocimiento estos aparatos con sus posibilidades de reconocimiento visual y fotográfico pueden cubrir una zona mayor. Su riesgo sin embargo es elevado por la necesidad de acercarse a los objetivos a reconocer. - En tanto en cuanto estos aviones no se dediquen a apoyo aéreo a tierra, pudieran también ser empleados en tiempos de paz o de crisis, para el reconocimiento táctico en la zona de Gibraltar y en las áreas limítrofes. En dicha contribución de reconocimiento está actualmente de hecho su mayor valor para la OTAN.

El Escuadrón de reconocimiento naval a distancia y de lucha antisubmarina, dotado de P-3C Orión, dispone de aviones al día para cumplir sus misiones. La calidad de estos aviones, también empleados por la Marina norteamericana, no ha sido superada; sin embargo la capacidad de dicha fuerza es reducida por el pequeño número de aviones disponibles. Si se supone que están operativos tres o cuatro de ellos regularmente, la zona de mar que pueda ser vigilada de forma continua será poco mayor que el estrecho de Gibraltar y sus accesos occidental y oriental. Al mismo tiempo los tres F-27 Fokker Maritime de la base canaria de Gando, pueden seguir

tomando parte de forma limitada en la vigilancia de la zona marítima entre Gibraltar y las Islas Canarias.

Sobre el valor táctico de los Orión ASW/MPA en lucha antisubmarina independiente y sobre su capacidad de cooperación táctica con unidades antisubmarinas españolas y de la OTAN, no se puede hacer ninguna afirmación. No existe fundamento para dudar de su valor y es de suponer que la Fuerza Aérea española se habrá esforzado también en este área por alcanzar y mantener un alto nivel de entrenamiento. Con todo ello, en caso de una entrada en la OTAN, España podría desarrollar una valiosa contribución con sus aviones ASW/MPA a la vigilancia naval en las zonas marítimas alrededor de Gibraltar. Estas zonas en la actualidad sólo pueden ser vigiladas desde el aire de forma limitada e insuficiente por la OTAN, dado que ni en Portugal ni en la base inglesa de Gibraltar se dispone de aviones de reconocimiento naval lejano o de lucha antisubmarina. Con asignación de dicha misión a la F.A. española, podría descargarse a la base luso-norteamericana de Lajes en las Azores, cuya misión principal y más importante no cabe duda está en el Atlántico medio y en mejorar así la capacidad de reconocimiento naval y lucha antisubmarina de la OTAN en el Atlántico medio y sur. Tal misión podría ser cumplida más fácilmente por la Fuerza Aérea española si contase con dos o tres aviones más; sería por lo tanto de desear la constitución en ésta de otro Escuadrón ASW/MPA.

Resumiendo, se puede afirmar que el potencial de Mando Aéreo Táctico para apoyo aéreo tiene poco valor para la OTAN en su situación actual. En reconocimiento táctico puede rendir una aportación modesta en la vigilancia de las aguas limítrofes del Sur de España. Su valor se mejorará sustancialmente con el relevo de los F-5A y de los Supersaetas por un nuevo modelo. Si bien es cierto que no es todavía previsible en qué proporción serán distribuidos a los diferentes Mandos Aéreos los aviones que releven a los F-5 y F-4. Sólomente se tiene la seguridad de que en principio el número de los escuadrones de combate disponibles para el apoyo aéreo será significativamente aumentado con la adquisición de los nuevos aviones de combate. Los modernos aviones de caza de los escuadrones de interceptación, podrían reforzar cuando la situación lo permitiera, adicionalmente el potencial de apoyo aéreo, en su previsto segundo modo de empleo.

Los aviones del tipo F-1EE adecuados para el ataque a objetivos navales debieran, al menos en parte, ser encuadrados también en la fuerza de apoyo aéreo del Mando Aéreo Táctico. Junto a ello, estos aviones polivalentes tendrían asimismo su mejor empleo en las Islas Canarias, donde podrían llevar a cabo, al mismo tiempo que el ataque contra objeti-

vos navales en las aguas de dicha área, la defensa aérea de la misma actualmente pospuesta en prioridades.

Finalmente, por ejemplo, un escuadrón de C-101 Aviojet podría asignarse al elemento de apoyo aéreo de la Fuerza Móvil ACE. Tal misión adicional exigiría la operatividad de dicho escuadrón sólo de forma relativamente poco importante, pero tendría un gran significado político y un elevado valor para entrenamiento de tripulaciones.

En los próximos años, en cualquier caso, la OTAN puede esperar un significativo refuerzo de su componente aéreo de apoyo en su flanco Sur, como consecuencia del ingreso de España.

b) Defensa Aérea.

En la defensa de España contra ataques aéreos no se puede descartar ninguna dirección de ataque, a la vez que también deben ser cada vez más tenidos en cuenta en el cuadro de posibles elementos de amenaza aérea los aviones y misiles basados en unidades navales, así como aviones de bombardeo de largo alcance con base en tierra y misiles crucero. Por lo que para la defensa aérea de España se necesita un concepto de sistema conjunto de armas aéreas y terrestres:

- Cazas de interceptación de empleo flexible que actúen tácticamente en estrecho contacto con los componentes de la defensa aérea instalados en tierra en la defensa del espacio aéreo (defensa regional).
- Defensa eficaz de las instalaciones importantes por medio de sistemas antiaéreos modernos para protección de objetivos (defensa puntual), como complemento de los medios aéreos de defensa arriba mencionados y
- Misiles antiaéreos de alcance largo y medio que protejan las zonas estratégicamente importantes y las grandes ciudades y que aligeren de esfuerzos a la caza de interceptación.

Este último componente no existe actualmente en la Fuerza Aérea española; ni existen tampoco proyectos conocidos para llenar este fallo. Los pocos equipos de misiles antiaéreos disponibles que pudieran llenar esta exigencia pertenecen al Ejército de Tierra, que dispone de una batería Nike Hércules y de un grupo Hawk-1 (con prioridades previstas para la de-

fensa de la capital y para refuerzo de las fuerzas de la zona del estrecho de Gibraltar). La protección de las instalaciones aéreas más importantes, que se estima es actualmente insuficiente, será mejorada en un próximo futuro con la adquisición de los nuevos sistemas de misiles atiaéreos del tipo Chaparral. Con ellos se reforzará la relativamente débil capacidad de autodefensa de las bases e instalaciones aéreas, también en parte utilizadas por las fuerzas aéreas norteamericanas y de esta forma se asegurará mejor la capacidad operativa de las unidades aéreas de combate.

El componente de vuelo de la defensa aérea es ciertamente -- moderno en su gran mayoría, pero relativamente flojo en cuanto a cantidad. Dado el despliegue de las dos Alas más modernas en el Sureste del país y al estacionamiento de la tercera Ala con aviones viejos en las cercanías de Madrid, su disposición actual no parece la más conveniente. Su eficacia se verá muy elevada por la cooperación táctica de dichas Alas con el sistema de alerta y control SADA, cuya modernización se terminará próximamente.

La capacidad para ser repostados en vuelo de la mayoría de cazas de reacción, prolonga de todos modos su alcance y tiempo de permanencia en el aire con lo que también hace posible su intervención al Norte y al Oeste de la Península. Además la presencia en el aire puede ser en general mejorada y con ello reducido el tiempo de reacción. Las zonas exteriores como Baleares, Ceuta y Melilla pueden ser cubiertas mediante un sistema de relevos o de repostaje en vuelo. Tampoco en las Islas Canarias existe ninguna verdadera fuerza aérea de defensa; al contrario esta misión se desempeñará con las unidades de apoyo aéreo allí estacionadas como segundo cometido, probablemente con una eficacia sólo reducida. Por ello sería conveniente, como ya se ha mencionado antes, estacionar allí directamente aviones polivalentes modernos.

Está claro que las tres Alas de caza de interceptación españolas actualmente, a pesar de disponer de aviones modernos, sólo con gran esfuerzo pueden cubrir la defensa del amplísimo y por lo tanto vulnerable territorio español. Tras la conclusión del actual proceso de modernización y refuerzo de las unidades aéreas de combate de la Defensa Aérea es de esperar una notable mejora de su capacidad operativa. Así la adquisición de nuevos Mirage III E y de F-1CE en los próximos años significaría continuada mejora del potencial de defensa aérea. Es de contar con una notablemente mejor situación a partir de la mitad de la década de los 80. La incorporación de un nuevo modelo de avión polivalente del tipo F-18 o F-16 será sin duda para las unidades en vuelo un notable salto cualitativo, que llevará a la Fuerza Aérea española completamente al nivel centroeuropeo.

No se puede prever sin embargo cuándo los nuevos escuadrones se podrán considerar "combat ready", según criterios OTAN, los cuales exigen tanto al dominio técnico y táctico del sistema como la disposición de armamento y munición adecuados. No obstante se puede suponer que la pertenencia a la OTAN, la incorporación a sus sistemas de entrenamiento y no menos, la evaluación de las unidades aéreas de combate según los criterios "NATO tactical evaluation", contribuirán rápidamente a que las unidades de caza de interceptación de la Fuerza Aérea española alcancen un elevado nivel de adiestramiento.

En resumen, se puede concluir que las fuerzas españolas de la defensa aérea en los próximos tres o cuatro años se adecuarán cada vez mejor para proteger a su Patria contra ataques aéreos. De 1985 en adelante la Fuerza Aérea española estará bien dotada cuantitativa y cualitativamente para poder llevar a cabo una protección eficaz del espacio aéreo español; aún más, en el caso de su incorporación a la OTAN estará en situación de poder tomar parte con uno o dos escuadrones en las operaciones aéreas del Sector Europa Sur de la OTAN, en el marco de la 5ª Fuerza Aérea Táctica Aliada (5.ATAF).

Junto a ello debiera programarse en caso de guerra, o bien un permanente estacionamiento de dicho escuadrón en el Norte de Italia, o bien su pronto traslado a bases aéreas especialmente preparadas en las llamadas "bases operacionales dispersas" (dispersed operated bases -DOB-). Con su empleo en el marco de la defensa avanzada podría así colaborar a la defensa contra ataques aéreos de la patria española y de las demás naciones aliadas de la OTAN. La efectividad de la defensa aérea española debiera ser considerablemente aumentada con la creación de un sistema de misiles antiáéreos, con mayor motivo por la actualmente creciente amenaza aérea -la cual para España debiera tener la más alta prioridad-.

c) Transporte aéreo.

Las unidades de transporte aéreo disponen de una capacidad media de transporte, con unos pocos aviones del tipo C-130 y un mayor número de aviones de transporte ligero cuya posibilidad de despegue y aterrizaje en pistas cortas es adecuada a las difíciles condiciones del terreno español, capacidad de transporte que queda limitada fundamentalmente a trayectos cortos y medios. Su empleo por lo tanto se reducirá a las regiones españolas. Dado que la Fuerza Aérea debe proporcionar además transpor-

te al Ejército de Tierra y a la Marina, sólo podría llenar de forma limitada sobre todo en caso de guerra, las necesidades de transporte que son de esperar en tal contingencia.

Los aviones españoles de repostaje en vuelo, serán ciertamente necesarios en primer lugar para ampliar las posibilidades de empleo de las fuerzas aéreas españolas de defensa. Bajo determinadas condiciones - podría pensarse también, sin embargo, en darles misiones de repostado-- de aviones de transporte y de combate de la OTAN en Europa o en tráfico aéreo sobre el Atlántico transportando refuerzos.

d) Infraestructuras.

España significaría para las fuerzas aéreas aliadas una considerable ampliación del espacio aéreo operativo utilizable, con numerosas y bien situadas bases, instalaciones logísticas y campos de tiro. En paz, estas proporcionan unas posibilidades casi ideales para adiestramiento y ejercicio; existe además la posibilidad de evitar las molestias por ruidos desplazando vuelos al espacio aéreo sobre el mar. En caso de crisis o de guerra España podría servir como apoyo para un puente aéreo trasatlántico, el cual es insustituible para la llegada de refuerzos, a la vez que dicha área sería importante también como zona de retaguardia, por ejemplo para repostado, municionamiento y mantenimiento de los aviones de combate de la OTAN. Estas posibilidades, en su mayoría, ganarían en importancia en tanto en cuanto las Fuerzas Aéreas españolas mejoren su capacidad para proteger el suelo patrio contra ataques aéreos. Ello significa que no solamente España sino también la OTAN debe estar interesada en la disponibilidad de unas buenas infraestructuras de la Fuerza Aérea española y en su protección máxima por medio de una eficaz organización de defensa aérea.

e) Estructura de Mando.

La integración de la Fuerza Aérea española en la estructura de mando de la OTAN debiera enjuiciarse de acuerdo con la clase y volumen - de las unidades que pueden ponerse en su caso a disposición de SACEUR. - En caso de una participación aérea española en la 5ª ATAF sería necesario cederle los correspondientes puestos de mando en los cuarteles generales de COMAIRSOUTH y de la 5ª ATAF. Igualmente se debieran encuadrar

oficiales aéreos españoles en el Estado Mayor de la AMF (Aire) en el caso de que España participase con un componente aéreo en el apoyo aéreo a tierra de dicha unidad "contra incendios" de la OTAN.

Para la Península Ibérica misma, se debiera desarrollar una estructura de mando que al mismo tiempo fuese adecuada para las exigencias de la OTAN respecto a la defensa aérea y al ataque aéreo, así como al apoyo de las operaciones navales en el Mediterráneo y en el Atlántico. - Un modelo imaginable sería el inglés del Mando de las Fuerzas Aéreas del Reino Unido (UKAIR) por medio del cual se dirigen y controlan todos los aviones de combate que salen a cumplir una misión desde suelo inglés. Si se pudiera conseguir que Portugal se integrara en un ampliado Mando Aéreo Ibérico ("Iberian Air Command"), esto sería ciertamente la mejor solución, -en lo que se refiere a centralización y eficiencia-.

En cualquier caso es dudoso que Portugal esté de acuerdo en tal solución ya que teme la preponderancia española y una pérdida de su soberanía nacional. Respecto a ello, en Portugal existe la opinión de que hay diferencias fundamentales entre las situaciones de intereses militares de una España orientada fuertemente hacia el Continente y el Mediterráneo y de un Portugal más volcado hacia el Atlántico. No ha sido esta la última razón --pro la que Portugal últimamente ha reforzado su fuerza aérea prevista para el empleo en el Atlántico, y con ello revalorizado su posición en la Alianza, como reacción a la esperada entrada de España en la OTAN. Asimismo, hay bastantes ejemplos en otros países de la OTAN que ilustran de cómo se pueden integrar en la estructura de mando de la OTAN, de una manera congruente con las exigencias de seguridad nacional, las estructuras de Mando nacionales. La efectividad de los medios aéreos, en especial de los capaces de reacción contra el enemigo debe ser lograda plenamente, mediante una muy eficaz e integrada estructura de mando y control.

Si no se pudieran hacer desaparecer las reservas nacionalistas de los portugueses sería indudablemente imprudente pasar por encima de ellas. Como alternativa también se podrían subordinar a SACLANT las unidades de las fuerzas aéreas de Portugal para su empleo sobre el Atlántico y a SACEUR la mayoría de las fuerzas aéreas españolas para su empleo en Europa. Esta distribución es indicada porque el sistema SADA español de alerta y control sólo alcanza su pleno significado en conexión con el sistema de defensa aérea NADGE de la OTAN. Con ello el enlace de las fuerzas de la defensa aéreas española con el sector de mando de SACEUR será forzosamente necesario. Las unidades aéreas españolas en misiones navales, cuyo empleo en relación con la situación táctica puede tener lugar tanto en el sector de SACLANT como en el de SACEUR, debie--

ran ser consideradas en las organizaciones de mando y control de ambos -altos mandos aliados. Así se daría énfasis a los intereses estratégicos de España en Europa y en el Mediterráneo. Semejante distribución exigiría -naturalmente la correspondiente participación de oficiales aéreos españo--les en los EM,s de SACLANT, esto es en el COMIBERLANT para el sector atlántico y en el COMAIRSOUTH, COMNANSOUTH o COMMARAIED para el Mediterráneo.

III.- La Marina

Las misiones de la Marina española comprenden la protección del tráfico marítimo, esto es, de las comunicaciones marítimas entre la -patria y las regiones exteriores, la defensa contra ataques al territorio es pañol y la vigilancia y control de las zonas marítimas con intereses reclama-dos por España.

Sus efectivos totales suman 49.000 hombres, de los cuales --unos 40.000 son soldados voluntarios y de recluta forzosa. En dicho total -se encuentran aproximadamente 12.500 hombres de la Infantería de Marina. En conjunto la Marina española dispone de 8 submarinos, 1 portaaeronaves ligero, 5 fragatas portamisiles, 4 corbetas portamisiles, 12 destructores-convencionales, y 7 viejas fragatas así como 15 lanchas dragaminas y una-multitud de buques de patrulla, de vigilancia de costas y especiales. La --flota anfibia consta de 13 unidades mayores y 80 menores de diversos tipos. Unos 60 aviones de combate y helicópteros de la Marina refuerzan su poten-cial naval.

Organización y despliegue.

Bajo el mando del Jefe de Estado Mayor de la Armada se en--cuentran dos grandes conjuntos de organización: el Mando de la Flota y la-organización de bases.

a) El Mando de la Flota.

El Mando de la Flota se encuentra en El Ferrol, Galicia. El -Almirante Jefe de la Flota manda en paz y en la guerra la mayoría de las-

unidades navales de combate. Estas, en paz, se hallan agrupadas según su tipo o clase, en guerra se reestructurarán según la misión a cumplir y se pondrán a disposición del Mando Operativo (un Estado Mayor operativo, especial, del Mando de la Flota). Del mismo modo que ocurre en la Marina alemana, bajo las órdenes del Mando de la Flota se encuentran unos tipos similares de mandos subordinados, que se describen a continuación en detalle.

(1) Mando Aeronaval.

El Mando Aeronaval, con su Cuartel General en Rota, dispone de un grupo de combate cuya unidad básica es el portaaviones ligero Dédalo, buque de procedencia americana, veterano de la II Guerra Mundial, reformado después. La agrupación de aeronaves de combate de la Flota -- embarcada en el mismo, consta normalmente de 4 aviones V-STOL del tipo AV-8A MK55 (denominación española AV-85 Matador), 4 helicópteros cazasubmarinos SH-3D Seaking y 4 helicópteros de combate AB-212 que están equipados con ametralladoras y misiles aire-mar AS12. Dicho portaaviones, sin embargo, puede llevar hasta 7 aviones Matador y hasta 20 helicópteros, y elevar así notablemente su capacidad antisubmarina.

En combate una unidad naval mixta le proporciona seguridad a la cual ceden otras escuadrillas sus buques de escolta; durante toda la duración de la operación esta unidad mixta de protección permanece bajo el Mando Aeronaval.

Con sus aviones de combate y sus helicópteros de ataque y de lucha antisubmarina el Dédalo dispone de una pequeña capacidad de defensa contra ataques aéreos, de una limitada capacidad de ataques aéreos a objetivos navales y de un fuerte componente aéreo de lucha antisubmarina, cuya eficacia es aumentada mediante la cooperación táctica con los buques de la unidad de seguridad.

En conjunto, incluidos los aviones y helicópteros a bordo, la Marina española dispone de 10 aviones Matador (de los cuales, 2 son de en entrenamiento), 9 helicópteros antisubmarinos SH-3D Sea King y 11 Hughes 500 HM así como 11 helicópteros de combate AB-212 y 11 helicópteros de enlace Bell 47G. Su base de apoyo es la base aérea de Rota, en Cádiz. -- Los medios aéreos están subordinados a la flotilla aeronaval, cuyo cuartel general también se encuentra en Rota. Dicha flotilla es responsable del mantenimiento y puesta a punto de los medios aéreos embarcados, no es--

tando subordinado al Mando Aeronaval, sino que orgánicamente pertenece al sector de la organización de bases.

(2) Mando de Escoltas.

El Mando de Escoltas, cuyo cuartel general está en El Ferrol, manda tres escuadras de destructores de escolta.

- La 11 Escuadra con 5 destructores de la clase Gearing FRAM-I (un buque de guerra norteamericano de la II Guerra Mundial modernizado), tiene su base en El Ferrol. Los 2 destructores del tipo Roger de Lauria de construcción española de finales de la década de los años 50, -- que pertenecían a esta escuadra tras una completa modernización según el programa FRAM-II, fueron ya separados del servicio en el sector naval.

- La 21 Escuadra tiene su base en Cartagena y cuenta con 5 destructores de la clase Fletcher (también anticuado veterano de la II G.M.) y con las de 4 a 8 nuevas corbetas, entregadas o en camino de serlo, de fabricación española del tipo Descubierta, armadas con misiles.

Los Fletcher, debido a su antigüedad, apenas si podrán permanecer mucho más tiempo en servicio, de modo que esta escuadra tras la recepción de todas las corbetas portamisiles -- probablemente a finales de 1982 -- se convertirá en una escuadra de escolta pura.

- La 31 Escuadra consta de 5 modernas fragatas portamisiles del tipo -- Baleares (clase Knox) construidas bajo licencia USA en un astillero -- español, que fueron modificadas según deseos españoles, convirtiéndose el hangar de helicópteros en una rampa de lanzamiento de los misiles mar-aire SM 1A. Esta escuadra también tiene su base en El Ferrol y constituye la espina dorsal de la flota atlántica española.

En la valoración de las unidades de combate del Mando de Escoltas, actualmente hay que distinguir dos grupos: las 9 unidades de los -- modelos Baleares y Descubierta, modernas, equipadas con misiles de un lado; y del otro los 10 destructores del tipo Fletcher y Gearing. Las fragatas de la clase Baleares con sus dos sistemas de sonar ("hull-mounted" y VDS), sus modernos torpedos y la combinación misil/torpedo antisubmarino ASROC (alcance 6 millas náuticas) dispone de un moderno y polivalente

equipo antisubmarino, que, sin embargo, hace notar la falta de un helicóptero a bordo para dicha lucha antisubmarina. Su pieza artillera moderna de 127 m/m. corresponde a tipo de artillería hoy en día normal en los modernos destructores. Su elevada capacidad de defensa antiaérea se basa en el misil mar-aire "Tartar Standard", la pieza y el arma antiaérea Meroka de fabricación española, sistema de arma semejante a la ametralladora "Gatling" que un paquete de 12 disparos/minuto.

Una particular debilidad de las fragatas de la clase Baleares, junto a la falta de helicóptero, es la ausencia de equipos de misiles mar-mar. Un posterior montaje del misil Harpoon parece sin embargo que está en proyecto. Se podría completar la eficacia en el empleo del Harpoon, -- que alcanza mucho más allá del horizonte del radar, principalmente con el apoyo de un helicóptero de a bordo que diese datos OTHT. Tampoco están equipados estos buques con sistemas de procesos de información combate y de datos, lo cual dificulta el intercambio de información y de datos tácticos con los correspondientes buques y aviones de combate de la OTAN, modernamente equipados con ellos; pero también en ese campo se aspira a poder lograr su modernización.

En resumen, la eficacia de estas unidades antisubmarinas puede ser notablemente aumentada mediante la cooperación con helicópteros -- con base en tierra o en portaaeronaves; además dichos buques poseen una buena autoprotección contra aviones enemigos que les ataquen. En tanto en cuanto estas fragatas no dispongan de sistemas de misiles mar-mar, se sitúan por debajo de las modernas unidades navales de superficie dotadas de ellos y por lo tanto están más bien indicadas para emplearse en equipo con otras unidades que dispongan de tales armas o con el portaaeronaves. Su base en El Ferrol deja ya entrever que se piensa en su empleo fundamentalmente en el Atlántico, en donde pueden desarrollar todas sus capacidades tácticas.

Las corbetas portamisiles de la clase Descubierta son una lograda construcción, sorprendente y equilibradamente bien armadas para su tamaño, cuya estabilidad en el mar -- a pesar de los estabilizadores que monta -- sin embargo se ve reducida, ya de entrada, por sus dimensiones. -- También su velocidad máxima es de 25 nudos, lo que limita su cooperación con destructores y fragatas más rápidas. Con su equilibrado equipo antisubmarino casi alcanzan estos buques la capacidad antisubmarina de las fragatas Baleares; disponen también de una fuerte defensa antiaérea con una rampa de lanzamiento de 8 Sea-Sparrow de la OTAN, una pieza de -- 76 m/m. y 2 de 40 m/m. así como de un sistema Meroka.

Además están equipados con 8 misiles mar-mar del tipo Harpoon que junto con la pieza de 76 m/m. Oto Melara da a este modelo de buque una buena posibilidad de atacar objetivos navales de superficie. Estas unidades navales relativamente pequeñas y compactas no disponen ciertamente de sitio para un helicóptero, pero poseen un sistema de control para hacer posible la cooperación táctica con los helicópteros en la lucha antisubmarina.

La primera mitad de las 8 corbetas encargadas está ya en servicio, la segunda estará probablemente terminada a finales de 1982. Subase en Cartagena permite suponer que su empleo está fundamentalmente -- previsto en el Mediterráneo.

Los restantes destructores, viejos, disponen en conjunto de una notable potencia de fuegos, con la que pueden completar a otras unidades modernas más débiles en dicho aspecto. A pesar de las modernizaciones que han sufrido estas unidades, sobre todo con la dotación de equipos antisubmarinos, son buques anticuados. Los destructores del tipo Roger de Lauria disponen de VDS; los destructores Gearing FRAM-I, de ASROD; ambos tipos de destructores pueden llevar un helicóptero antisubmarino ligero.

Su todavía elevada capacidad antisubmarina no está ya acompañada, del mismo modo que en los restantes destructores, de un nivel similar actualizado de equipos de combate contra objetivos aéreos o navales de superficie. Junto a otras unidades navales de combate más potentes y protegidas por ellas pueden desarrollar todavía de forma completa su capacidad antisubmarina. La edad de estos buques exige unos elevados gastos logísticos y sus sistemas de funcionamiento son tan intensivos en personal que el período de permanencia en servicio de los destructores Gearing y Fletcher no debiera alargarse ya mucho más.

(3) Mando Anfibio.

El Mando Anfibio, con su cuartel general en Puntales (Cádiz), manda todas las unidades de Infantería de Marina y la Flota Anfibia, que agrupa 13 unidades mayores y 80 menores de diferentes tipos y representa una considerable capacidad ofensiva y de transporte.

La Infantería de Marina puede constituir con sus propias unidades una gran unidad de combate de la entidad de una brigada, que se ar

ticula también como el Cuerpo de Infantería de Marina norteamericana en una fuerza de desembarco, una fuerza de apoyo al combate y una fuerza logística, con sus unidades de playa, transporte y logística. Además, la Infantería de Marina proporciona en cada zona marítima el personal de seguridad de las instalaciones de la Marina con unos efectivos aproximados al Regimiento en cada una de ellas y contingentes más pequeños en las Islas Canarias y en el Cuartel General de la Marina en Madrid.

La Infantería de Marina está compuesta de unidades de élite - duramente instruidas y combativas. En operaciones depende directamente del Almirante Jefe de EM. de la Armada lo que subraya su especial valor-operativo.

Su estacionamiento en la zona más meridional del país hace suponer que su misión, sobre todo, está en la seguridad de la zona del Estrecho de Gibraltar y en la protección de las partes expuestas del país, -- Ceuta, Melilla y las Canarias, así como también la reconquista de dichas zonas en caso de caer en manos del enemigo.

(4) Mando de la Lucha Contra Minas.

El Mando de la lucha contra Minas con su cuartel general en Palma de Mallorca, dispone en conjunto de 4 buques dragaminas oceánicos (MSO) y de 11 dragaminas costeros (MSC), que proceden todos de la marina norteamericana. Algunos de estos dragaminas se emplean no obstante como buques de patrulla: 1 MSO desempeña dicha misión en la base de Rota y 5 MSC en El Ferrol. Los restantes 3 MSO y 6 MSC se distribuyen entre dos escuadras de dragaminas, cuya base habitual es Palma de Mallorca. Dado su equipamiento, estos dragaminas solamente pueden levantar -- minas de mecanismo de encendido por contacto magnético o acústico. Los MSO tienen además la posibilidad de localizar y clasificar las minas por sonar. Debido a la falta de equipos caza-minas adecuados no pueden sin -- embargo destruir las minas equipadas con mecanismos de encendido por presión. No obstante la unidad de buceadores-minadores de la Marina española podría cubrir la forma limitada este fallo mediante su cooperación táctica con los MSO.

Justamente a la vista de las extensas costas y de los muchos puertos españoles importantes para el comercio y el transporte, sorprende el escaso número de unidades de defensa contra minas --probablemente ello es debido a limitaciones financieras-. Está claro que no se valora tampoco --

por parte española como demasiado importante la amenaza de minas, de lo contrario no se emplearía una gran parte de los, de todos modos, escasos medios de lucha contraminas en forma atípica como unidades de patrulla. Como flota un buque de apoyo logístico (MS-Tender) los dragaminas están limitados además de forma permanente a la utilización de bases en tierra, lo que reduce su espacio marítimo de empleo.

(5) Mando de Submarinos.

El Mando de los submarinos únicamente en combate está subordinado al Mando de la Flota; tiene su cuartel general en Cartagena y manda sobre 8 submarinos, que están igualmente estacionados allí: 4 S-60 de la clase Daphne de unas 1.000 tns. construidos en España bajo licencia francesa, tres unidades americanas de la clase Guppy y uno de la clase Kraken.

los submarinos S-60-U, dado su equipo, pueden luchar contra objetivos navales de superficie y sumergidos y establecer minas. Los otros más viejos fueron construidos en Estados Unidos durante la II Guerra Mundial y aunque fueron posteriormente modernizados, su armamento y sus instalaciones de control de armas, sin embargo, están anticuados y se reemplazarán hacia finales de 1984.

b) La organización de las bases.

La organización de las bases de la Armada está distribuida a lo largo de las costas españolas en las 3 divisiones navales del litoral-Zonas Marítimas- que rodean el territorio patrio:

- Zona Marítima del Mediterráneo, con su cuartel general en Cartagena, cubre desde la frontera francesa hasta el Cabo de Gata en Almería e incluye a las islas Baleares.
- Zona Marítima del Estrecho que tiene su cuartel general en Cádiz y comprende todo el estrecho de Gibraltar, desde Cabo de Gata a la frontera portuguesa.
- Zona Marítima del Cantábrico que incluye toda la costa Norte y Noroeste.

te entre las fronteras de Francia y Portugal; su cuartel general se encuentra en El Ferrol.

El Almirante en Jefe de cada una de estas zonas marítimas depende directamente del Jefe de Estado Mayor de la Armada y es responsable de las bases y arsenales que se encuentran en su zona; ejerce el control en las aguas de su litoral y tiene competencias para desempeñar las misiones de vigilancia y protección naval de la llamada zona económica exclusiva, que para España es de creciente importancia.

Para ello, dispone cada una de dos o tres destructores o fragatas viejas, algunos buques auxiliares, como lanchas y remolcadores y un número mayor de pequeñas unidades de patrulla y vigilancia.

En total están en servicio en esta organización de bases unos 9 viejos destructores y fragatas, que aunque son muy anticuados, sin embargo desempeñan todavía una función útil como buques de patrulla. Así, los dos destructores de la clase Roger de Lauria por su moderno armamento antisubmarino y su helicóptero a bordo, están adecuados especialmente para la búsqueda y lucha contra submarinos y asignados por ello respectivamente a las zonas marítimas del Cantábrico y del Estrecho.

Otra división marítima independiente es la zona marítima de Canarias que dispone de un reducido número de unidades navales; su cuartel general se encuentra en Las Palmas de Gran Canarias.

Las más importantes bases navales son El Ferrol, Cádiz (con Rota y Puntales), Cartagena y Las Palmas en las Islas Canarias (que se encuentra en construcción). En Mahón, en la isla de Menorca hay una pequeña estación naval. Hay arsenales así como astilleros militares (de la E.N. Bazán) en El Ferrol, San Fernando (Cádiz), Cartagena, Palma de Mallorca y Las Palmas (Canarias).

2. Ulterior desarrollo.

El futuro desarrollo de la Flota española está orientado a realizar un programa a largo plazo para la constitución de dos Grupos de Combate principales, compuestos cada uno de 1 buque portaaeronaves/buque insignia ("Sea-Control-Ship"), 1 crucero y 4 fragatas y cuatro pequeños grupos de combate cada uno con 2 fragatas y 2 corbetas. La posibilidad de realización de este programa que exigiría mantener en Servicio 2 portaaerona

ves, 2 cruceros, 16 destructores y fragatas y 8 corbetas, parece actualmente más que dudosa, debido a los crecientes costes del material y a la previsible pérdida de unidades navales, por baja en el servicio de los destructores más viejos.

Actualmente se encuentra en construcción en El Ferrol el sucesor del Dédalo. Este nuevo buque debe ser equipado de forma similar al nuevo portaaviones inglés de la clase Invencible y asimismo tendrá cubierta inclinada de despeque. Podrá llevar 5 aviones V-STOL y 12 helicópteros antisubmarinos. Debido a su moderno equipo electrónico al que pertenecen entre otros unos sistemas de mando y control táctico por ordenador, este portaaviones ligero será adecuado para buque insignia del grupo de combate. Su entrada en servicio puede calcularse será en 1985.

La terminación de tres modernas fragatas portamisiles del tipo FFG 7, que se encuentran en construcción en el mismo astillero en donde los buques de la clase Oliver Hazard Perry fueron construidos con licencia USA, se ha retrasado no sólo por la prioridad dada al nuevo Dédalo, sino también se habla de problemas técnicos como causa del citado retraso, los cuales en parte se achacan a un insuficiente apoyo técnico de la firma americana concesora de la licencia. A causa de ello, la entrada en servicio de las FFG 7 difícilmente se podrá realizar en 1985.

De las 8 Corbetas de la clase Descubierta se encuentran todavía 4 en construcción. Con su entrada en servicio, que se espera entre 1982 y 1983, alcanzará la escuadra en Cartagena su plantilla completa de corbetas portamisiles.

En el caso de que se retiren de servicio los destructores más viejos de las clase Gearing y Fletcher antes de la terminación de las nuevas fragatas FFG, el número de unidades navales de la Marina española dispuestas para su empleo se reducirá durante un cierto período, si España no se decide a la adquisición de buques de guerra extranjeros; esto sin embargo contradeciría la política seguida durante muchos años, de apoyo a la industria naval propia mediante encargos de construcción de buques. La alternativa a ello sería mantener en servicio por todos los medios los viejos destructores posponiendo toda consideración sobre coste-
utilidad.

Como sucesores de los 4 anticuados submarinos de fabricación norteamericana se construyen en los astilleros de Cartagena 4 submarinos de la clase Agosta, bajo licencia francesa. Su entrada en servicio se producirá uno tras otro hasta el año 1984. Estos modernos submarinos

de 1.600 toneladas deben poder lanzar, además de torpedos guiados sin cable, el misil submarino Exocet. Este tipo de submarino se designa en España con S-70.

También se está pensando en la modernización y refuerzo de la flotilla de helicópteros de combate. Así, debiera ser aumentado de 12 a 20 el número de helicópteros de observación y de ataque a blancos navales, para completar los 9 SH-3D Sea King disponibles se han encargado otros 6. Las últimas informaciones hablan de la adaptación prevista de 18 helicópteros antisubmarinos LAMPS Sea Hawk, 6 de ellos serían destinados permanentemente a bordo de las 3 nuevas fragatas FFG 7; los restantes serían posiblemente para sustituir a los más viejos en servicio y podrían ser empleados a bordo del nuevo Dédalo.

3. Valor como Marina aliada en la OTAN.

La flota en cuestión posee por su volumen y por la calidad de sus modernas unidades equipadas con misiles un elevado valor para la misión de defender España por mar. En el caso de una incorporación de España a la OTAN, dicho potencial junto con su vasta organización de bases podría reforzar de múltiples maneras los componentes de defensa naval de la OTAN.

El grupo de combate organizado alrededor del portahelicópteros Dédalo, en el que fragatas y corbetas portamisiles, junto a destructores convencionales y helicópteros antisubmarinos se complementan con pleno sentido táctico, dispone de una buena capacidad antisubmarina. Junto a ello, con el empleo de sus aviones V-STOL, de sus helicópteros de ataque y de sus sistemas de misiles mar-mar puede desarrollar una capacidad de ataque limitada contra objetivos navales de superficie. Con los aviones V-STOL en misión de interceptación y con las armas de defensa antiaérea de la unidad de seguridad, puede además organizarse una protección eficaz contra aviones enemigos que la ataquen. Su defensa contra misiles sería actualmente problemática como ocurre en la mayoría de las demás Marinas. Con la entrada en servicio del nuevo Dédalo no solamente se mejorará la capacidad operativa de sus aeronaves, sino también es de esperar una sustancialmente más elevada eficacia del conjunto de la unidad debido a sus sistemas de mando y control táctico por ordenador.

La incorporación a la OTAN del componente naval español representaría un valioso refuerzo para SACLANT dado que la zona de em-

pleo preferible para dicha unidad antisubmarina, capaz de actuar independientemente, está en el Atlántico. Como Grupo ASW podría tomar parte tanto en la seguridad de los transportes americanos de tropas, como en las operaciones antisubmarinas en el Atlántico o en la protección de los transportes de refuerzos y abastecimientos de la OTAN. Su valor operativo se aumentaría aún más mediante la actuación táctica conjunta con los seis aviones ASW/MPA de la Fuerza Aérea española.

También los restantes destructores, fragatas y corbetas podrían mediante una adecuada organización táctica constituirse en grupos de combate, que poseyeran en conjunto una buena capacidad antisubmarina. Con sus sistemas de misiles mar-mar serían adecuados para atacar objetivos navales de superficie y podrían emplear para la defensa contra ataques aéreos a baja cota sus medios antiaéreos, así como contra buques su artillería pesada y sus misiles mar-mar.

También estos grupos de combate, sobre todo si se les provee de apoyo aéreo de fuego y reconocimiento, podrían tomar parte en operaciones navales de la OTAN en el Atlántico o en el Mediterráneo, bien sea en actuación independiente o junto con otras formaciones navales de la OTAN. Misiones típicas para ellos podrían ser presencia naval, vigilancia del espacio marítimo, lucha antisubmarina o seguridad de los transportes de refuerzos y abastecimientos. Para una mejor interoperatividad con otras fuerzas navales de la OTAN -en especial con las americanas, inglesas o canadienses- representaría una favorable condición, además de que el nuevo Dédalo y las 3 fragatas FFG 7 lleven sistemas de intercambio de información y datos en tiempo real, el que los buques de la clase Baleares incorporasen también los correspondientes equipos de dichos sistemas.

El arma Submarina española si bien es de pequeña entidad, puede no obstante mediante su concentración en el sector marítimo del estrecho de Gibraltar, que tiene un efecto de canalización de los movimientos de los barcos enemigos, proporcionar una valiosa contribución a la seguridad de tan importante paso marítimo para la OTAN. Si los próximos nuevos submarinos que entren en servicio de la clase Agosta, que junto a su armamento de misiles mar-mar también tendrán probablemente una capacidad antisubmarina, pueden contribuir a ello posiblemente con ayuda de instalaciones de escucha submarina estacionadas en profundidad en las zonas costeras, de la información accesible de que se dispone no se puede concluir nada definitivo sobre ello.

Las unidades de protección contra minas debieran ser notablemente aumentadas, si se quiere proporcionar una eficaz defensa contra mi

nas de las costas y puertos. Una comparación con otros países, en especial con Francia, la República Federal Alemana u Holanda, muestra que -- en estos se le ha dado una especial importancia a la amenaza de minas. -- Con el desarrollo y adquisición de modernos buques contra minas y últimamente también de sistemas de lucha contra minas dirigidos a distancia, se han realizado importantes esfuerzos para la defensa contra minas.

España debiera preocuparse por disponer de una eficaz capacidad de defensa contra minas en sus aguas territoriales si quiere mantener en caso de guerra o de crisis sus vitales comunicaciones marítimas. Sólo así podrá evitar que unos accesos a los puertos difíciles, les retrasen o hagan completamente imposible la llegada de transportes de refuerzos y abastecimientos. Una defensa eficaz contra minas, que mantenga libre de minas las bases navales españolas, es también un requisito no secundario para lograr la libertad de operaciones de su Flota.

La Infantería de Marina española con su altísima y fuerte capacidad operativa apenas si estaría disponible para un papel comparable al de la Infantería de Marina USA, ya que debería tener su prioridad en la defensa de los territorios españoles de Ceuta y Melilla y de las Islas Canarias. Dadas las específicas necesidades operativas de España, aún después de una incorporación de ésta a la OTAN, su Infantería de Marina deberá -- ser entendida sobre todo como una fuerza de intervención naval al servicio de los intereses españoles. Sólo en segunda línea de prioridades podría -- cumplir misiones en el marco de la OTAN, por ejemplo, como reserva ofensiva en el flanco Sur de la Alianza. A este propósito, podría valer también de algún modo como contribución a los cometidos defensivos de la OTAN, -- la protección que proporcionase a las Islas Canarias, ya que, obviamente, es del interés de la Alianza que dicho archipiélago en el Atlántico permanezca dentro de los planes propios de conducción de la guerra y sobre todo que no caiga en poder del enemigo.

No poco importante sería toda la organización de bases e infraestructuras de la Marina española para completar valiosamente la logística naval de la OTAN tanto en paz, como en una crisis y en guerra. También la base aérea de la Marina en Gando y la nueva base naval española -- en las Islas Canarias, cuya situación en el borde Sur del sector de operaciones de la OTAN tiene especial importancia estratégica, ciertamente no permanecerían cerradas a los aviones y buques de guerra de los países -- amigos de la OTAN. Sin embargo en manifestaciones de la opinión pública, sobre todo en las mismas Islas Canarias, se exige siempre una y otra vez que dichas bases no se ofrezcan como "bases de la OTAN" sino que se mantengan exclusivamente para las Fuerzas Armadas españolas.

La Marina española podría por último tomar parte en operaciones de reconocimiento y vigilancia que debieran ser coordinadas por las correspondientes centrales de reconocimiento de la OTAN. Con ello podría desarrollar una importante contribución al pronto descubrimiento de situaciones marítimas de crisis. Sus múltiples contactos y relaciones con los países latinoamericanos, con Guinea Ecuatorial y con Marruecos hacen -- abrigar muy prometedoras perspectivas en este aspecto.

La contribución de la Marina española a las operaciones navales de la Alianza, en paz, en caso de crisis o en guerra aparecen también hasta ahora de especial importancia, porque se puede apreciar que sus oficiales, son proclives a la participación con la OTAN. Esta postura está en parte influida por los diversos contactos y experiencias con Marinas amigas de Occidente que se han logrado en el curso de frecuentes ejercicios tácticos.

La cooperación practicada en los últimos años en el sector táctico naval se mostrará tras la entrada de España en la OTAN, seguramente como una base inicial de gran valor.

España podría también tomar parte, dada su buena situación, -- en unidades de superficie (destruidores, fragatas, etc.) en la "Naval On -- Call Force Mediterranean" (NAVOCFORMED) y en la unidad multilateral de combate de la OTAN "Standing Naval Force Atlantic" (STANAVFOR---LANT) y con ello contribuir demostrativamente a la consistencia naval de la Alianza.

Un punto de debilidad fundamental de la flota española -- junto a la ya mencionada insuficiente dotación de medios de lucha contra minas -- es la casi completa falta de unidades de abastecimiento a flote, que serían imprescindibles en operaciones de larga duración. Dado que con toda probabilidad la Marina española tampoco dispondrá en un plazo futuro previsible -- de buques cisterna y de transporte de material y municiones, los aliados -- deberían llevar a cabo el abastecimiento de la Marina española en alta mar. Esto representaría una cierta carga para el componente logístico de las -- Marinas de la OTAN a la vista de lo débil que es ya este componente. Para ello se tiene que partir además de una compatibilidad general en el sector logístico, esto significa que los misiles, munición, repuestos y carburantes pueden en sentido amplio ser intercambiados entre los aliados de la -- OTAN.

Una debilidad adicional es su, todavía, insuficiente dotación de misiles mar-mar, aunque posiblemente sea superada pronto. Finalmente--

podiera resultar desfavorable en determinadas situaciones que el componente aéreo de ataque a objetivos navales sea insuficiente. El apoyo aéreo a las operaciones navales tiene lugar actualmente sólo con los pocos aviones de despegue vertical del portaaeronaves, que no tienen ni un gran radio de acción ni un alto poder ofensivo en su acción contra objetivos navales. Para la protección de las zonas marítimas alrededor de España, la creación de una aviación naval de largo alcance sería un valioso complemento de su actual capacidad naval.

No se discute si este componente aeronaval especializado podría ser proporcionado también por la Fuerza Aérea; sin embargo su empleo debiera tener lugar en estrecho contacto con o bajo el mando táctico de la Flota, según las normas de empleo desarrolladas por la OTAN. Una condición fundamental sería el correspondiente adiestramiento de los pilotos en la táctica naval y el equipamiento de los aviones con las oportunas armas "stand-off", óptimas para el ataque a objetivos navales.

La zona operativa de la flota española se identifica con la delimitada como "área de interés común" en el Tratado de Amistad y Cooperación con Estados Unidos (1976). Comprende el sector en el Atlántico Este entre la costa europea y los 47° N 23° W y 23° N; en el Mediterráneo occidental el límite Este está en el meridiano 7° E. En esta zona marítima ve España el centro de gravedad de sus intereses marítimos, cuyo más importante interés -junto a la protección contra ataques anfibios- es acertadamente el control del paso de Gibraltar y el mantenimiento de las comunicaciones con las Islas Canarias, Ceuta, Melilla y las Baleares. Esta zona operativa de la Marina española cubre una gran parte de las zonas atlántica y mediterránea de la OTAN. Esto debiera resultar ventajoso para la formulación de unos planes conjuntos de forma que la misión nacional se correspondiera ampliamente al mismo tiempo con la misión OTAN.

La integración de las Fuerzas Navales españolas en las operaciones navales de la Alianza Atlántica exigiría la participación de Oficiales de Marina españoles en los Estados Mayores del Mando de la OTAN. Sería asimismo conveniente poner bajo el mando de un Almirante español determinados sectores de competencias dentro de la OTAN. Oficiales de Marina españoles debieran colaborar al menos en los E.M.s de COMIBERLANT y COMNAVSOUTH, esto es en sus previstos E.M.s SACLANT, SA CEUR y CINCSOUTH. Ulteriormente podría también ser entregado a un Jefe español el sector de mando COMGIBMED, cuyo actual Jefe es un almirante inglés que reúne en su persona también el puesto de "Flag Officer" de Gibraltar: quizá diera buen resultado, especialmente en ese sector de mando políticamente delicado, como ocurre en muchos otros estados mayo

res de la OTAN, el procedimiento del "doble sombrero".

Así también la importancia estratégica de las Islas Canarias, comprendidas en el sector de responsabilidad de COMIBERLANT, debiera justificar la creación de una nueva "subárea" (Mando de las Islas Canarias) cuya jefatura podría ser ocupada por la misma persona que el mando supremo-nacional de las islas.

También la zona marítima de Vizcaya, antes sector de mando BISCLANT, administrada "comisarialmente" desde CINCEASTLANT en Northwood, Gran Bretaña, podría, por ejemplo, trasladarse a El Ferrol y ser tomado su mando por el Almirante Jefe de la Flota española.

Como se ve, existen una serie de posibilidades para integrar la Marina española en la estructura de mando de la OTAN, sin que se viera obligada la OTAN a una completa reorganización. Las preferencias de los españoles debieran estar en aquellos sectores de mando que incluyen las áreas marítimas de Gibraltar y de las Islas Canarias, lo cual ciertamente debiera también convenir a los intereses de la OTAN. Naturalmente que la Marina española debiera poner a disposición de la organización, al hacerse cargo de tales mando y funciones de dirección, los correspondientes cuarteles generales de Marina adecuados, que en su sector de responsabilidad también podrían mandar unidades no españolas pertenecientes a otros países de la OTAN.

Con la participación de oficiales de Marina españoles en sectores de mando naval de la OTAN, no solamente se cumpliría la repetidamente formulada exigencia de su toma de influencia en la Alianza. Su participación en el planeamiento operativo, en la dirección de operaciones y en maniobras de la OTAN tendría también unos importantes efectos en su entrenamiento y permitiría además a la Marina española ejercer una razonable influencia en dichas áreas y subrayar la importancia de la flota española para la Alianza.

En resumen, la Marina española podría reforzar cuantitativa y cualitativamente, de forma importante, el potencial naval de la OTAN, cuyas debilidades todavía en el Atlántico son claras. De la participación española podría beneficiarse también la marina americana en el Atlántico; el 23 de Febrero de 1981 el Almirante Train, Jefe Supremo de la flota americana del Atlántico, declaraba ante el Congreso:

"El Mando Atlántico está en aprietos para alcanzar el objetivo de mantener un equilibrio favorable de influencia político-militar mediante una presencia naval en tiempo de paz. Nuestros actuales medios son ina-

decuados para cumplir simultáneamente con todos los requisitos de la --- OTAN, además de con los cometidos nacionales".

En una entrevista para el periódico "El País" ha declarado el Ministro de Defensa Oliart que la Marina española podría "ya mañana" integrarse en la OTAN. Con ello confirmó también una opinión con frecuencia oída fuera de España, de que de los tres Ejércitos españoles la Marina es el mejor preparado para un ingreso en la OTAN.

OBSERVACIONES FINALES.

Tras un aislamiento político de varias décadas, se vislumbra la integración de España en el área político-militar del mundo libre. Favorecida por la perplejidad, que el intento de golpe de estado ha ocasionado dentro y fuera de España, se originó una situación ventajosa en los últimos meses para la entrada en la OTAN, que ha sido utilizada por el Gobierno - español y -como es de esperar- también por los países europeos socios de España para un desarrollo sin obstáculos del proceso de integración. Apoyado en una mayoría parlamentaria segura, el Gobierno llevó a cabo en el Congreso y en el Senado la discusión de su acuerdo de incorporación en la OTAN. Dado que los partidos de la oposición, vencidos en la votación parlamentaria organizan una oposición extraparlamentaria contra la integración en la OTAN -aprovechándose de que una gran parte de la población española, o apenas está interesada en esta cuestión o está poco informada-, el Gobierno debe hacer más propaganda que hasta ahora entre la población para lograr una favorable comprensión de su entrada en la OTAN, si no quiere verse políticamente bajo la presión creciente del movimiento anti-OTAN. En dicha población encontrará ciertamente la entrada en la OTAN una simpatía muy superior, si se logran resultados favorables en las cuestiones de Gibraltar y del ingreso en el Mercado Común. El asunto de la pertenencia a la OTAN jugará probablemente un papel importante en las próximas elecciones parlamentarias en la primavera de 1983, ya que el líder de la oposición, Felipe Gonzalez, ha dicho que en el caso de una victoria electoral sacaría de nuevo a España de la OTAN, si el pueblo en un referéndum se manifiesta conforme con ello. Aunque es improbable que, aún con la formación de nuevos partidos o coaliciones, se llegue a un repentino y amplio cambio de opinión política que esté en contra del acercamiento a Europa y a la OTAN, ya que esta línea política encuentra gran asentimiento en una amplia mayoría de los diputados del centro, de la izquierda moderada

da y de la derecha, los cuales poseen la mayoría parlamentaria.

También hay factores políticos exteriores que actualmente favorecen la entrada de España en la OTAN. No hay ningún motivo para dudar de la consecuente ratificación de los documentos de incorporación por los 15 Estados miembros, tras las muestras favorables dadas en la reunión de la OTAN en la primavera, que tuvo lugar en Roma a principios de Mayo de 1981 y por último tras la reunión de invierno, en Diciembre de 1981, en que se realizó formalmente la invitación de ingreso. Aún países, tales como Grecia y Holanda y en algún modo también Dinamarca, que a veces han solido exteriorizar objeciones, deben ser conscientes de las consecuencias políticas devastadoras, tanto interiores como exteriores, que tendrían un rechazo a España. Como España no tiene ninguna clase de punto de fricción político-militar con estos tres países y mucho menos aún tiene áreas de problemas en que puedan interferirse, resulta difícil de encontrar otro motivo de su posible oposición que su solidarización con los socialistas españoles.

Con un rápido tratamiento del acuerdo de integración de España por los países de la OTAN, España podría ser miembro de pleno derecho de la Alianza en Mayo de 1982. Con ello se revalorizaría políticamente tanto la Alianza como su nuevo miembro, España.

Los tres Ejércitos españoles ofrecen diferentes supuestos para el fortalecimiento militar de la Alianza. Al contrario que en el caso de otros países miembros de la OTAN, sobre todo del flanco Norte de la OTAN, la Alianza no se verá obligada por la incorporación de España a proporcionar unidades de refuerzo para la protección de un aliado mal equipado para su defensa. Las Fuerzas Armadas españolas estarán en situación de proteger por sí mismas el territorio nacional y sus posiciones estratégicamente importantes para la OTAN. Bajo la protección del Ejército y de las Fuerzas de Policía españolas pueden seguir funcionando también sin dificultades las bases situadas en territorio español y que se utilizan conjuntamente por las fuerzas norteamericanas y españolas, las cuales tienen un importante papel en la defensa del Flanco Sur de la OTAN. Finalmente, el que también esté garantizada la libertad operativa de la Marina y Aviación españolas es absolutamente evidente ya que no se trata de una zona próxima a los frentes de la OTAN- debiera asimismo contarse como una contribución de España a la defensa de la Alianza.

A la vista de la reducida amenaza por tierra existente para España, puede pensarse que parte del Ejército de Tierra, sobre todo de las unidades acorazadas y de montaña, no son imprescindiblemente necesarias

para la defensa terrestre del suelo patrio. Por ello se presenta la posibilidad de emplear las tropas terrestres excedentes en una misión defensiva mucho más adelantada, quizá en la llanura norditaliana y posiblemente -- también en las regiones alpinas o prealpinas. Esto tendría la ventaja de -- que estas unidades podrían con antelación cooperar tácticamente con otras unidades de la OTAN y prepararse así para la defensa conjunta de la Alianza. Sería posible pensar también en una participación española con una -- compañía adecuada en la unidad de combate de la OTAN, ACE Mobile Force.

También el potencial de la Fuerza Aérea española alcanzará -- no sólo para la protección del territorio español --tras la terminación del -- programa de modernización, sobre todo de lo que de éste corresponde a la defensa aérea-. Por ello será probablemente posible en un futuro, programar la inclusión en las operaciones de guerra aérea del Sector aéreo de -- la defensa aliada del flanco Sur de la OTAN (5. ATAF) una o dos Alas con aviones polivalentes. Además, un Escuadrón de aviones de apoyo aéreo -- táctico podría ser empleado en el marco de la Mobile Force ACE. Especial importancia debería tener para la Alianza, también, el reducido pero moderno componente de aviones de la Marina porque la OTAN en el sector marítimo de Gibraltar no dispone de aviones propios para reconocimiento naval y lucha antisubmarina. El espacio aéreo utilizado por la Fuerza Aérea española, debido a sus relativamente reducidos tráficos aéreo y densidad de población, a las buenas condiciones meteorológicas, y al elevado -- número y buena situación de polígonos de tiro y espacios aptos para ejercicios, no sólo es adecuado para estos entrenamientos y ejercicios, sino que también lo es por sus 30 aerodromos de mayor entidad que pueden ser utilizados tanto por aviones de combate de elevadas características como por aviones pesados de transporte aéreo, constituye una importante zona alternativa de apoyo para los transportes de refuerzos norteamericanos hacia -- Europa y como zona de retaguardia para el mantenimiento, municionamiento y repostado de los aviones de combate aliados. La eficacia de la Fuerza Aérea española podría ser significativamente aumentada con la constitución de un componente de misiles para su defensa antiaérea, el cual falta actualmente; en conexión con el sistema modernizado de Vigilancia y Control, -- SADA, basado en tierra debiera obtenerse un considerable aumento de la capacidad de acción de la defensa aérea. Con el sistema SADA que es susceptible de ser enganchado al sistema OTAN, también podría la Fuerza Aérea española realizar una importante contribución en la vigilancia del espacio aéreo del Sur de Europa.

La Marina española, es el componente de las FAS que ya hoy-

en día podría ser integrada sin problemas en la organización defensiva de la OTAN, debido a su material y equipo, a su entrenamiento y a sus frecuentes contactos con las marinas de la OTAN. Dispone de un relativamente elevado número de unidades navales de superficie, que en conjunto poseen una apreciable capacidad antisubmarina. Modernos helicópteros antisubmarinos del portaaeronaves y de las unidades navales mayores mejoran dicha capacidad. Sus puntos débiles están sobre todo en su reducida capacidad de lucha contra minas y en la casi completa falta de un componente de abastecimiento naval a flote. El equipo y armamento de la Flota ofrecerán todavía mejores condiciones para una cooperación táctica con las otras marinas de la OTAN en el Atlántico cuando se termine el actual proceso de modernización. No existe ninguna duda de que la Marina española, puede ser empleada en todas las misiones operativas que las otras marinas de la OTAN comparables realizan en el Mediterráneo o en el Atlántico. Así debiera poderse conseguir también un significativo efecto político y operativo por su participación regular en el STANAVFORLANT.

La extensa red de bases navales que tiene entre las Baleares y las Canarias será también de gran utilidad a la OTAN para la conducción de la guerra naval tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo.

En la incorporación de las FAS españolas a la estructura de mando y a los diferentes sectores de la organización de la OTAN serán de considerar, junto a las ventajas estratégicas aportadas por España, los intereses ligados a ella y el potencial militar que aporte a la OTAN. De acuerdo con ello, diferentes puestos en los cuarteles generales, supremo y regionales de la Alianza, habrán de ser desempeñados por oficiales españoles y determinados mandos ocupados por Generales y Almirantes españoles. Sin duda, España empleará sus Fuerzas Armadas mayoritariamente en el Sector de SACEUR, con su esfuerzo principal en el Sur de Europa. Sin embargo, la parte de ellas que opere en el Atlántico habrá de ser asignada a SACLANT, lo que asimismo exige una cierta participación de oficiales españoles en los Estados Mayores de dicho sector de responsabilidad.

Mientras que para el Sector de la Península Ibérica debería ser creada una estructura superior de mando, de mutuo acuerdo con los vecinos portugueses, habría que incorporar sin problemas a las organizaciones de mando regionales de la OTAN las unidades del Ejército y de la Aviación españolas que hayan de ser empleadas fuera de España. La integración de la Marina española en la organización naval de la Alianza, asimismo debiera ocasionar únicamente en todo caso pequeñas dificultades; aquí convendría sobre todo colocar bajo mando español los sectores navales de la OTAN en las áreas del estrecho del Gibraltar, y de las Islas Ca-

narias. Además habrían en el Mediterráneo occidental y en el golfo de Vizcaya otros sectores de mando de la OTAN que podrían ser puestos bajo el mando de un Almirante español. El método "del doble sombrero" frecuentemente practicado en la OTAN, podría aquí también una vez más dar buen resultado.

Sólo queda, en resumen, hacer constar que desde el punto de vista militar con la entrada de España en la OTAN no son de esperar problemas. La incorporación de sus tres Ejércitos a la defensa de la OTAN - ya actualmente reforzaría militarmente de forma considerable a la Alianza, en tierra, en el mar y en el aire. En los próximos años se mejorará aún más la contribución militar española a la Alianza. La integración de España en la Alianza Atlántica como 16º país miembro no será por lo tanto solamente un beneficio para la OTAN en los aspectos político y estratégico, - sino también desde el punto de vista militar.