

LA SÍNDROME 'STARK'

Preguntes sobre un Airbus

Un dia o un altre havia de passar. En realitat, va ser per poc que el vaixell *Vincennes*, de la marina de guerra dels Estats Units, no va provocar un greu accident pocs dies abans de la catàstrofe que va significar abatre un Airbus civil iranià amb 290 persones embarcades. Dimarts passat, dos dies després de l'accident, *The Washington Post* va desvelar que les autoritats dels Emirats Àrabs Units ja havien protestat davant les nord-americanes per un incident provocat el 8 de juny. Aquell dia, el *Vincennes* va advertir un *avió no identificat* que volava a 40 milles de Dubai, que desviara la seua ruta per no passar prop del vaixell o dispararia. Per sort, l'avió va fer cas omís de l'advertència. Si haguera fet cas, hauria col·lisionat inevitablement amb un altre avió que acabava d'enlairar-se de l'aeroport de Xarkhah. Per alguna raó, tampoc el *Vincennes* va obrir foc.

Disparar contra un avió civil

El diumenge 3 de juliol, però, dos míssils Standar van enlairar-se de la coberta del creuer nord-americà i van reben- tar un Airbus civil d'Air Iran carregat amb 290 persones. Entre elles, 66 xiquets i uns quants estrangers —kuwaitians, paquistanesos, iugoslavs, saudites i un italià.

La setmana passada es van anar succeint les explicacions del lamentable error del *Vincennes*. Unes explicacions que tenen, però, massa punts foscos.

Durant tot el diumenge el pentagon va assegurar que l'avió abatut per la marina del seu país era un F-14 militar. Iran, des del primer moment, va assegurar que es tractava d'un avió civil que enllaçava setmanalment Bandar Abbas amb els Emirats Àrabs Units.

Com a principal prova al seu favor, els Estats Units posaven el sofisticat sistema de control del *Vincennes*, l'Aegis. Els creuers d'aquesta classe utilitzen radars especials (*phased array radars*) capacitats per a localitzar i seguir simultàniament desenes d'avions fins a uns 3.700 quilòmetres de distància i per destruir-los en una distància de més de 500 quilòmetres. Aquest sofisticat radar segueix constantment el traç dels avions (no com els radars tradicionals, que només donen el punt

Tot un seguit de contradiccions en les explicacions nord-americanes de l'abatiment de l'Airbus posa en relleu la fragilitat de la situació al Golf.

V. Partal



Dones iranianes manifestant-se amb retrats de familiars morts.

quan agranen la seua zona de pantalla). Amb aquests aparells, va dir el ministeri nord-americà de defensa, és impossible equivocar-se. I, tanmateix, es va equivocar. ¿O no?

No va ser fins a primera hora de la nit que el Pentagon va admetre que podria haver-se equivocat. Abans, una font oficial havia afirmat que la tripulació del vaixell va veure amb els seus ulls com un F-14 desapareixia volatilitzat per l'impacte dels míssils Standard. Aquest argument, el de la gran fiabilitat del sistema d'identificació, se'ls havia de girar en contra ràpidament. Perquè l'únic indubtable és que no li va passar res a cap F-14 i, en canvi, sí que ha desaparegut un Airbus. ¿Com pot ser que una màquina tan perfecta es confonguera tant? Un Airbus vola molt lentament, sobretot en una ruta com la que feia aquest —a penes 25 minuts de vol entre l'enlairament i l'aterratge—. En canvi, un F-14 ho fa a dues vegades la velocitat

del so. Un F-14, a punt d'atacar, volaria a uns 300 metres d'altura i l'Airbus volava a 3.000. Finalment, és impossible que un aparell gran de passatgers done el mateix tipus de senyal en pantalla que el minúscul caça F-14.

la Junta de Caps d'Estat Major dels Estats Units va estar reunida tota la vesprada de diumenge (d'un diumenge que era pont llarg a Washington per la festa de la independència de di-

lluns). Òbviament va anar adequant les seues excuses a una situació molt difícil. Així, van aparèixer els arguments de la ruta estranya i la resposta als senyals.

Dues proves impossibles

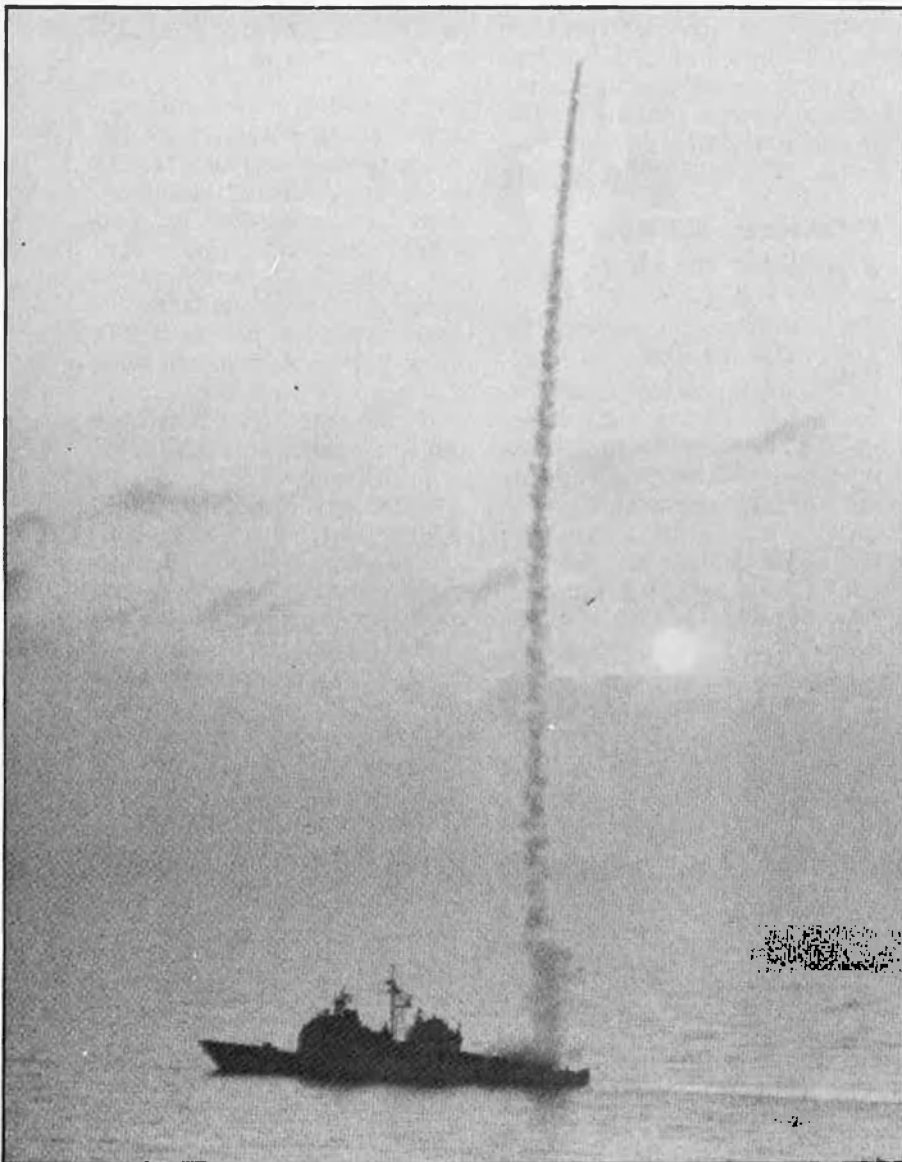
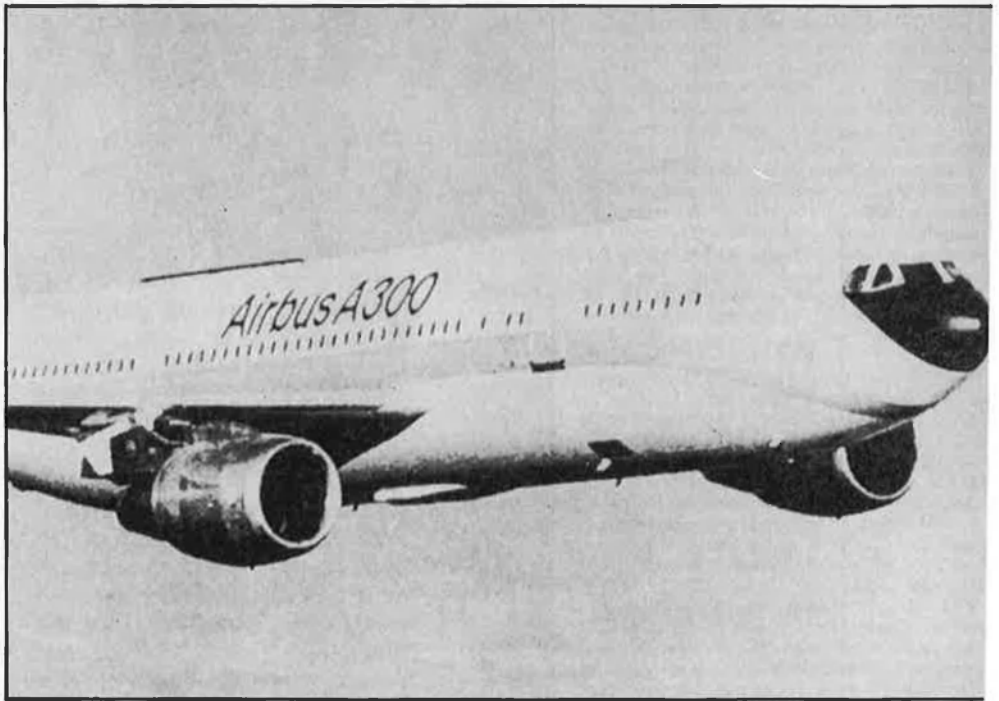
Per moltes investigacions que es facen a partir d'ara, mai se sabrà en realitat què va passar. Les dues excuses buscades són indemostrables a favor i també en contra. En realitat, només ho és ja la segona perquè Lee Aspin, el president de la Comissió de Defensa del Congrés dels Estats Units va informar dimecres que l'Airbus que feia el vol 665 de les línies aèries iranianes no havia eixit de la seua ruta habitual. Si no fóra per això, però, no es podria haver demostrat des de la part iranianiana. També es va dir que un vaixell italià havia captat els senyals del F-14, notícia que va ser negada després per Itàlia.

Però encara queda un últim clau on agarrar-se: l'Airbus va respondre ma-

lament a les demandes d'identificació. L'última peça incol·locable d'un trencaclosques terrorífic.

¿És cert? Impossible de saber-ho. Els americans de primer van dir que no havia contestat les preguntes IFF (la tradicional identificació *friend or foe* usada per a reclamar si l'aparell inquirit és amic o contrari). Després es va afirmar que sí, que havien contestat les set requisitòries —civils i militars— fetes pel *Vincennes*, però que ho havien fet en la freqüència d'un F-14. O, és la segona hipòtesi, que aquestes freqüències s'havien confós amb les d'un F-14 que podia circular per la zona.

Es clar, podria ser certa la versió que dona el capità del creuer, Will Rogers. Podria haver confós el senyal arribat de l'Airbus. Però això, amb un material tan sofisticat com el del *Vincennes* seria molt greu. ¿Un radar tan bo no pot distingir dos avions tan distints? L'argument, però, ja és rebuscat. Cada avió té un senyal que li és propi.



Les fragates navegant per les aigües del Golf s'ha convertit en una imatge natural.

¿Com anava a simular un Airbus el senyal d'un F-14? Per a afegir interrogants a l'accident de diumenge, per primera vegada en molts mesos, no van volar els gegantins avions radars AWACS.

La síndrome de la 'Stark'

Difícilment, doncs, es trobaran les raons lògiques d'una operació com aquesta. En canvi, pot especular-se amb les psicològiques. El capità del *Vincennes* de segur que estava sota els efectes de la síndrome de la fragata *Stark*, el vaixell nord-americà que pel maig de l'any passat va ser enfonsat per un míssil iraquíà disparat per sorpresa.

Aquell accident va causar una intensa commoció als Estats Units. I morts. Va demostrar, sobretot, que la Navy podia patir —tot i que paradoxalment ho fera a les mans dels seus aliats iraquians, en aquesta ocasió. Des d'aleshores, s'ha estès l'anomenada síndrome de la *Stark*: dispara abans que siga massa tard. Abans que un dels potents míssils de l'aviació destrueca el blindatge dels pesants i soporífers vaixells. Una mentalitat, a més, típica de *cowboy*.

Però, aquesta actitud esdevé molt perillosa en una zona de guerra —on les decisions es prenen per segons—. 290 persones no podran estar mai d'acord amb aquesta opinió, perquè el vol 665 d'Air Iran va topar amb el *farwest* enmig d'un Pèrsic que pot preguntar-se (amb raó) què fan aquells vaixells que desapareixen tan ràpid, patrullant les seues aigües. □