

# «La actuación de nuestros profesionales está por encima de la media y así nos lo están reconociendo internacionalmente»

MANUEL CORRAL BACIERO

**Q**UÉ destaca en la actividad del Ejército del Aire durante 1998?

—Hay varios aspectos de importancia. En primer lugar, los acontecimientos relacionados con nuestra dimensión internacional, nuestra posición en la OTAN. Aquí destaca la decisión del gobierno español de tener una integración plena en la organización militar de la Alianza, que afecta al Ejército del Aire por el hecho de incorporarnos como parte del Cuartel General del Mando Sur y otros órganos de la OTAN y por la aceleración de la entrada de España en otros organismos de la Alianza o próximos, como podría ser el caso de la Fuerza NAEW -NATO Airborne Early Warning-, en el cual hemos firmado recientemente la entrada, después de muchos años de estudiar la posibilidad de tener un sistema de mando y control útil para conducir operaciones desde el aire. Esta integración nos supone un gran esfuerzo, ya que la incorporación de personal español en la unidad va a corresponder, casi en exclusiva, al Ejército del Aire.

También es importante la petición de España para incorporarnos al "Euro Air Group", una organización formada inicialmente por Gran Bretaña y Francia -Italia se incorporó en 1998-, que permite constituir un órgano de dirección de fuerzas. En este momento existen fuerzas terrestres o navales

**«En el mundo que viene, la Fuerza Aérea incrementará el papel decisivo, ágil y práctico que tiene»**

multinacionales constituidas de antemano para poder operar en el momento en que sean llamadas, dado su tiempo de respuesta, mientras que las Fuerzas Aéreas pueden ser convocadas desde cualquier punto de Europa en un breve plazo y no compensa concentrarlas previamente. Cada fuerza está en su país y, cuando sea necesaria su utilización, en el plazo de pocas horas pueden estar actuando en el conjunto de una potente unidad constituida con medios de diferentes países europeos.

Lo que se necesita exclusivamente es un Estado Mayor, lo que es "Euro Air

**En Kosovo se ha demostrado, una vez más, que la mera existencia de las Fuerzas Aéreas, la posibilidad de concentrarlas en un corto plazo y el convencimiento por parte del que tenía que ser persuadido de que la fuerza podía ser usada, ha logrado una victoria completa sin necesidad de disparar un solo arma»**

Group", que tenga control permanente de las existencias de fuerzas en todos los países que puedan contribuir, su organización, capacidades y limitaciones..., y con capacidad de planeamiento. Alemania, Bélgica, Holanda y España son ahora observadores y, cabe esperar, se integren plenamente. Se piensa que no podrá aumentar cuando los siete países sean miembros, porque su vocación es la de una organización pequeña, muy eficiente y capaz de manejar cualesquiera fuerzas que puedan ser incorporadas.

Otro asunto internacional que ha ocurrido este año con gran influencia para el futuro es la firma del primer contrato de producción del programa "Eurofighter", para 148 aviones, 20 de los cuales corresponden a España, lo que significa el lanzamiento definitivo del programa en su fase de ejecución.

—Dentro de la creciente proyección internacional de Nuestra Fuerza Aérea, ¿cuál es el balance de nuestras misiones en el exterior?

—En lo que se refiere a la participación en operaciones exteriores, hemos estado en muchos ejercicios, pero es destacable nuestra participación en Bosnia, del mismo tenor que en años anteriores, aunque ahora las operaciones sean menos agudas en cuanto a posibilidad de conflicto. Sin embargo, la delicada situación vivida en Kosovo ha demostrado, una vez más, que la mera existencia de las Fuerzas Aéreas, la



posibilidad de concentrarlas en un corto plazo y el convencimiento por parte del que tenía que ser persuadido de que la fuerza podía ser usada, ha logrado una victoria completa sin necesidad de disparar un solo arma. España ha participado con ocho F-18 y dos Hércules en la operación "Determined Falcon" y, posteriormente, ha seguido en alerta para el caso de que la ONU tuviera que intervenir en Kosovo.

Nuestra participación ha sido muy destacada, tanto por tamaño como por la calidad de las misiones afrontadas. Hemos mantenido cuatro aviones F-18 en Aviano y cuatro "on call" en la Península, al igual que dos Hércules, uno en Aviano y otro en España. Se han volado 2.000 horas en F-18 y 550 en C-130. Hay también un Aviocar en Vicenza para enlace de las operaciones, que ha hecho 600 horas.

Es significativa la importante valoración internacional del papel del Ejército del Aire. Ha habido numerosos reconocimientos públicos del Secretario General de la OTAN, del Alto Representante de la ONU en Bosnia, del Comandante de la USAFE, del Comandante del Mando Aéreo de Centro de Europa o de Madeleine Albright, quien ha dicho a nuestro Ministro de Asuntos Exteriores que España podía estar muy orgullosa de sus tripulaciones y de sus aviones en la antigua Yugoslavia.

En cuanto a operaciones urgentes de ayuda humanitaria, destacan los envíos a Santo Domingo; la evacuación de heridos y muertos por el atentado terrorista de Omagh y la ayuda a los países víctimas del huracán Mitch en Centroamérica. A mediados de diciembre acumulábamos 250 horas con Hércules y B-707 y seguimos enviando aviones para llevar todo tipo de ayuda, incluyendo una unidad de Ingenieros del Ejército de Tierra que va a construir puentes en la zona.

**—¿Qué novedades ha dejado el año en la organización?**

—Se han abordado programas en los que se busca un mejor aprovechamiento de nuestros escasos medios, en particular de personal. Generalmente, las organizaciones más simples tienen más costes. Se puede proporcionar un sistema informático autónomo al Mando de Combate y otro al Mando Logístico, pero sostener ambos es muy oneroso,

por eso tenemos que hacer una organización que sea capaz de utilizar de manera global los recursos que se tienen. Esto significa una concentración, como hemos hecho ya del despliegue, -sobre el que no prevemos más disminuciones, posteriormente del mando y, finalmente, de los sistemas.

En este año se ha terminado la articulación del ACAR-Getafe, de forma que allí se ha concentrado el Grupo del Cuartel General del Mando del Centro, lo que ha permitido cerrar el acuartelamiento de Saavedra Fajardo. También se ha desactivado la Base Aérea de Reus y está en fase de desactivación la de Manises.

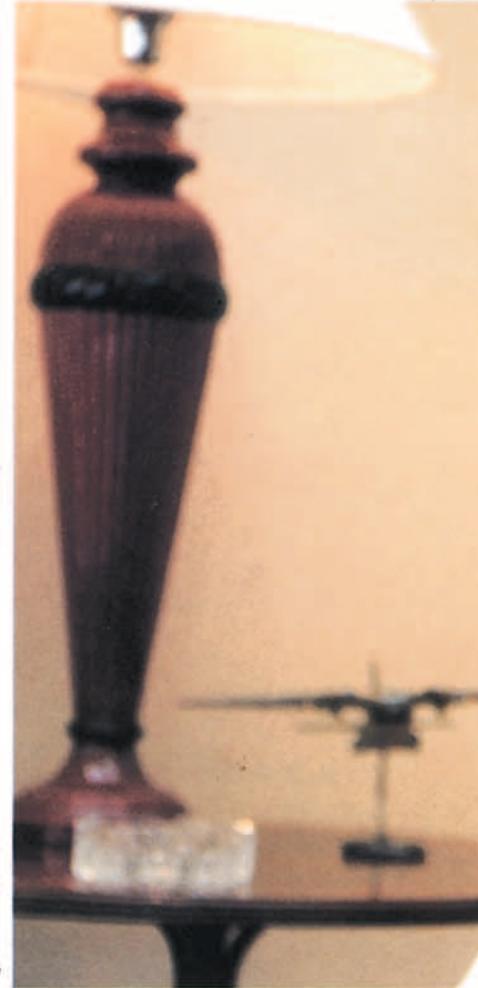
En el aspecto orgánico, está próximo a publicarse la I.G. 10-11, que establece las nuevas dependencias de las líneas de mando del Ejército del Aire, para que las unidades operativas dependan en su empleo de los Mandos Operativos y, solamente a efectos de disciplina y apoyo, de los Mandos Regionales.

**—¿Qué consecuencias se derivan de los recortes en presupuestos y medios?**

—El primer aspecto a destacar es que el efecto del recorte presupuestario no se produce por el ejercicio 1998. Si fuera problema de un año hubiera podido ser absorbido con cierta facilidad, pero el problema es que el recorte viene de un largo período. Para dar una idea, en 1998 nuestro presupuesto para inversiones y sostenimiento de mantenimiento y material, suponía un 39% en pesetas constantes respecto al que teníamos en 1989. Es decir, a lo largo de una década ha habido una pérdida muy grande y el último presupuesto también ha tenido su repercusión, pero la más importante es la descapitalización acumulada a lo largo del decenio.

El Ejército del Aire es un ejército técnico y se planifica entre 2 y 14 años hacia adelante. Lo que necesita no se puede comprar en la ferretería de la esquina, hay que encargarlo con mucha antelación. Cuando se producen los primeros recortes todavía hay existencias en los almacenes, porque estamos consumiendo lo que compramos hace cuatro años, pero cuando se llega al medio plazo nos encontramos con los almacenes vacíos. Así, el problema de 1998 es que, un año más, no hemos podido crecer para remontar lo que habíamos perdido en el periodo anterior.

Ante esta situación económica, el Ejército del Aire ha tenido que hacer un análisis de su rentabilidad en relación con la misión, estableciendo prioridades para garantizar el cumplimiento de la parte más importante de las misiones que tiene asignadas. Primero, se ha dado prioridad a los programas de colaboración internacional, por lo que suponen para la política exterior de España y por la gran influencia que España



ha tenido en esas misiones, con lo que una retirada de ellas supondría una pérdida del creciente valor internacional de la política española. Así se ha dado prioridad absoluta a la flota de F-18, que es la espina dorsal de la actuación de la aviación de combate en la antigua Yugoslavia. Los pilotos de esta flota han volado un número de horas que está por debajo de lo que la OTAN considera conveniente (180 horas mínimo), pero que, dadas las características de nues-

tros pilotos -que tienen una preparación por encima de la media-, se ha podido mantener una capacidad operativa suficiente con 145 horas por piloto y año. En esta flota, y en los demás aviones, se ha dado prioridad a los pilotos menos entrenados, garantizando la operatividad y la seguridad en vuelo, porque este número de horas podría llegar a ser peligroso para pilotos con bajo entrenamiento. Por las mismas razones, tam-

rra y en vuelo: los nuevos pilotos tienen que volar, porque, en caso contrario, en cuatro años habríamos acabado con la Fuerza Aérea.

Se ha dado prioridad también a todos aquellos convenios que son financiados por otros organismos: extinción de incendios, vigilancia aduanera y otros servicios que tienen un coste de sostenimiento que no carga sobre los presupuestos de nuestro Ejército, por

Al final nos ha quedado la flota de F-1 que está en plena modernización, siendo una unidad que podrá volver a adquirir un alto nivel de operatividad. Ha volado en el año una media de 100 horas por piloto, lo que significa que hay pilotos que han volado muy poco, porque los nuevos tienen que volar más horas, 180. Hemos reducido el número de pilotos y estamos transformando a

**«Es destacable la importante valoración internacional del papel del Ejército del Aire con numerosos reconocimientos públicos»**

**«Se busca un mejor aprovechamiento de nuestros escasos medios, en particular de personal»**

**«El último presupuesto también ha tenido su repercusión, pero la más importante es la descapitalización acumulada a lo largo del decenio»**

**«La modernización del F-1 es un buen programa y cuando se desarrolle nos dará una flota mucho más preparada de lo que estaba anteriormente, en especial para las misiones aire-tierra»**

bién se ha dado prioridad a los C-130 comprometidos en Yugoslavia.

Una vez que se han asignado las funciones en compromisos internacionales, ha habido que afrontar los que podríamos llamar "programas de supervivencia" del Ejército del Aire, porque tenemos o no misiones en el extranjero, de paz, crisis o ayuda humanitaria, la mera existencia exige mantener unos mínimos de actividad que incluyen todo lo que es enseñanza y formación, en tie-

lo que estaríamos dispuestos a ampliarlos en estas condiciones.

—¿En cuanto a otros servicios?

—La aviación de transporte sigue siendo necesaria para la proyección de fuerzas. La presencia de nuestras fuerzas terrestres en la antigua Yugoslavia no sería posible sin el apoyo directo de la aviación de transporte, en forma de estafetas semanales para abastecimiento y rotación o con el refuerzo necesario a cualquier tipo de acción.

F-18 todos los posibles, porque no podemos completar el número mínimo de horas de vuelo. Realmente, la consecuencia más dramática es que las unidades de F-1, concentradas en Albacete, sólo han podido mantener la alerta en Canarias, cesando la de Albacete y, en su grado de operatividad ante la OTAN, han pasado del nivel 4 al 10, es decir una unidad que, en la práctica, no estaría operativa antes de un año.



**«En un ambiente con muchas restricciones de los elementos directos de empleo de la fuerza, es el empeño, el esfuerzo y la capacidad de las personas, lo que se enfrenta a las incertidumbres del entorno, a la falta de medios y a todo tipo de dificultades para conseguir que la misión se cumpla en alto grado»**

Han peligrado algunas colaboraciones con los otros ejércitos por falta de disponibilidad de dinero para horas de vuelo, en concreto en enero y febrero no se hicieron lanzamientos de paracaidistas hasta que no se dispuso de un suplemento de crédito que permitió llevarlos adelante.

Los demás parámetros no han bajado significativamente. En seguridad en vuelo hemos extremado todas las medidas, en este contexto de bajo número de horas de entrenamiento, para disminuir al mínimo los riesgos. Esto no ha evitado que tengamos tres accidentes mayores: pérdida de un C-212 del SAR en la sierra de Madrid, otro en Valladolid y un F-5 en los Montes de Toledo. Hemos tenido 0,3 accidentes por 10.000 horas de vuelo, más bajo que otros años y por debajo de la media OTAN, pero el número de fallecidos es alto por incluir dos aviones politripulados. También hemos tenido otros dos accidentes que han dañado por encima del 50% al avión, una avioneta U-9 en San Javier y un helicóptero Puma H-19, que podrá ser recuperado.

—¿Qué vida han tenido los proyectos de sistemas de armas?

—Este año no se han podido empezar nuevos programas por falta de recursos presupuestarios, pero eso no significa que no haya novedades importantes en el ejercicio, como el inicio de la fabricación de los "Eurofighter", cuya entrega comenzará en el 2002.

El programa CX, de compra de un número suplementario de F-18, sigue adelante aunque con cierto retraso. Se van a recibir cinco aviones más en febrero de 1999 y los seis restantes se esperan para finales del año.

No ha habido posibilidad de elevar la operatividad del F-1, sistema que posiblemente seguirá en 1999 en unas condiciones similares a las actuales para que los pilotos mantengan las capacidades de avión y táctica, pero no la operativa.

El CLAEX ha hecho la recepción del prototipo para la modernización del F-1, que sigue adelante. Es un buen programa y cuando se desarrolle nos dará una flota mucho más preparada, en especial para las misiones aire-tierra, de lo que estaba anteriormente. Se incorporan sistemas de ataque de precisión con armamento guiado que antes no tenía; capacidad de centralización con

una computadora que integra todos los datos de vuelo en presentación simultánea al piloto (HUD); alerta de amenazas de primera calidad y comunicaciones seguras, dando un sistema muy bien preparado para el apoyo al suelo.

En 1998 hemos concretado el FA-TAM, futuro avión de transporte medio, en el CASA 295 y en 1999 existe en el presupuesto una cantidad asignada. Este avión es un derivado del C-235, que prolonga el fuselaje en tres metros aproximadamente, con refuerzo alar y potencia incrementada. Mantiene las características de robustez del C-235 para resistir en campos no preparados, toma y despegue cortos, rampas de lanzamiento y apertura para carga y descarga. Además de todas esas utilidades extraordinarias, aumenta casi al doble su capacidad de carga: 9,5 toneladas, el techo sube a 30.000 pies y la velocidad a 260 nudos. Tiene más de 2.000 millas de alcance y capacidad de repostado en vuelo. Es un avión con algunas características próximas a las del Hércules, al que descargará de muchas misiones. Su precio es inferior casi dos veces al del Hércules-J, pero tiene prestaciones que equivalen a un 80%. Aunque carga la mitad que el Hércules, puede transportar 80 personas frente a las 90 que lleva el C-130. Estamos convencidos que, si el Ejército del Aire colabora con CASA en el lanzamiento de este avión, tendrá un potencial muy importante para el mercado exterior.

Ha habido ligeros retrasos en la modernización del C-130, aunque ya marcha normalmente. Se ha hecho la certificación de la modernización y hay tres entregados. Tras la modernización, el avión incorpora un moderno sistema integrado con capacidad de navegación de gran precisión, sistema inercial GPS; sistema de autodefensa que incluye blindaje de la cabina; provisión para alerta de amenazas y un avisador de misiles integrado en el sistema, con dispensador de "chaff" y bengalas. Es un avión que se mete en el siglo que viene con capacidad de actuar en escenarios donde antes estaba en peligro.

Hemos tenido que aplazar la modernización del P-3 por falta de fondos, lo cual es lamentable porque no tenemos la capacidad de patrulla marítima que

necesita España. Además, Construcciones Aeronáuticas está perdiendo una oportunidad de negocio, porque ese contrato suponía la constitución de un sistema de misión para patrulla marítima y antisubmarina que tendría un gran potencial de venta en muchos países que hoy están buscando en aviones tipo C-235 una solución de este tipo. Cuando CASA acude a esos programas lo hace con la plataforma y no con el sistema de misión, que vale tanto o más que el avión. Sería de gran importancia poder conseguir esta modernización dentro de un sistema del Ejército del Aire, que es el que apoya a CASA, pues difícilmente ésta venderá fuera algo que no tenga nuestro Ejército.

—¿Se ha avanzado en otros sistemas de a bordo y armamento?

—Respecto a los sistemas FLIR de detección infrarroja y designación láser han tenido que ser aplazados por falta de créditos. El Programa FLIR es esencial para el Ejército del Aire. El valor que tienen nuestras unidades en Yugoslavia está ligado al hecho de operar de noche en misiones de precisión, que son las más difíciles que se pueden presentar, pero también las más rentables. Haber podido estar en estas misiones junto a los norteamericanos ha dado una gran influencia a la participación española ante los acuerdos de Dayton y otras misiones. Para mí es una gran preocupación no poder integrar en suficiente número de aviones la capacidad FLIR, para visión nocturna.

En cuanto al programa SARA, de reconocimiento aéreo, se ha completado la fase prevista en el RF-4 con percha de reabastecimiento en vuelo, alerta de amenazas, "chaff" y bengalas, cámaras mejoradas, pero le faltan cosas que hoy se consideran necesarias en estas misiones, como la capacidad de imagen radar y "data link", para envío de informaciones directamente al puesto

**«Si el Ejército del Aire colabora con CASA en el lanzamiento del C-295, tendrá un potencial muy importante para el mercado exterior. CASA difícilmente venderá fuera algo que no tenga nuestro Ejército»**



Angel Calaveras Parrilla

**«Tenemos que abordar la simulación a todos los niveles, no sólo para el vuelo, sino para mecánicos y equipos de tierra que pueden acelerar con más seguridad la capacidad de mantenimiento y la fiabilidad de sus operaciones»**

de mando. Deberíamos completarlo cuando existan recursos.

En relación al armamento, se intenta completar las dotaciones de Maverick, Harpoon, etc.; se inicia muy lentamente el sistema de compra de armas avanzadas, los misiles AIM-7 "Papa", y se está analizando el programa para el misil de medio alcance, más allá del alcance visual (BVRAAM).

Se ha completado la primera fase del programa de defensa próxima de bases con misiles, con lo que se ha dotado a la Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo, EADA, pero, de momento, no hay créditos para continuar con los sistemas que necesitan el resto de Bases e instalaciones del Ejército del Aire.

—¿Es la simulación una alternativa ante otras escaseces?

—Tenemos necesidad de incrementar nuestras capacidades de simulación, entre otras cosas porque volamos relativamente poco. Se hacen todos los esfuerzos que se pueden pero no existen créditos suficientes para llegar donde necesitamos: un simulador completo del F-1 modernizado en Albacete, otro de F-18 en Gando, mejorar el de C-101 en la Academia, instalar uno en la escuela de Reactores. Además, tenemos que abordar la simulación a todos los niveles, no sólo para el vuelo, sino para mecánicos y equipos de tierra que pueden alcanzar con más seguridad la capacidad de mantenimiento y la fiabilidad de sus operaciones.

En otro aspecto, no quiero olvidar que INDRA, junto con Thompson, ha conseguido el sistema de simuladores para el "Eurofighter". La empresa española va a ser la responsable de dotar todos los simuladores a las naciones. Es un programa muy ambicioso, de gran contenido tecnológico y ha sido una auténtica conquista para España.

—¿Hay algún otro aspecto de la operatividad que se encuentre en punto crítico?

**«Si no tenemos garantizada esta “supervivencia”, no vamos a tener el piloto que vuela dentro de cinco años o de dos, porque la pérdida de capacidad es inmediata, pero su consecución cuesta años»**

—Los “programas de supervivencia”, como he mencionado antes, entendiéndolo como tal lo que hay que tener antes de empezar a operar, también se ven afectados. Lo primero es tener personal entrenado, lo cual requiere que la enseñanza forme parte de esos programas de supervivencia. Aunque no tuviéramos inmediatamente a la vista ninguna intervención, tenemos que seguir preparando personal, algo que es lento, difícil y costoso. En este aspecto me preocupa que no tengamos prevista la sustitución de los aviones de enseñanza C-101, del F-5, del helicóptero elemental “Hughes” o de los aviones de enlace.

Estos medios son anteriores a la capacidad de operación y tenemos problemas. Aún hay margen, pero, por ejemplo, la sustitución del C-101 no es una cosa que se haga “en cinco días”. Es un programa largo que hay que iniciar con mucha antelación. Los helicópteros elementales tendrían que ser sustituidos ya. Casi carecemos de aviones de enlace. El entrenamiento de transporte todavía está suficientemente bien dotado, pero hay que afrontarlo en el plazo de pocos años. Si no tenemos garantizada esta “supervivencia”, no vamos a tener el piloto que vuela dentro de cinco años o de dos, porque la pérdida de capacidad es inmediata, pero su consecución cuesta años.

**—¿Cuál es el presente de los programas de Mando y Control?**

—El programa SIMCA va adelante con dificultades. En 1998 se ha entregado el Grupo Norte de Mando y Control, instalado en Zaragoza, con la obra realizada y el equipamiento llevándose a efecto. Es un grupo que va a tener la misma capacidad de mando y control, con toda la información y capacidad de conducción que tiene el actual Centro de Mando y Control de Torrejón, del cual será alternativo.

Se ha activado el Escuadrón de Vigilancia Aérea nº 12 en Resvaladero, entre Cantabria y Burgos, que lleva montado el primer radar del nuevo sistema tridimensional, del cual hay dos ya entregados y otros diez en fabricación.

El AGS, “Allied Ground Surveillance”, es otro programa importante de la Alianza. Permite un seguimiento directo y en tiempo real de la situación del campo de batalla desde el aire: ver vehículos móviles, misiles, etc, y puede dirigir la operación. Trabaja en beneficio, fundamentalmente, de las fuerzas de superficie, pero la operación es por parte de las fuerzas aéreas y nos supondrá un esfuerzo de personal. Ya ha sido nombrado un general del Ejército de Aire como “chairman” de este programa.

**—¿Cuál ha sido la participación en ejercicios?**

—Hemos participado en muchos y, quizás, los más destacables son el “Strong Resolve”, el más importante que la OTAN ha realizado desde su fundación, desarrollado principalmente sobre territorio español, donde nuestro esfuerzo ha sido muy importante, y el NAM 98, que concentró en Zaragoza más de 100 aviones aliados.

Destaca también el “Green Flag”, porque supone lanzar a través del Atlántico, sólo con nuestros medios, para que opere en condiciones muy reales en el desierto de Nellis (Nevada), un escuadrón de ocho F-18 apoyado por unidades de transporte y reabastecimiento que también operan allí. Ha involucrado medios aéreos -21 aviones y helicópteros-, y personal de diez unidades.

Los ejercicios nacionales que estaban propuestos se han realizado, aunque se ha reducido el número global por disminución de capacidad de horas de vuelo.

**—Se avecinan leyes de gran interés para el personal militar, ¿cabe esperar importantes cambios en su estatuto?**

—Con la Ley de 15 de julio de 1952 se produce la primera gran reducción de personal del Ejército del Aire, 13 años después de su creación, con la desaparición del Arma de Tropas de Aviación. Desde entonces, nuestro Ejército no ha parado de hacer reducciones sucesivas tratando de amoldarse a las nuevas tecnologías, de forma que prime la operatividad sobre la cantidad.

Las reducciones de los últimos diez años nos llegan con una situación ya precaria. No estamos sobrados, sino todo lo contrario y las reducciones ya no afectan a las hojas, sino a las ramas y al tronco, a lo importante. Miramos con preocupación esta cuestión que es la que básicamente ha provocado la reducción del despliegue con cierres de bases como Logroño, Jerez, Reus o Manises. No hay remedio: en una base de tipo medio hay, aproximadamente, 250 militares de carrera, 500-600 de tropa y 200-300 civiles. Una reducción de 250 militares de carrera se traduce en la desaparición de una base.

Por otra parte, debemos afrontar los requisitos que se nos plantean. Cada vez operamos más dentro de la Alianza, cada vez necesitamos más gente hablando inglés, capacitada para la interoperabilidad de los sistemas. En este aspecto, hay que decir que la calidad y adaptación de nuestro personal ha sido alta mientras los números han sido discretos, pero si se nos pide más gente para operar los sistemas, podemos llegar a tener problemas para su desempeño. Hemos tomado medidas para incrementar al máximo el entrenamiento en idiomas y, por ahora, está yendo bastante bien.

En otro aspecto, hay una gran expectativa en la gente que se traduce en varias preocupaciones. La primera es el cierre de unidades. A la persona a la cual se le cierra su unidad le ocasionamos un grave problema desde el punto de vista personal y familiar, además del profesional. El mando de este Ejército es bien consciente de ello y, cada vez que se toma una medida de este tipo, es el primero en sentir ese dolor, pero no hemos tenido otra salida hasta este momento, por eso no se aborda el cierre de una unidad hasta que es absolutamente necesario, hasta que es imposible sostenerla en

**«La firma del primer contrato de producción del programa “Eurofighter”, para 148 aviones, 20 de los cuales corresponden a España, significa el lanzamiento definitivo del programa»**

la configuración que tenía. En todos estos cierres se procura que haya plazos para que la gente vaya, en lo posible, encontrando la mejor salida que pueda dar a sus problemas. Ha ocurrido en Manises y va a ocurrir con el sistema SIMCA donde, por necesidades imperiosas, la plantilla de un radar va a pasar de 180 a 60 personas, porque hay que dotar al centro de Zaragoza y no podemos abastecer los sistemas manuales.

Creo que la segunda expectativa de nuestro personal viene con los proyectos de Ley que están en las Cortes. Una es la de Profesionalización y Régimen del Personal Militar. Se ha hecho un gran esfuerzo de divulgación de sus características, porque es un tema trascendente para la configuración de la carrera del militar profesional y del personal de tropa profesional. Se han presentado unas 400 enmiendas, este Ejército ha intervenido informando sobre lo que consideraba se debía tener en cuenta en la Ley, el Gobierno ha recogido parte de ello y el resultado final depende de las Cortes soberanas.

**«El personal será siempre la mayor preocupación del Jefe de Estado Mayor y de todo el mando de nuestro Ejército, para que los cambios indispensables que afectan al personal resulten lo menos traumáticos posibles»**

Otro proyecto de ley es el llamado de Medidas de Apoyo a la Movilidad Geográfica, que cambia de forma absoluta el actual derecho a tener continuamente vivienda o ayuda económica para los militares. Este derecho desaparece sustituyéndose por una indemnización por traslado, que equivaldrá a 36 mensualidades. El proyecto de ley prevé otras medidas importantes, como la venta de viviendas a los que las ocupan, posibilidad de ayudas en formas de préstamos, acceso a terrenos para edificación, etc. La ley está en tramitación en Cortes desde primeros de diciembre de 1998 y hay que esperar a su aprobación.

El personal será siempre la mayor preocupación del Jefe de Estado Mayor y de todo el mando de nuestro Ejército, para que los cambios indispensables que afectan al personal resulten lo menos traumáticos posibles. El personal es nuestra baza fundamental. En un ambiente con restricciones de los elementos directos de empleo de la fuerza, es el empeño, el esfuerzo y capacidad de las personas, lo que se enfrenta a las incertidumbres del entorno, a la falta de medios y a todo tipo de dificultades para conseguir que la misión se cumpla en alto grado.

En este aspecto, tenemos que reconocer que, casi sólo, tenemos motivos de felicitación. Podemos "meter la pata" de vez en cuando, pero en la mayoría de los casos la actuación de nuestros profesionales está por encima de la media de nuestro entorno y así nos lo están reconociendo internacionalmente. Como ejemplo, un general de los marines nos decía "nosotros somos muy echados para adelante y estamos dispuestos a estar hasta las cuatro de la mañana para tener listo el sexto avión, si se nos han perdido seis.



Angel Cañaveras Parrilla

Lo que nunca había visto es que se esté para preparar el séptimo, cosa que hacen ustedes". Para hacernos una idea, en Aviano se están haciendo revisiones de avión que corresponden a Zaragoza, con lo que no sólo llevan la carga del destacamento, sino que soportan otras suplementarias. Nuestro personal es de la más alta calidad profesional y tiene una dedicación absolutamente fuera de toda duda. Si no hubiera sido por él, nuestro nivel habría caído. Conscientes de esta situación, al personal le dedicaremos toda la atención que sea posible y cuidaremos que no disminuya la calidad, tanto con formación como con entrenamiento.

#### —¿Cómo ve el futuro del Ejército del Aire?

—El Ejército del Aire irá hacia una organización que analice por sistemas los componentes de la misión y aplicará el análisis de sistemas a la organización que dé la máxima rentabilidad con los medios que tengamos. Esto significará un cambio de dependencias operativas y orgánicas y en algunos casos una posible revisión de la articulación del Mando. En cuanto al despliegue no se prevén nuevos cierres de unidades.

La integración de sistemas será muy importante, pensando fundamentalmente en el Sistema de Mando y Control, que incorpora vigilancia, mando y control aéreo, inteligencia, control de operaciones, etc. Este sistema, ya lanzado este año, tendrá importancia progresiva en el Ejército del Aire.

Otro sistema que habrá que integrar afecta a todo lo que se refiere a sostenimiento. El sistema SL 2.000, que lleva la gestión y mantenimiento del "Eurofighter", debe servir para los actuales sustituyendo al SND, englobando todo lo relativo al sistema de abastecimiento. Es uno de los puntos donde podríamos optimizar la gestión y operatividad de la Fuerza Aérea y vamos a profundizar en él.

El tercer sistema importante es el de información y control, es decir, todo el mundo de la informática operativa, logística y de gestión. Tendrá que ser globalizado para evitar disfunciones por reiteraciones o porque falte en un sitio lo que existe en otro.

En cuanto a operaciones, el interés será conseguir la operatividad com-

pleta de lo que esté en vuelo. Si llega el "Eurofighter" necesito los misiles, los sistemas de guerra electrónica, la información, la aviación de transporte que pueda proyectarme en el exterior, o sea, todo lo que se necesita para alcanzar la operatividad completa del sistema. Este planteamiento es el que nos ha llevado en el presente a dar prioridad a los F-18 sobre los F-1, porque no tenemos dinero en este momento para mantener ambos, salvo "a medio gas", y hemos preferido tener un sistema completo, aunque el otro quede en peores condiciones. El objetivo ha de ser usar de forma racional y con éxito completo, como ocurre con una parte del F-18, las capacidades que tenga, antes de acometer otras nuevas a medias.

#### —Y, ¿a corto plazo?

—Incorporaremos los 11 nuevos F-18 del programa CX en 1999, con lo que el avión tendrá un despliegue que abarcará Torrejón, Zaragoza y Morón e iremos integrando Gando, transfiriendo los F-1 a Albacete, donde se debe completar la modernización y recuperar una flota de primera calidad, sobre todo en funciones aire-tierra, cuando los recursos económicos lo permitan.

Este año se habrá completado prácticamente la modernización de la flota C-130 y, respecto al C-295, las entregas se prevén en el 2000 para un escuadrón de nueve aviones completo en el 2002.

El FLA (Future Large Aircraft), futuro avión de transporte multinacional, está sobre el papel, pendiente de una decisión política. Hay varias naciones interesadas, España entre ellas y nuestra industria tiene un alto interés en conseguir la mayor participación posible, incluso el montaje del avión, pero hay incertidumbres por parte de Alemania, que quiere evaluar el Antonov-70, así como por el interés americano en intervenir en el programa.

En cuanto a transportes de Estado, se estudia la sustitución de los B-707, con alternativas como la de los Airbus, que se deben definir en 1999

En lucha antisubmarina y patrulla marítima quizás podríamos obtener créditos extraordinarios de la ventas de infraestructuras, ya que es un área de gran importancia para el Ejército del Aire y de máxima prioridad industrial para CASA.

En lo relativo a servicios que prestamos al exterior: extinción de incendios, vigilancia aduanera, salvamento aéreo, cartografía y fotografía aéreas, o apoyo a la sociedad en todo tipo de misiones, mantendremos una participación que siempre es más económica para España en manos de tripulaciones del Ejército del Aire y pediremos a los otros organismos que contribuyan en la parte que corresponda a su sostenimiento, para evitar que su desempeño recaiga sobre el mantenimiento de misiones específicas de la Fuerza Aérea.

El programa de guerra electrónica sigue su curso. El B-707 ya está operativo con unas capacidades muy notables y se intenta concentrar todas las actividades de programación de equipos en el Escuadrón de Apoyo a la Guerra Electrónica. Se tratará de integrar todo el sistema en un trabajo permanente, en el doble aspecto de actualización de la realidad inmediata y de su utilización.

Respecto al SIMCA, en 1999 iniciará su actividad el GRUNOMAC, Grupo Norte de Mando y Control y el EVA 12 en Resvaladero; se habrán recibido dos radares Alenia y estarán siendo fabricados diez radares Lanza; se continuará mejorando las comunicaciones y el EVA nº 11, Alcalá de los Gazules, seguirá su proceso. El resto de las instalaciones previstas: Sierra Nevada, El Hierro y Sierra de Almenara están en proceso de autorización y no sabemos donde se podrá llegar.

#### —¿Qué novedades se prevén en nuestras relaciones internacionales?

—Además de la relación normal con la OTAN, el próximo año pasaremos de miembros observadores corresponsables a miembros de pleno derecho en Euro Air Group, con capacidad de decisión, lo que supondrá tener un número muy reducido de personas, de una a tres, en su Estado Mayor situado en High Wycombe, Gran Bretaña, que es el que está llamado a mover cualquier fuerza aérea dentro de nuestro entorno supranacional.

También quiero destacar la participación en EURAC, las reuniones de Jefes de Estado Mayor de 17 Fuerzas Aéreas europeas, donde hay un nivel de comprensión sumamente alto, el ámbito de cooperación es muy elevado, y donde se está gestando la posibi-

lidad de que un día cristalice una colaboración más estrecha entre las fuerzas aéreas europeas, cada vez más conscientes de las limitaciones que todas las naciones europeas tenemos para disponer de un sistema de defensa aérea completo, que requiere hoy desde la dimensión espacial a todo el amplio campo de misiones que se pueden realizar y que pueden quedar fuera del alcance de naciones aisladas, pero muy bien dentro de una acción coordinada y conjuntada europea.

EURAC, un foro informal, lo que hace es prepararse para el día en que el mando político tome decisiones, para tener los asuntos suficientemente elaborados. Por ejemplo, estamos estudiando, aun de forma embrionaria, un avión de enseñanza y un sistema de entrenamiento común, un programa de homogeneización de procedimientos para los pilotos, etc..., para tener unas Fuerzas Aéreas multinacionales más ágiles.

—¿Se va a profundizar en la acción conjunta y combinada?

—El Ejército del Aire se declara fanático de la acción conjunta dentro de las Fuerzas Armadas. Es consciente de que ninguna de las Fuerzas puede realizar acciones completas por sí misma, aunque algunas acciones individuales puedan ser importantes o casi absolutas. En este sentido, todas las medidas que el Ministerio de Defensa está estudiando serán bien acogidas y colaboraremos al máximo. Entendiendo siempre que la acción conjunta no significa que todos somos iguales, sino muy diferentes, expertos en distintas áreas, cuya unión es superior a la suma, es una multiplicación. Porque, si pretendemos que todos lo hagamos todo y que seamos iguales en todas las situaciones, se perderá ese punto que sólo alcanza en profundidad el profesional pleno con una vocación definida por el medio en que se desenvuelve. Nosotros no podemos sustituir a un marino o entender lo que supone permanecer horas y días en el suelo entre el sol y el barro, porque somos otra cosa, somos los de la reacción inmediata, rápida, que también requiere una mentalidad específica.

Por eso nos satisface el plan del Ministerio de Defensa para poner en marcha una Escuela Superior de las

**«Las fuerzas aéreas europeas son cada vez más conscientes de las limitaciones que todas las naciones europeas tenemos para disponer de un sistema de defensa aérea completo»**

Fuerzas Armadas que nos ha de llevar a una acción conjunta superior.

El Ejército del Aire es también partidario de la acción combinada entre varios países. Tenemos un largo historial de acciones combinadas. Yo mismo en 1959, como Teniente casi recién salido de la Academia, hice mis primeras maniobras internacionales en Francia y no hemos dejado de actuar así. Hay que tener en cuenta que para el medio aéreo no hay fronteras, ni límites geográficos, ya que el espacio es continuo. En la situación actual y futura, los riesgos afectan a todos y nuestra verdadera capacidad estará en la unión, por eso disponemos de los datos de otros países de forma automática, con una base de información radar que es la misma para aviones civiles y militares, pues tampoco se debe olvidar que nuestros datos alimentan el sistema de control de tráfico aéreo civil.

—¿Cuál es su análisis sobre la proyección de poder aéreo en el siglo XXI?

—En este momento ninguna nación europea puede cubrirlo todo. Nadie puede tener individualmente un sistema de satélites con capacidad de observación visual, infrarroja y radar del teatro de operaciones que nos afecta con carácter permanente, un sistema J-8 para AGS de seguimiento directo del terreno, un sistema de Mando y Control, un sistema de reconocimiento, un sistema de reabastecimiento aéreo, etc.

El medio aéreo permite una flexibilidad inusitada en la acción, tanto en el espacio, como en las misiones y en la aplicación gradual de su poder. Sin descuidar su efecto disuasorio ya des-

**«El Ejército del Aire se declara fanático de la acción conjunta dentro de las Fuerzas Armadas»**

de su base, un avión puede desplazarse, en pocas horas, a cualquier lugar de nuestro teatro de operaciones, o estar ya en el aire con una configuración que incluye una bomba láser para atacar al suelo, dos misiles radar y dos infrarrojos para defensa contra aviones y otro HARM contra radares.

Esta capacidad gradual tiene un efecto disuasorio, al que se une la precisión, que reduce los riesgos de daños colaterales, de víctimas propias y ajenas, y de actuación de fuerzas en presencia. Esta flexibilidad, gradualidad y precisión hace pensar que las Fuerzas Aéreas serán utilizadas con preferencia, ya que también facilitan la acción de las fuerzas de superficie, cuya proyección requerirá aviación de transporte. En el mundo que viene, la Fuerza Aérea incrementará ese papel decisivo, ágil y práctico que tiene.

En la ayuda humanitaria también seguiremos siendo la clave, como se ha visto recientemente con motivo de los desastres provocados por el huracán Mitch en países con poca infraestructura. Nuestro primer avión estaba preparado para operar hacia allí en menos de tres horas.

—¿Cabe dejar un mensaje de esperanza al final?

—No es tanto hablar de esperanza, sino sentir que, cualesquiera que sean las circunstancias, debemos estar sirviendo siempre a quien dirige la política nacional con nuestras mejores capacidades, porque será como saquemos mejor nuestro propio fruto. En este sentido no es esperanza, sino saber que, siempre que las personas del Ejército del Aire mantengan esta actitud, lo que obtengamos será mejor que lo que nadie podría sacar. Y esto es más bien certeza, porque sé que nuestro Ejército tendrá este año las limitaciones que tenga, pero, dentro de ellas, será mejor que en 1998, porque las personas que lo componen no solamente no habrán bajado la guardia sino que me consta están mejorando sus capacidades y su entrega.

No se trata de pedir esperanza por que sí, ni fe en un futuro que no conocemos, se trata de fe en nosotros mismos, de esperanza en nosotros mismos, de saber que, si continuamos siendo un equipo con la categoría que tenemos, no habrá quien nos alcance ■