



El Jefe del Estado Mayor, Teniente General Federico Michavila Pallarés

El desarrollo y evolución de la industria aeronáutica española siempre ha estado íntimamente unido al de nuestra aviación militar, y ambas se han esforzado en superar los duros avatares de la historia de nuestra Patria en este tormentoso siglo XX, a lo largo del cual el secular atraso tecnológico unido a las dificultades económicas han condicionado la historia de la Aviación española.

No podía faltar en este número la autorizada opinión del Jefe del Estado Mayor del Aire, Teniente General Federico Michavila Pallarés, decidido impulsor hoy de una política de material dirigida a recabar en todo lo posible la participación de la industria aeronáutica nacional en las adquisiciones del Ejército del Aire y el adecuado y fructífero desarrollo de la cooperación internacional europea en este campo.

Reproducimos a continuación las opiniones expresadas por el Teniente General Michavila a los temas y preguntas sometidos a su atención por la Redacción de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica.

— *Nivel de la Industria Aeronáutica y de Defensa españolas para atender las demandas de material de alta tecnología que tiene el Ejército del Aire. Areas que convendría potenciar.*

— Actualmente la Industria Aeronáutica y de Defensa española están incidiendo con fuerza en determinadas áreas, como es la fabricación de partes en fibra de carbono, la electrónica y la informática. No obstante, nuestra Industria Aeronáutica ha adolecido desde su inicio de un entorno industrial básico que la apoye y sustente (industrias auxiliares), de suficiente aportación a la investigación y desarrollo y de centros desarrollados.

El E.A. demanda sistemas de armas y éstos, los más avanzados, son resultantes de complejos componentes de alta tecnología, que hoy por hoy nuestra industria puede cubrir en parte nada más. Tendría que potenciar varias áreas como aeronaves, comunicaciones, GEL, sistemas generales, mantenimiento, apoyo logístico y las fundamentales de motores y armamento inteligente.

— *El mantenimiento de los sistemas de armas es una actividad esencial para la operación de los mismos. Política del Ejército del Aire respecto a la contratación de estas tareas a la Industria Aeronáutica. Posible realización de los mismos por el propio ejército.*

— Para que un sistema de armas tenga la deseable disponibilidad operativa es conveniente realizar su mantenimiento de forma autónoma. Quiero decir por autónoma el no depender del extranjero, o al menos, en el menor grado posible. También por razones operativas, de despliegue a otras bases, de operar de día o de noche, en días festivos y laborables, el E.A. necesita tener también cierta autonomía y requiere poderlo hacer con sus propios medios. Sin embargo, dado que la plantilla de E.A. está definida y por tanto limitada, se hace preciso recurrir a la Industria nacional cuando nuestra capacidad de mantenimiento no es suficiente y además poder contar con esta reserva para cuando el volumen del mismo se dispare en situación de crisis, al objeto de tener la Fuerza lista para el combate. Estas

dos posiciones se compaginan teniendo un 1^{er} Escalón de Mantenimiento y gran parte del 2^o atendido a nivel Base Aérea, una gran parte del 2^o y otra del 3^o en las Maestranzas Aéreas y otra, normalmente la de más alta tecnología, contratada con la Industria nacional para ofrecer mejor garantía y reportar un menor costo de inversión en equipamiento.

— *Cooperación Ejército del Aire/ Industria Aeronáutica: Responsabilidad de cada uno de ellos.*

— La cooperación Ejército del Aire- Industria Aeronáutica existe desde la creación del E.A. como han sido los aviones fabricados en España, E-3B, HS-42, JU-52, Fiat CR-32, He-III, HM, AISA, AZOR, SAETA, F-5A y B, Casa 212 y 101... motores Tigre, Elizalde, etc. que han existido y algunos perduran como dotación en nuestro Ejército.

La cooperación Ejército/Industria ha tenido deficiencias, normalmente debidas a falta de procedimientos burocráticos entre ambos estamentos. En la actualidad, se está mejorando notablemente en los requerimientos por parte del E.A. y en los cumplimientos de contratos y el funcionamiento de la cadena logística de abastecimiento y revisiones de aviones o motores, por parte de la industria.

— *Ventajas e inconvenientes de obtener nuestros sistemas de armas, bien en la Industria Aeronáutica Nacional o en el exterior.*

— Si todos nuestros sistemas se obtuviesen de la Industria nacional supondría ventajas en todos los sentidos y pocos inconvenientes. El acudir a fuentes exteriores es por razón de que los que se necesitan

no se encuentran aún en nuestro mercado.

Hemos de tener presente que para disponer de una Fuerza Aérea suficiente es necesario una Industria Aeronáutica propia lo más desarrollada posible, bien independiente o en colaboración con la de otros países. De esta forma lograremos mejorar, entre otros, los aspectos siguientes:

- Economía de medios.
- Independencia estratégica.
- Aumento de puestos de trabajo.
- Desarrollo de tecnología propia.
- Reducción de la balanza comercial.

— *Evaluación de una experiencia industrial: Simulador EF-18.*

— Los simuladores del EF-18 son un hito importante en el caminar de nuestra Industria. Han conseguido fabricar dos simuladores, uno para cada Unidad dotada de este Sistema de Armas, de una gran calidad. Han resultado al mismo nivel que los fabricados hasta ahora en Estados Unidos y Canadá, a mitad de precio y con todas las ventajas para los usuarios de asistencia técnica permanente, repuestos, reparación de averías en menor tiempo y coste, introducción de las modificaciones que se apliquen al avión y las ventajas para la Industria de elevación del nivel tecnológico, capacitación para afrontar retos futuros, aumento de puestos de trabajo...

— *Perspectiva sobre los aviones AX y CN-235.*

— El avión AX es una necesidad del Ejército del aire para suplir a los F-5, tras 25 años de servicio, para poder instruir a los pilotos en técnicas y tácticas de ataque y combate, antes de pasar a los sistemas de armas más avanzados y para su utilización como avión de Apoyo a las Fuerzas de Superficie.

La Industria española está en proceso de ofrecer un avión para ocupar esta modalidad de empleo y creo firmemente que, con estrecha colaboración, podremos obtener un buen avión de entrenamiento avanzado y como sistema de armas.

El CN-235 puede ocupar un lugar en la Aviación de Transporte y en la de Misiones Especiales. Se encuentra ya prácticamente operativo para la Aviación Civil y, con ciertas variaciones puede estar listo para esas misiones en breve tiempo.

Existe un equipo EA-CASA para analizar y evaluar las posibilidades del CN-235 para misiones de Transporte, de Combate, de Patrulla Marítima, SAR, Guerra Electrónica, etc.

Está en estudio la inclusión de este avión en un próximo Objetivo de Fuerza.

— *El Ejército del Aire ha sido uno de los motores del nivel actual de la Industria Aeronáutica como fabricante de aviones. ¿Qué política se está adoptando para obtener un nivel similar en la Industria Nacional de Armamento?*

— El Ministerio de Defensa (DGAM) está impulsando aún más que en tiempos anteriores la adquisición de productos fabricados en España. Espero que con la experiencia adquirida hasta la fecha y por tratarse de sistemas menos complejos que los aviones, el ritmo de crecimiento de este sector aumente considerablemente.

En este sentido se mantiene toda clase de colaboración con las empresas del sector, en orden a mejorar los productos e investigar nuevos armamentos. En los créditos presupuestarios para gastos de Defensa para el año 1988 el Capítulo para Investigación y Desarrollo ha sufrido un incremento sustancial, próximo al 90%, con respecto al año anterior.

— *Orientación de adquisiciones. Antes Francia/EEUU. ¿Ahora y en el futuro. Consorcio europeo?. ¿Desde las primeras fases, en lugar del producto acabado?*

— Tanto Francia como EEUU, son países amigos, a los que siempre se les podrá comprar algún sistema de armas individualmente, pero no cabe duda que lo ideal es entrar desde las primeras fases en consorcios europeos para fabricarlos, en colaboración con países de la CEE, por la gran cantidad de ventajas que ello reporta a España y al Ejército del Aire.

Hace algo menos de un mes, se firmaron aquí en el Cuartel General del Aire los requisitos de Estado Mayor (ESR-D) para el desarrollo del futuro caza europeo —EFA—, para hacer frente a la amenaza de mediados de los noventa, entre los Jefes de Estado Mayor del Aire de Alemania, Italia, Reino Unido y España. Las aportaciones nacionales en el desarrollo del programa son del 33, 21, 33 y 13% respectivamente, proporcional al número de aviones que necesitará o adquirirá cada país.

— *Ventajas e inconvenientes del Consorcio: Compromiso en los requisitos, dependencia externa ante el suministro de elementos clave en situación de crisis, costes, plazos de entrega, etc.*

— Las ventajas económicas, de tra-

bajo, de elevación de nivel tecnológico... las conoce mejor que yo la Industria nacional, pero las operativas y logísticas son indudablemente muy positivas para el Ejército del Aire. El suministro de elementos clave en situación de crisis puede presentar problemas en la situación actual, de dependencia de un solo país. No así estando en un consorcio en el que se es fabricante de parte del sistema.

Desde el punto de vista operativo se mejorará la doctrina de empleo, pues al ser los usuarios de distintos países se pueden aportar diversas opiniones y experiencias; se facilitará la posibilidad de recuperación y lanzamiento de aviones desde otras bases aéreas; se tendrá la posibilidad de apoyo lateral con pilotos, especialistas y aviones en alguna determinada situación de crisis; y finalmente, algo que es fundamental, se incrementará la seguridad de vuelo al disponer constantemente de información sobre la evolución global del sistema de armas.

Y desde el punto de vista logístico es evidente que resultarán considerables beneficios por contar con apoyos laterales en ciertos casos de averías, fluidez en el intercambio de información técnica, existencia de material AGE adecuado y repuestos en lugares donde se efectúen ejercicios o maniobras, y tal vez crearse escuelas comunes para impartir conocimientos e instrucción específicas.

— *Influencia de la integración en la OTAN.*

— La integración de España en la OTAN, aún sin estar en la estructura militar de la Alianza, es un hecho que indudablemente tiene gran influencia para el Ejército del Aire.

Esta influencia se va a sentir tanto en el aspecto doctrinal, como de material y operativo, y un ejemplo claro es el citado proyecto E.F.A., que es simplemente un programa multinacional dentro del marco de la Alianza, que permitirá repartir gastos de desarrollo y ensanchar el mercado para alcanzar unas cifras de producción aceptables.

Además, el Ejército del Aire para cumplir mejor su misión de defender el espacio aéreo español, requiere el establecimiento de unos acuerdos de coordinación con los sistemas de alerta y control de nuestros vecinos de la Alianza, hecho que será factible desde nuestra entrada en la Alianza; y no olvidemos que el cumplir con eficacia la misión que tenemos asignada en defensa de España es nuestra obligación y mayor aspiración. ■