

*Entrevista con el General del Aire Juan Antonio Lombo López,
jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire*

«Las lecciones de Kosovo iluminarán el planeamiento militar de los conflictos futuros durante mucho tiempo»

MANUEL CORRAL BACIERO

Resulta inevitable revisar 1999 comenzando por la intervención en la guerra de Kosovo. ¿Cuál es el balance global de esta participación?

—Considero que en 1999 ha habido un relámpago, cuya luz final tardará en extinguirse, que ha sido esta guerra. Por primera vez, el poder aéreo -por sí sólo y sin intervención de fuerzas de superficie- ha alcanzado una victoria en todos los objetivos: Imponer la paz evitando un desastre humano absoluto y obligando a replegarse a los que habían ocupado un territorio que, según los acuerdos de Naciones Unidas, debían abandonar. Aunque la OTAN habría preferido una resolución política, la decisión fue impuesta por el poder aéreo ya que, antes de que hubiera un sólo soldado de la ONU en el territorio, se había conseguido el objetivo que se perseguía al iniciar la batalla.

Este hecho es de una importancia capital, porque, además, se ha hecho en unas circunstancias en las que el poder aéreo no ha estado libre para actuar en las mejores condiciones. Se podría decir que ha actuado "con un brazo atado", ya que se ha sometido a unas limitaciones políticas tan estrictas como naturales. Mientras estas limitaciones hubieran sido difíciles de aceptar para una fuerza que hubiera estado dentro del territorio, sometida a presión y hostigamiento, sí podían ser válidas para el

«Por primera vez, el poder aéreo -por sí sólo y sin intervención de fuerzas de superficie- ha alcanzado una victoria en todos los objetivos»

poder aéreo, que podía aguardar desde sus bases en el exterior, esperando que la evolución política marcara el ritmo.

Ello ha permitido algo tan importante como mantener la cohesión de la Alianza. Si no hubiéramos podido graduar y reducir la actuación del poder aéreo cuando ha sido necesario, probablemente no hubiera podido mantenerse esa cohesión, que era su centro de gravedad. Una vez que se mantuvo, la victoria estaba garantizada.

Por otra parte, se ha producido algo absolutamente insólito en la historia de las guerras del mundo: Conseguir la victoria sin una sola baja propia. Si pensamos en una campaña terrestre, probablemente tendríamos miles de bajas propias y enemigas.

«Se ha producido algo absolutamente insólito en la historia de las guerras del mundo: Conseguir la victoria sin una sola baja propia»

Hay que decir que en el conflicto de Kosovo, al contrario de lo que algunos han imaginado - que la amenaza terrestre fue la que resolvió la batalla-, los hechos dicen que fueron las Fuerzas Aéreas las que obligaron a Milosevic a ceder en sus ataques. Hay que resaltar que las misiones aéreas revistieron mucho peligro, no era una "guerra de juego electrónico". Las fuerzas yugoeslavas estaban muy preparadas, eran muy aguerridas y dispuestas a combatir hasta el último momento. Todo ello va a llevar a la Alianza y a las naciones a procurarse el mejor poder aéreo a su alcance.

Respecto a nuestra participación, es destacable el alto nivel de preparación y entrenamiento, que nos ha mantenido en el nivel de las unidades de más calidad dentro de la Alianza. Esto no quiere decir que no tengamos que hacer un esfuerzo en el futuro para mantenernos en ese nivel, sacando provecho de todas las lecciones aprendidas de Kosovo, que van a seguir iluminando el planeamiento militar de los conflictos futuros durante mucho tiempo.

El Ejército del Aire ha demostrado que se encuentra entre las Fuerzas Aéreas de mayor calidad, tanto por el nivel de sus sistemas como por la capacidad de sus gentes. Sin embargo, en cuanto a cantidad, somos escasos en ambas variables.



—¿Se han puesto de manifiesto carencias en sistemas, entrenamiento, etc, que deban ser subsanadas para mantener un alto nivel de preparación y disponibilidad de nuestra Fuerza?

—Aparte de los conceptos cuantitativos, se ha percibido la evolución del "estado del arte" en lo que se refiere a gestión de crisis: capacidad de intervenir con mucha contundencia, muy rápidamente y con un alto grado de precisión, evitando toda clase de daños colaterales, lo que significa ser interoperables con el resto de los países, hacer múltiples repostados en vuelo, etc. Han sido misiones en una cooperación muy intensa con el resto de las naciones, sumamente complejas y en un ambiente con alto nivel de amenaza, que han demostrado la necesidad de mantener el nivel que tenemos en determinados equipos.

En estos equipos se detectan actualmente carencias nuestras y deben ser subsanadas con gran rapidez. Entre ellos están los sistemas de comunicaciones seguras, como es el "Have Quick", sistemas de navegación de alta precisión, como el INS/GPS, o el FLIR de visión nocturna por infrarrojos, que permite detectar un blanco incluso de noche, cuando las misiones de ataque son más productivas, aunque más difíciles.

En este momento el Ejército del Aire ha puesto en marcha los programas para subsanar estas carencias, de forma que, en el año 2000, esperamos iniciar la transformación de las comunicaciones, tener los sistemas INS/GPS, incorporar nuevos equipos FLIR, con visión nocturna y otros aspectos, dentro de un gran programa que denominamos MLU, mejora de media vida del F-18, que le permitirá "estar en el estado del arte", para operar hasta finales del la primera década del siglo XXI, cuando los "Eurofighter" lleguen a alcanzar el primer nivel de capacidades.

—¿En qué otras misiones internacionales, -de apoyo de la paz o de carácter humanitario-, han participado medios del Ejército del Aire en 1999?

—Creo que es digna de mencionar una colaboración que hemos tenido con Suiza, país de alto nivel tecnológico y organización. Muy interesada en abrirse al mundo exterior, después de siglos de dorado aislamiento, Suiza ha encontrado la forma de hacerlo participando en

misiones de paz. Inició una campaña en Albania que muy pronto se demostró que era imposible de mantener sin un apoyo de transporte aéreo. Por su estrategia hasta estos momentos no tenía esta capacidad y acudió a España en petición de apoyo y, en 24 horas desde que llamó el Jefe de su Fuerza Aérea, Fernand Carrel, tuvo allí un CASA 235, que estuvo operando desde el 7 de abril al 31 de julio, todos los días y con una media de 9 horas diarias entre Emmen (Suiza) y Tirana (Albania), sin fallar un sólo día. Ha sido verdaderamente impresionante para los suizos y ha tenido una gran repercusión, no solo para nuestra Fuerza Aérea sino para España. Previsiblemente se puede llegar a una mayor cooperación con Suiza, que podría considerar la compra de aviones CASA.

Otras misiones de apoyo importantes han sido SFOR en Yugoslavia, donde seguimos teniendo 4 F-18, 1 Hércules, 1 C-212 y controladores tácticos. En KFOR también los tenemos. Está también todo el apoyo aéreo, con estafetas periódicas y transportes indispensables para el sostenimiento de nuestras fuerzas terrestres en Kosovo y Bosnia.

En cuanto a ayuda humanitaria, se han hecho misiones ante el desplazamiento de refugiados en Kosovo, otras de apoyo ante sus necesidades, y en Turquía, con motivo de los graves terremotos que ha sufrido.

Por último, quiero destacar nuestra participación en una misión de la más alta importancia, aunque callada y poco conocida, que ha sido la calibración de todas las ayudas a la navegación en el aeropuerto de Pristina. Al terminar la guerra había una enorme urgencia en disponer de ayudas a la aeronavegación que permitieran operar a los aviones en condiciones de mal tiempo, lo que era imposible porque no tenía estas ayudas en condiciones operativas. Una vez más, se pidió ayuda a las naciones y la que estuvo en condiciones de prestarla inmediatamente fue España. Esa calibración ha tenido una alta repercusión y gran valor para la actuación de la ONU y la OTAN en Yugoslavia, pues gracias a nuestros aviones el aeropuerto de Pristina se pudo volver a utilizar en todo tiempo.

—¿Cómo está funcionando nuestra participación en Euro Air Group, NAEW, etc.?

—Lo primero que cabe decir, para que no se olvide, es que formamos parte de la estructura OTAN, donde tenemos un general que es jefe de la división de logística; otro general como jefe de planificación en el mando aéreo del Sur (Nápoles) y, en los próximos meses, un teniente general se hará cargo del puesto de Segundo Jefe de Estado Mayor del Mando del Sur. Por otra parte, tenemos un componente aéreo en



José María Pérez Álvarez

el Cuartel General de Retamares y estamos formando el Centro de Operaciones Aéreas nº 8 en Torrejón.

Euro Air Group es una organización muy característica de las Fuerzas Aéreas. Mientras se han constituido fuerzas multinacionales con unidades terrestres o navales en un determinado acuartelamiento o puerto, para estar preparadas para actuar en cualquier momento, las Fuerzas Aéreas no necesitan estar reunidas permanentemente. Pueden mantenerse en sus Cuarteles Generales y

Bases de los distintos países y reunirse en muy pocas horas para actuaciones contundentes e inmediatas.

Lo que sí es necesario es mantener la capacidad de coordinación de estas fuerzas, lo que hace Euro Air Group, un Estado Mayor en el que participan siete países, España entre ellos, que tiene la capacidad de conducir todo tipo de operaciones aéreas de las naciones que aportan para los propósitos especí-

por 16 naciones. La idea es que, al no tener las diversas naciones europeas la capacidad de tener una aviación de alerta temprana propia, por su carestía y dificultad de operación, además de la importante necesidad de coordinación, se constituye una fuerza aérea de OTAN con Boeing 707, capaces de ver desde el aire y conducir toda clase de operaciones. España es ya miembro de NAEW, tenemos 14 personas y llegare-

tratan informalmente, dos veces al año, toda clase de temas relacionados con el poder aéreo. En este momento la producción de un entrenador avanzado europeo y un sistema común de entrenamiento de pilotos de combate es un asunto estrella dentro de EURAC.

—¿Sería posible imaginar el presente de la Fuerza Aérea Española fuera de organizaciones supranacionales?

«La producción de un entrenador avanzado europeo y un sistema común de entrenamiento de pilotos de combate es un asunto estrella dentro de EURAC»

«Desde el punto de vista aéreo, el nivel de seguridad que España ha podido alcanzar dentro de la OTAN es infinitamente superior al que tendríamos aislados»

«La sustitución del F-1 por el F-18 en Gando supone una mejora cualitativa de la defensa de las islas, por las cuales este ejército, al considerar que el entorno aeronaval de Canarias es una de las más altas responsabilidades para España y su Fuerza Aérea, ha tenido siempre el mayor nivel de preocupación»



ficos que se plantea Europa dentro de la OTAN. En este momento tenemos allí un teniente coronel y dos comandantes, que forman parte del Estado Mayor, uno de los cuales está al frente de la Sección de Operaciones y en el futuro, de forma rotatoria, iremos ocupando el puesto de Jefe de Estado Mayor, al igual que las otras naciones, y el puesto de jefe del EAG, que en este momento ostenta un general francés.

El NATO Early Warning System es una fuerza multinacional compuesta

mos a tener 39: pilotos, observadores, controladores de radar, estado mayor, ingenieros, etc. El día que intervengamos en operaciones conjuntas, nuestros aviones se beneficiarán de la capacidad de alerta temprana y la conducción de operaciones, como ha ocurrido ya en Kosovo.

—¿Qué utilidad está teniendo EURAC?

—Es un organismo no oficial con diecisiete naciones europeas, 12 de OTAN y 5 no-OTAN, donde los Jefes de Estado Mayor de sus Fuerzas Aéreas

—Si nos hubiéramos mantenido aislados, el resultado sería ese: aislamiento. En el concepto de Fuerza Aérea, en el medio aeroespacial de imposible división, donde los contactos son múltiples, la interrelación inmediata y la forma de empleo es con toda rapidez, hoy en día el aislamiento es nocivo. En los sitios donde se ha producido, la consecuencia es la reducción de las Fuerzas Aéreas a algo meramente testimonial, incapaz de resolver simultáneamente los problemas de la defensa aé-

«Esperamos que el Ala 14 vuelva a tener su nivel operativo este año y que sea dada otra vez a la OTAN como una unidad para defensa aérea y apoyo al suelo»

rea, el ataque aéreo, el reconocimiento, repostado en vuelo, Mando Control y Comunicaciones, etc. Toda una enorme gama que ninguna nación europea puede afrontar por sí sola y que sí lo podemos hacer en una alianza.

Incluso, el nivel de seguridad que España ha podido alcanzar desde el punto de vista aéreo dentro de la OTAN es infinitamente superior al que tendríamos aislados. Ante la capacidad de reacción que tiene la Alianza, saber que si España es atacada va a ser defendida por la Alianza entera, responde a la pregunta "¿prefiere usted ser rico y sano, o pobre y enfermo?"

—Además de esta faceta internacional, ¿cómo sintetizaría la actividad del Ejército del Aire en 1999?

—Las unidades están constantemente trabajando y no es fácil acumular diez mil, quince mil horas, etc. Representan enormes esfuerzos de muchas personas que han empeñado horas de vida, interés, imaginación, trabajo en equipo, "sangre, sudor y lágrimas". Por eso, sin poder agotar todo lo que ha sido nuestra actividad en el año pasado, creo que se deben destacar algunos hitos.

En la Base Aérea de Gando se han alcanzado 75.000 horas de vuelo en C-212 del 461 Escuadrón; el CECAF ha llegado al mismo número de horas del 403 Escuadrón; el Ala 15 también ha acumulado 75.000 horas de F-18 y 10.000 de simulador; el Grupo 43 ha llegado a sus 100.000 horas de vuelo desde su nacimiento.

Además, ha habido otras actividades que han supuesto grandes mejoras operativas para algunas unidades. En Gando el F-18 ha sustituido al F-1, lo que supone una notable mejora cualitativa de la defensa de las islas, por la cual, al considerar que el entorno aeronaval de Canarias es una de las más altas responsabilidades para España y su Fuerza Aérea, este ejército ha tenido siempre el mayor nivel de preocupación.

También cabe citar la modernización de dos flotas, Mirage F-1 y C-130 "Hércules", que ya han empezado a recibir sus unidades.

En cuanto a operaciones, se puede concluir que se han ejecutado los planes previstos, lo que supone mantener la capacidad del Ejército del Aire. En lo que se refiere a Seguridad en Vuelo ha sido un año verdaderamente feliz, porque no hemos tenido la pérdida de ningún tripulante en vuelo, aunque sí hemos perdido un soldado profesional en Gando y un suboficial del GRUMOCA. En cuanto a aviones, hemos perdido un C-101 de la Academia, mientras dos helicópteros HE-20 en Granada y una Dornier en el Ala 14, sufrieron accidentes recuperables.

En cuanto a Logística, en 1999 se ha firmado el contrato de compra de helicópteros ligeros "Colibrí" para reemplazar a los HE-20 de la escuela de Helicópteros en Granada, cuya sustitución era muy necesaria.

Se ha conseguido implantar el sistema logístico SL-2000, de gran importancia, que ha supuesto el ahorro de mucho dinero, y que está empezando a dar resultados a pesar de las dificultades iniciales lógicas por su complejidad. También se ha construido una nueva instalación para un radar en Alcalá de los Gazules.

En cuanto a los ejercicios, el calendario ha estado marcado por la crisis de Kosovo, que ha sido nuestro mayor esfuerzo y se ha convertido en el mayor ejercicio que se puede hacer, una situación de guerra real.

La aparición de la Ley 17/99 es una de las novedades más importantes en lo referente al personal, ya que modifica el régimen del personal militar. La nueva ley conocida como "apoyo a la movilidad geográfica", suprime la ayuda a la vivienda y la sustituye por una compensación por traslado de tres años. Se han reducido las plantillas, lo que nos plantea problemas muy serios. Ha habido una integración de las escalas técnicas de oficiales y habrá un desarrollo reglamentario posterior.

Un dato muy importante es que el Ejército del Aire ha vuelto a ganar el Campeonato Mundial de Pentathlon Aeronáutico, tanto individual como por equipos.

En cuanto al aspecto orgánico, se han generado Instrucciones Generales que van manteniendo la capacidad de la nueva estructura, especialmente en lo que se refiere a la necesidad, por reducción de personal, de ir hacia una organización probablemente más compleja que la anterior, pero necesitada de menos personal. La gente va a tener dos dependencias, "dos sombreros", va a estar en varios sitios a la vez, porque de otra manera no se puede mantener la organización con las plantillas que tenemos en estos momentos.

Personalmente he sufrido uno de los momentos más amargos -si no el que más- de mi vida profesional, el cierre de la Base Aérea de Manises. Sabía que me iba a costar pero, en el momento material del cierre, toda la amargura del mundo se acumuló sobre mis ojos ante aquellos paisajes que tantas veces había contemplado.

—¿Será el año 2000 año de grandes novedades?

—Las novedades van a ser, en algunos casos, de importancia. Entre ellas el Ala 14, después de haber estado en 1999 fuera de capacidad operativa, con la reorganización y concentración de todos los F-1 en Albacete y tras revisar todos los planes logísticos y su modernización, a lo largo de este año esperamos que vuelva a recuperar su nivel operativo y que sea dada otra vez a la OTAN como una unidad en estado operativo para defensa aérea y apoyo al suelo. También será de gran importancia la incorporación de los nuevos helicópteros a Granada.

—Repasemos la situación de los principales programas y sus previsiones de evolución en el nuevo ejercicio

—En cuanto a los programas, dando "una pincelada" de cada uno de ellos, cabe decir que del "Eurofighter" ya se ha firmado la compra del primer "paquete" de 20 aviones. El primero será entregado en 2002 y, posteriormente, se recibirán aviones hasta 2014.

En la modernización del F-1, se han entregado 10 aviones y es de esperar que a lo largo de 2000 se entreguen todos, hasta completar los 54 que se quieren modernizar. Esta operación les dota de mayor capacidad aire/tierra; sistema de precisión de lanzamiento de armas de todo tipo; mejor integración de los sistemas; navega-

ción de precisión; capacidad de comunicaciones seguras.

Dentro del programa CX, a lo largo de este año se recibirán los tres últimos aviones F-18 de los 24 que se habían adquirido. Los primeros 13 que teníamos en Morón venían en un nivel de modernización y preparación inferior a los últimos que hemos recibido, por eso, cuando lleguen los últimos, empezaremos a mandar los primeros a EEUU para hacerles las mismas modificaciones que se han hecho a los que estamos recibiendo ahora.

El F-5 necesita una modernización por dos razones. La primera es extender su vida, que terminaría en 2005 de no tomar estas medidas. La segunda es adaptar este magnífico avión, con una electrónica y sistemas más adecuados, a lo que es la aviación de combate moderna. Se le cambiará la presentación de instrumentos y otras cuestiones, dotándole de capacidades muy notables en un programa que debe empezar en el año 2000. Es un programa muy importante, porque sí tenemos Eurofighter pero no tenemos dónde preparar a los pilotos, es como si no tuviéramos nada.

Respecto al "Eurotrainer", es un avión que las naciones europeas están concibiendo para el año 2010 y en adelante. Consiste en poner de acuerdo a las naciones europeas en la formación que debe tener un piloto de combate, tanto en lo teórico como en horas de vuelo, etc. y la construcción de un avión que pueda soportar el programa.

En cuanto al grado de operatividad de las unidades, en 1999 se han cumplido las expectativas del plan de acción anual, lo cual quiere decir que nuestra capacidad de llevar a cabo operaciones aéreas del tipo de las que tienen asignadas nuestras unidades está garantizada en todos los casos, excepto en el Ala 14, que volverá a alcanzarse en este año. Esto no quiere decir que no nos preocupe la falta de horas respecto a lo que señalan los estándares OTAN, que son 180 al año y que hoy, con las dificultades presupuestarias que tenemos, no es posible alcanzar. No obstante, esperamos que el año 2000 sea un poco mejor que el anterior, de forma que los pilotos de F-18 hagan 160 horas, frente a las 145 del año pasado, y que los de F-1 y "Phantom" estén en torno a las 140, frente a las 110 de 1999.



José María Reig Álvarez

«El Ejército del Aire se propone que cualquier sistema de armas que maneje tenga su réplica en el simulador, lo que se considera absolutamente esencial»

—¿Qué avances habrá en transporte y patrulla marítima?

—Los "Hércules" tienen un programa de modernización bastante eficaz, que consiste en la centralización de datos con un ordenador que rige todo, tanto la navegación, como la protección de tripulación y aviso de misiles. Ahora tiene mucha mayor capacidad de supervivencia en ambiente enemigo, que era una de las debilidades de la aviación de transporte. Superadas las dificultades que había de software, en este momento se puede decir que entre 2000 y 2001 se concluirá el programa.

El CASA 295 es un avión de transporte medio de una enorme flexibilidad. Es como el 80% de un "Hércules" a menos de la mitad de precio. Reúne todas las condiciones del 235, robustez, adaptabilidad, disponibilidad, mantenimiento relativamente modesto, aumentando la carga útil, altura y velocidad. Es un programa de enorme potencial para nuestra industria. Hemos seleccionado el 295 como cliente lanzador, para apoyar a nuestra industria a la vez que mejoramos nuestra capacidad de transporte. Este año debemos tener firmado el contrato y recibir el primer

«En este momento el Ejército del Aire no está contemplando ningún cierre más de unidades»

avión, de un total de 9, a finales de 2000/comienzos de 2001.

El FLA es un avión de transporte medio, 35 toneladas, que es una necesidad prácticamente en todas las naciones europeas que tienen que sustituir sus antiguos sistemas -Transall, C-130, etc-, antes de 10-12 años. Existen incertidumbres políticas porque todavía no ha sido seleccionada la plataforma. España defiende el A-400M, un "Airbus" que sería montado en las instalaciones de CASA en San Pablo (Sevilla). Puede ser una gran oportunidad industrial para el inicio de un "Toulouse español", donde se pudiera tener un desarrollo aeronáutico de enorme importancia en el marco de la alianza de CASA con DASA y Aerospatiale. España ha decidido comprar 36 aviones y, a partir de 2005, esto nos podría dar una capacidad de proyección exterior muy importante, que es la estrategia que las guerras de Kosovo y el Golfo nos han anunciado.

En transportes de Estado hay dos situaciones. Una es el transporte europeo o intercontinental con pequeña cantidad de pasajeros, donde pudiera suceder que se mejorara la flota de Falcon-900 mediante la adquisición de algún o algunos aviones más. En cuanto a aviones de gran alcance y gran capacidad, los Boeing 707 están en un estado de mantenimiento muy bueno y garantizan su misión en niveles muy próximos a los mismos de aviones más modernos, lo que sucede es que, a largo plazo, en menos de diez años como máximo, habría que sustituirlos. Se está analizando su sustitución, quizás con Airbus-340, aunque aún no hay un horizonte claro.

El P-3 se inicia con fondos I+D del Ministerio de Industria, porque es un programa de enorme importancia para la industria nacional y que espero dé una capacidad muy considerable a nuestra misión de patrulla marítima.

—¿Crece el esfuerzo en simulación?

—Es un mundo en el que el Ejército del Aire tiene que estar cada vez más metido, entre otras cosas por las dificultades presupuestarias para hacer el

número de horas necesarias de vuelo real. Además, la simulación se está extendiendo a todas las áreas de mantenimiento, preparación, etc. Es importante destacar que en 1999 se ha modificado el simulador de F-18 de Torrejón y se pretende modificar el de Zaragoza con capacidades muy superiores a las anteriores, de forma que es posible volar escenarios reales sobre la base de datos obtenidos en la misma mañana. También se está fabricando un simulador para el F-1, otro para el F-5 modernizado, lo mismo para el helicóptero "Colibrí" y, en términos generales, el Ejército del Aire se propone que cualquier sistema de armas que maneje tenga su réplica en el simulador, lo que se considera absolutamente esencial.

Hay que destacar también el hecho de que en España tenemos una industria de simuladores de primer nivel mundial. INDRA ha conseguido el contrato para simuladores y para bancos de prueba del EFA, y nosotros tenemos que aprovechar estas capacidades de nuestra industria.

—¿Cómo avanzarán el FLIR y los sistemas de reconocimiento y detección?

—Respecto al sistema de visión infrarroja y designación láser, buscamos dos cosas. Aumentar el número de equipos, de forma que más aviones puedan intervenir en misiones nocturnas de alta precisión. Este año incrementaremos muy notablemente, a más del doble, la capacidad actual. Por otro lado, queremos alcanzar una nueva capacidad: mayor definición, mejor alcance y mayor discriminación de objetivos. Son los FLIR de tercera generación que, con la colaboración de nuestra industria, pensamos adquirir a partir de este año.

El programa SARA, de reconocimiento aéreo, pretende sustituir los aviones "Phantom" por F-18. La serie que tenemos de "Phantom" no es modernizable y su sustitución lo que busca es la adaptación de un pod que tuviera capacidad óptica primero, luego capacidad electroóptica y radar de apertura sintética, para obtener imágenes del campo de batalla, de cualquier objetivo



en todo tiempo y desde fuera del territorio en conflicto.

El SIMCA es un programa muy complejo de desarrollo de los radares que tenemos distribuidos por la superficie nacional. En 1999 se puso en marcha el nuevo Escuadrón de Vigilancia en Espinosa de los Monteros, vamos a inaugurar Alcalá de los Gazules y Aitana, Lanzarote y Motril tienen sus radares nuevos, en fase de alcanzar su nivel operativo.

—¿Se refuerzan las actividades supranacionales?

—En cuanto a Servicios Exteriores tenemos una creciente colaboración, tanto en el ámbito de la Alianza, como de forma bilateral. El Ejército del Aire, en nombre del gobierno español, va firmando acuerdos con diversas Fuerzas Aéreas y con la OTAN a través del Estado Mayor de la Defensa. En lo que se refiere a colaboraciones bilaterales, se han firmado acuerdos con Francia, Uruguay, Suiza y Austria, todos los cuales significan una mayor apertura hacia el exterior y una mayor presencia de España llevada por sus Fuerzas Aéreas allá donde sea necesario.

«Para el año 2000 me gustaría que profundizásemos en nuestra condición de miembros de la Alianza»



José María Ribes Álvarez

Estamos plenamente integrados en la OTAN. Nuestra forma de funcionar es ya casi totalmente OTAN. En lo que se refiere a integración de capacidades, el hecho de que la integración del CAOC nº 8, de Torrejón necesite un tiempo es porque falta personal, a lo que esperamos se dé una solución.

—¿Se consideran concluidos procesos que afectan especialmente al personal, como es el cierre de unidades?

—En este momento el Ejército del Aire no está contemplando ningún cierre más de unidades. Los procesos orgánicos que se llevan a cabo no deben suponer nuevos cierres, sólo si las plantillas disminuyen y las necesidades y peticiones siguen creciendo, podría ocurrir que alguien tenga que pensar, algún día, en el cierre de una unidad. En este momento no se plantea.

—¿Qué modificaciones puede suponer la inminente profesionalización plena del Ejército del Aire, a la vista de la pronta desaparición del Servicio Militar Obligatorio?

—Al personal de reemplazo hay que agradecerle haber sostenido el esfuerzo de la independencia, la libertad y la su-

«Sólo puedo pedir a todos los miembros del Ejército del Aire que mantengan el estilo. Diría: "Sed como sois"»

pervivencia de España durante siglos. Nunca podremos despreciar lo que ha sido el Servicio Militar en el tiempo en que socialmente ha formado parte de la vida de la nación. Pero este servicio de reemplazo con la duración a que había llegado, 9 meses, no garantizaba la preparación suficiente para operar sistemas aéreos.

En ese aspecto, la profesionalización es una necesidad para el Ejército del Aire y, como tal, se introduce con naturalidad, porque se adapta mejor a nuestras necesidades.

El único problema que nos plantea es cuantitativo, que no lleguemos a tener el personal que necesitamos para cumplir las misiones que tenemos encomendadas. En cuanto a lo cualitativo, el nivel medio del soldado profesional es muy bueno. La preparación que consiguen para las misiones que tienen que hacer es muy adecuada y se integran

muy bien en el Ejército del Aire, que tiene en ellos un apoyo decisivo.

Por eso veo también como necesario que prestemos gran atención a la tropa profesional. Que, dentro y fuera de nuestro Ejército, se consiga lo que creo necesita fundamentalmente, la tranquilidad de su continuidad laboral después de un largo y duro servicio a la Patria en las Fuerzas Armadas. Es un esfuerzo que corresponde a todos los españoles y a sus órganos directivos.

—¿Cuál sería su mensaje para el personal del Ejército del Aire en este año que comienza?

—Para el año 2000 me gustaría decir que debemos profundizar en nuestra condición de miembros de una alianza. El cambio que se ha ido produciendo silenciosamente en el Ejército del Aire durante muchos años ha culminado ya en la integración en la Alianza Atlántica. Esto supone mejores garantías, pero también la necesidad de tener una interoperabilidad, conocimiento de los procedimientos de la Alianza y una gran capacidad de adaptación. En todas las ocasiones en que hemos tenido que requerir estas características, el personal del Ejército del Aire lo ha hecho así y ha demostrado que está en condiciones de integrarse con facilidad y rapidez. No obstante, sigo pidiendo un mayor esfuerzo en la mentalización de las unidades y un incremento de la capacidad de hablar inglés, que cada vez nos es más necesario.

Nunca podré describir suficientemente la satisfacción que puedo mostrar por nuestro personal. Es la gran baza de nuestro Ejército desde hace mucho tiempo y, si hoy estamos en los niveles de calidad que se nos reconoce en la Alianza y en las naciones mejor preparadas del mundo, es porque cada uno, por sí mismo y como miembro de equipos en unidades menores, mayores y cuarteles generales, tiene un nivel de profesionalidad fuera de lo común. Capacidad de entrega, ingenio, adaptabilidad y, sobre todo, un empeño que, contra viento y marea, han sabido mantener. Sólo puedo pedir a todos los miembros del Ejército del Aire que mantengan este estilo. Diría: "Sed como sois".

Y quiero terminar recordando a nuestras familias, una parte muy importante de nosotros y sin las cuales nos agotaríamos en nuestro servicio ■