
*Entrevista al general del Aire
Francisco José García de la Vega,
jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire*

" Debemos fijarnos en metas más limitadas y realistas "

DAVID CORRAL HERNANDEZ

Francisco José García de la Vega, JEMA desde hace apenas seis meses, ha tenido tiempo más que suficiente para ganar experiencia en el puesto y disponer de una amplia perspectiva del Ejército del Aire, tanto por su dilatada carrera dentro de él y en sus destinos en el extranjero, como por las frecuentes visitas a las unidades o el interés por las personas que están bajo su mando. Por delante quedan la paulatina llegada de los Eurofighter, los primeros A400M, potenciar las relaciones internacionales, la presencia en misiones internacionales sin olvidar el bienestar de los españoles, contar con fuerzas expedicionarias o el disponer de unidades altamente cualificadas son, entre otros muchos, los ejes de actuación del Ejército del Aire en estos próximos años.

—La situación internacional actual, y previsiblemente la futura, implican a nuestra Fuerza Aérea en escenarios más allá de nuestro territorio nacional, ya sea en zonas de conflicto o en misiones de cooperación. ¿Dispone el Ejército del Aire de recursos suficientes para atender a todas estas necesidades?

—El nivel de ambición al que aspira el Ejército del Aire en un horizonte de quince años es el que estableció la Revisión Estratégica de la Defensa de 2002, donde el objetivo fijado se define claramente como la consolidación de la capacidad expedicionaria del Ejército del Aire. Hoy por hoy no podemos creer que se puedan cumplir todos los objetivos marcados en tres escenarios diferentes con los requisitos necesarios de protección a la Fuerza, supervivencia, o Apoyo a la Fuerza. Todavía no se satisfacen los requisitos para tres escenarios pero éste sigue siendo el objetivo porque creemos que el logro de este reto establecerá el peso específico que le corresponde a Es-

paña. Esto será una meta a alcanzar permanentemente aunque, hoy por hoy, debemos fijarnos metas más limitadas y realistas que las exigidas por el citado objetivo de desplegar en tres escenarios simultáneamente.

—¿En qué misiones internacionales, de apoyo de la paz o de carácter humanitario, participa el Ejército del Aire actualmente?

—La más importante en la que estamos involucrados en la actualidad es Afganistán. No cabe duda de que va a ser para el mundo occidental una misión de larga duración porque se trata, no sólo de reconstruir un Estado, sino de construir uno nuevo, ya que como tal no ha existido en los últimos años de la Historia. Nuestra presencia allí irá variando de forma constante en función de las características del escenario, de la orografía, de las distancias, de la capacidad para mantener suministros logísticos adecuados, de la extensión del terreno comparado con el número de fuerzas, etc. Es innegable que el Ejército del Aire tiene ya unidades que están



capacitadas y tienen la experiencia para poder actuar en ese escenario: Se trata de unidades de transporte o apoyo al combate, como el Ala 31, el EADA o el EZAPAC. Si llegara el caso, también tendríamos capacidad de desplegar, en un entorno de la OTAN, un contingente de aviones de combate para actuar en apoyo de las unidades terrestres.

En los Balcanes mantenemos en situación On Call una serie de efectivos, considerando en el total de los recursos que deben estar disponibles el desgaste que puede suponer su uso, en caso de ser requeridos.

Además, en este mundo tan cambiante, es necesario estar preparados continuamente para hacer frente a situaciones como las que hemos vivido recientemente en Costa de Marfil y en el sudeste asiático, donde hemos participado en la evacuación de ciudadanos españoles y extranjeros. En definitiva, hay que buscar un Ejército del Aire con unas capacidades que le permitan actuar en todo tipo de circunstancias, tanto en España como en el exterior, con la flexibilidad necesaria para adaptarse a cada escenario. Por eso hemos diseñado como modelo una Agrupación Aérea Táctica Expedicionaria, que pueda ser adaptada en función de las circunstancias y necesidades de cada misión.

Básicamente, el Ejército del Aire tiene que cubrir dos grandes cometidos. El permanente, el que tiene que ver con la vigilancia, control y defensa del espacio aéreo de soberanía. Y un segundo, el expedicionario, flexible para adaptarse a unas circunstancias difíciles de definir a priori. Por ejemplo, hace cuatro años no podíamos imaginar que íbamos a desplegar en Afganistán con carácter casi permanente y hoy, mirando hacia futuros escenarios, nos encontramos con la misma incógnita.

—Además de las misiones que nos ha comentado, ¿de qué manera contribuye el Ejército del Aire a preservar la seguridad y bienestar de los españoles?

—Junto a la misión permanente de vigilancia, control y defensa del espacio aéreo y a aquellas que desarrolla fuera de nuestras fronteras, el Ejército del Aire dedica un considerable esfuerzo a la cumplimentación de otros cometidos o misiones que, aún no siendo nuestra razón de ser, contribuyen a la labor que desarrollan otros Ministe-





José María Reiz Álvarez

rios. Entre ellas, podemos destacar las campañas de lucha contra incendios, el Servicio de Búsqueda y Salvamento, del que el Ejército del Aire es responsable dentro del espacio aéreo de soberanía nacional, las misiones de Vigilancia Aduanera en el marco del Convenio suscrito con el Ministerio de Economía y Hacienda y los vuelos de calibración de radioayudas y de transporte de personalidades.

Por último, dentro de la Operación "Romeo-Mike", iniciada por las Fuerzas Armadas para colaborar con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado tras los atentados del 11 de Marzo en Madrid, las unidades del Ejército del Aire están participando, con medios aéreos y terrestres, en la vigilancia y protección de instalaciones de interés estratégico y de líneas de comunicación.

—Aunque cualitativamente hombres y material son excepcionales es innegable que los recursos son muy justos. ¿Cómo ha sido y es para el EA la profesionalización total de su plantilla? ¿Puede aprovecharse este reducido tamaño para llegar a ser más eficaces, potentes y proyectables?

—El mayor problema con el que se enfrenta el Ejército del Aire hoy día con relación a su plantilla, es la cantidad de compromisos que tenemos en el exterior. Son situaciones que nos obligan a tener presencia no sólo en misiones reales, sino también en organizaciones de todo tipo, y en las que es habitual, sobre todo hasta ahora, aportar "lo mejor que tenemos", ya sea por su preparación, capacidades, conocimientos, niveles de idiomas, etc... Esto hace que la plantilla esté ajustada y nos obliga a un constante proceso de optimización y racionalización de los recursos, especialmente los humanos, y esto va a ser siempre así. En cuanto a las unidades, el concepto expedicionario obliga a tener unidades como el EADA (Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo), el EZAPAC (Escuadrón de Zapadores Paracaidistas) o el GRUMOCA (Grupo

Móvil de Control Aéreo), muy bien dotadas, muy bien preparadas y dispuestas a desplegarse en cualquier momento. En esas unidades es donde se debe centrar el esfuerzo para que su cobertura sea máxima. Hoy día podemos estar satisfechos. Aunque se pueda decir que la plantilla de recursos humanos es justa y un aumento sería bienvenido, en realidad lo que preocupa es que la cobertura de determinadas unidades, como las citadas anteriormente, se corresponda con el grado de cobertura alcanzado en el Ejército del Aire en general, y para conseguirlo habrá que arbitrar medidas y buscar procedimientos, como ofrecer incentivos o acercar

más aún estas unidades a la sociedad.

Se ha planteado recientemente, junto con los otros Ejércitos, ofrecer más plazas de categoría de tropa a extranjeros. El Ejército del Aire ha seguido este camino, pero en realidad, nuestro nivel de cobertura se encuentra en un 96% y el de retención es del 85%.

Afortunadamente, el

problema del reclutamiento no nos preocupa tanto como a los otros Ejércitos. La preocupación principal del Ejército del Aire se dirige hacia la búsqueda de la calidad, manteniendo criterios en el reclutamiento que aseguren esta calidad a través de los medios de selección. Para suplir las carencias, si la selección no fuese tan buena como quisiéramos, será necesario prestar más atención a los cursos de formación que mejoren la calidad, pero hasta el momento no hay motivos para ello. Hay que incentivar y motivar, y creo que el Ejército del Aire está haciendo un intenso esfuerzo en este ámbito.

Para el personal que abandona el Ejército del Aire estamos buscando todo tipo de soluciones de futuro, que no estén dirigidas exclusivamente hacia la promoción interna a la Guardia Civil, a la Policía Nacional o a las administraciones locales. El problema que se presenta al Ejército del Aire es que el soldado no es combatiente, excepto en unidades específicas como las que he-

«En definitiva, hay que buscar un Ejército del Aire con unas capacidades que le permitan actuar en todo tipo de circunstancias, tanto en España como en el exterior, con la flexibilidad necesaria para adaptarse a cada escenario»

mos nombrado y, por tanto, la tasa de permanencia no puede superar un cierto porcentaje de la plantilla total. Los que permanezcan como tropa permanente se dedicarán a tareas de apoyo o incluso de seguridad en las bases. Mientras tanto, para resolver el problema de la salida para quien no logre esa permanencia, será necesario incentivarlo, bien por medio de ventajas para entrar en la administración, o bien a través de cursos, antes de la finalización del compromiso, que les capaciten para integrarse en la vida civil. Actualmente, se están estudiando diversos modelos para ofrecer una mayor satisfacción profesional y social a aquéllos que tengan que abandonar las Fuerzas Armadas, redundando a su vez en la mejora de la capacidad de reclutamiento. Por ejemplo, existen en la actualidad puestos dentro de las Fuerzas Armadas que podrían nutrirse con este personal que va a abandonar su vida militar. Lo que es necesario entender, y hacer llegar a los profesionales de la categoría de tropa, es que no todo el mundo puede alcanzar la condición de permanente y que, por otro lado, la cobertura de la plantilla de Tropa Permanente debe seguir un proceso escalonado.

—**¿Cuáles son los principales objetivos y los resultados de la conferencia de Jefes de Estado Mayor europeos EURAC? ¿Cómo está funcionando nuestra participación en la OTAN, Euro Air Group, NAEW, etc.?**

—Los compromisos fundamentales del Ejército del Aire y del uso de su Fuerza se encuentran en el seno de la Unión Europea y de la OTAN. Por el Tratado de Helsinki de 2003, España se comprometió a contribuir con unas fuerzas determinadas al catálogo europeo. En la OTAN, el planteamiento de la Defensa y de Fuerzas que se hace cíclicamente hace que el Ejército del Aire tenga la entidad que tiene hoy en día. Además, hay otras organizaciones de menor envergadura, como son el European Air Group, en el que existe un órgano de transporte aéreo para fomentar una posible cooperación en un pool de transporte, lográndose así un uso más optimizado de los recursos existentes, que son escasos. Otro foro de interés es el de EURAC, o Conferencia de Jefes de Fuerzas Aéreas europeas, que suma en la actualidad 20 miembros pero



José María Reiz Álvarez

que podrá ser ampliado en el futuro. Por último, se encuentran los programas en el ámbito de la OTAN, como los de mantenimiento, modernización o alerta temprana a los que España contribuye con el tanto por ciento que le corresponde.

—**¿Qué supondrá para el Ejército del Aire la paulatina entrada en servicio del Eurofighter-2000 (Typhoon)? ¿Cuál es ahora el futuro de los F-18 y F-1?**

—Estamos muy satisfechos con las características del Eurofighter, con el que estamos viviendo los primeros momentos de su entrada en servicio en una base aérea. Ello es posible, además de por el apoyo de la Industria, por la capacidad de los recursos del Ejército del Aire. Los retos de un nuevo sistema de armas, que además es tecnológicamente complejo, son siempre elevados. Ha sido una buena noticia saber que el 14 de diciembre se fir-

mó la Tranche 2, que asegura para España el completar las necesidades de tres escuadrones, uno de ellos de conversión operativa, y llegar así hasta 54 aviones. Antes del 2007 habrá que firmar la Tranche 3, con lo que España dispondrá de otros dos escuadrones que serán los que, a medida que los aviones vayan incorporándose al Ejército del Aire, reemplacen paulatinamente a los F-1 y que sumarán el total de 87 aviones. Se trata de un avión de la quinta generación, de los llamados "swing-role", una aeronave que debe satisfacer los requisitos de aire/aire y aire/superficie por sus elevadas prestaciones, capacidad de combate todo tiempo y precisión. Quiero destacar que, siendo un avión todavía más complejo que el F-18, el trabajo con la industria, no sólo al principio, sino a lo largo de su vida, es una constante que nos obliga a afrontar y a estudiar cuál será el futuro del mantenimiento en todos los escalones, quizá con planteamientos distintos a los actuales. Ya no hablamos tanto de externalización, sino de trabajar día a día con la Industria, no sólo en el tercer escalón, también en los más bajos, ya que esta manera de trabajar va a ser el futuro. Esto plantea grandes desafíos como el mantenimiento de los aviones en escenarios lejanos donde el Ejército del Aire no disponga orgánicamente de todos los sistemas. El gran esfuerzo del sistema logístico integrado hecho para los hasta ahora 600 Eurofighter de los cuatro socios, y los que llegarán con los posibles clientes, es mantener unidos los criterios desde el proceso de producción hasta los que se desarrollan en el futuro. El logro mayor es estandarizar todos los Eurofighter a un sistema operativo común. Para hacerse una idea del este reto sólo hay que pensar en nuestros cinco aviones hasta la fecha, a los que se está haciendo paulatinamente un retrofit para igualarlos a los del batch 2 que llegarán a continuación, ya que no tienen el mis-

«El mayor problema con el que se enfrenta el Ejército del Aire hoy día con relación a su plantilla es la cantidad de compromisos que tenemos en el exterior. Son situaciones que nos obligan a tener presencia no sólo en misiones reales, también en organizaciones de todo tipo»

mo software operativo. Por todo ello, mantener unificadas las estructuras, las diferentes tranches, etc... no es sólo un gran desafío, sino que supone también un enorme esfuerzo.

—Con el Eurofighter plenamente integrado el siguiente paso es pensar en el sustituto

del F-18. ¿Qué previsiones hay y qué opinión de la llegada del A-400M, los UCAV's y el futuro entrenador avanzado?

—Con la MLU, Mid Life Update, que estamos realizando al F-18 pretendemos mantenerle operativo hasta el año 2020, momento en el que nos planteamos su sustitución. Lo que se está estudiando ahora en el mundo entero es un nuevo concepto, en el que participan los UCAV's, o aeronaves de combate no tripuladas, de los que algunos ya están en fase de viabilidad. No cabe duda del porvenir que este tipo de aeronaves tiene en áreas como el reconocimiento o la guerra electrónica, pero se sigue sin poner en duda la supervivencia del avión de combate y superioridad aérea, un conjunto máquina-piloto que tendrá que seguir existiendo. De estos UCAV's, además de su flexibilidad, se espera de ellos que estén dotados con las últimas tecnologías y con los sistemas de datalink pertinentes para que disminuya considerablemente el tiempo de adquisición de blancos, que sean muy polivalentes y que puedan adquirir información recibida desde satélites y desde otros UAV's. Estamos en la actualidad en un momento muy abierto y el Ejército del Aire está muy interesado en un UAV del tipo MALE (Medium Altitude Long Endurance), aeronaves con una autonomía elevada y alta carga de pago que le permita transportar sensores adecuados y que jugarán un papel fundamental en el concepto IS-TAR (Intelligence, Surveillance, Target Acquisition & Reconnaissance).

Respecto a los aviones de transporte, la llegada a partir de finales del 2011 del A400M supondrá cambios enormes para nosotros en dos aspectos: en las posibilidades de transporte y despliegue del Ejército del Aire y colaboración

«Estamos muy satisfechos con las características del Eurofighter, con el que estamos viviendo los primeros momentos de su entrada en servicio en una base aérea»

y apoyo al resto de Fuerzas Armadas españolas, y, por otro lado, en la capacidad de reabastecimiento en vuelo, pues el Ejército del Aire dispondrá de 9 kits, de manera que podrá haber en cualquier momento hasta 9 aviones de reabastecimiento a la vez de entre los 27 previstos. Aunque el compromiso con este sistema de armas es firme, aún hay que decidir su despliegue, si será en un sitio único o en dos bases diferentes.

En cuanto a los aviones de escuela, actualmente, el primer condicionante para el futuro es ver cómo evoluciona el AEJPT (Advanced European Jet Pilot Training), un sistema de entrenamiento, que incluye el avión, en el que estamos implicados y que para nosotros es clave pero del que tendremos

sar a uno de tres, pero hasta la llegada de esta solución tenemos cubiertas nuestras necesidades, incluso utilizando posibles soluciones interinas. Podríamos además llegar a tener recursos que exceden nuestras necesidades: son oportunidades en forma de horas de vuelo de F-5 que podemos aprovechar en forma de acuerdos bilaterales o multinacionales con naciones que necesitan cubrir sus necesidades de formación, a través de acuerdos tripartitos en los que se incluya a la industria nacional. Nuestros F-5 disponen de Glass Cockpit y pueden simular adecuadamente la representación en cabina de aviones como el F-16, avión que está presente en muchas fuerzas aéreas europeas aliadas. En las soluciones, tanto a largo plazo con el AEJPT como con las interinas, la industria tiene que jugar un papel fundamental.

España está implicada en la fase de requerimientos del AEJPT, al igual que otras muchas naciones europeas,



que seguir su evolución hasta tomar una decisión definitiva. Realmente no tenemos demasiada urgencia porque la actualización de los F-5 también nos permite tener cubiertas nuestras necesidades de formación hasta el 2020, pero, si antes surgiera una aproximación europea, queremos participar en ella. Evidentemente, con este entrenador europeo tendríamos que plantearnos el futuro de los F-5 y C-101 y si el tradicional sistema de formación de pilotos de combate en cuatro fases es el adecuado y sigue vigente o hay que pa-

y de las decisiones que se tomen saldrá el tipo de formación que se dará en el futuro. En la fase segunda se quiere alcanzar un acuerdo firme sobre los requisitos del avión, ya que decidir, por ejemplo, que sea transónico podría penalizar la fase de conversión operativa, siendo más larga y consumiendo más recursos de aviones de primera línea, pero cada país tiene sus necesidades y líneas de acción determinadas y, como digo, nosotros hasta el 2020 tenemos asegurado nuestro entrenamiento. Otros países pueden optar

por otras soluciones, como formar a sus pilotos de combate en EE.UU. También la industria ha realizado nuevas propuestas, como el MAKO de EADS, la de Dassault o la opción italiana de AerMacchi, que está en fase muy avanzada. El gran problema son los números, pues no son más de doscientos pilotos los que hay que formar por año. Francia es la más necesitada, con 75 por año, seguida por Grecia, Italia, etc. y para nosotros la cifra no es mucho más de 20 por año.

—¿Cómo sintetizaría la actividad del Ejército del Aire en este 2004 y qué espera para el 2005?

—Con la perspectiva de un recién llegado que ha hecho muchas visitas, sí que puedo decir que el

Ejército del Aire ha consolidado en el 2004 un sistema de mando y control muy avanzado y capaz. La entrada en servicio del GRUNOMAC y la actualización del Grupo Central de Mando y Control, junto al nivel de los radares y sistemas de vigilancia aérea, o los sistemas de armas en servicio, como el F18, nos permite sentirnos verdaderamente orgullosos. Respecto a la dimensión expedicionaria, desde que desplegamos en Aviano hemos ido adquiriendo una experiencia y unas capacidades excelentes que estamos en proceso de consolidación para poder actuar con agrupaciones expedicionarias al menos en dos escenarios.

Un objetivo importante es la modernización de los sistemas de armamento. El modelo del Ejército del Aire, con la validación del AMRAAM para el F-18, la participación en el Programa Meteor o en el IRIS-T y la probable adquisición de misiles de largo alcance como el Taurus, hace que nos mantengamos muy avanzados en armamento de precisión. La ventaja de nuestro F-18 respecto a otras fuerzas aéreas no se basa en el número de unidades sino en que su calidad y los sistemas con que cuen-

ta superan a los aviones de muchos países. Además, con la entrada en servicio del Eurofighter dispondremos de otro sistema de armas altamente eficaz. Ahora el siguiente paso, tras la modernización y actualización del armamento,

es la precisión, pasar de armas guiadas por láser a guiados mixtos láser y georreferenciados. Es una precisión que nos exige la participación en los actuales escenarios multinacionales y, por ello, tenemos programas como la adquisición de kits Enhanced Paveway II. Nos encontramos en el camino de lograr esta precisión y podemos estar muy satisfechos de ello.

Pero hablamos siempre de aviones y no quiero olvidarme del personal, nuestro elemento fundamental, y unidades como

el EZAPAC o el EADA son clave para la Fuerza Expedicionaria que pretendemos, como es el caso de lo que estamos viviendo en Afganistán. Sus capacidades son básicas para los despliegues actuales y futuros y su trabajo es magnífico en la proyección, la seguridad y el apoyo a la Fuerza. La modernización, los aviones, los recursos materiales son fundamentales pero, si el personal no está motivado, si no está imbuido del espíritu y honor recogidos en las Reales Ordenanzas, nada de lo mencionado puede funcionar correctamente. Tengo que decir que, después de visitar distintas unidades, se puede estar satisfecho del liderazgo de los jefes, de la preparación, del orgullo compartido entre las distintas unidades y el de pertenecer a un conjunto, de la confianza mutua existente en la cadena de mando y de contar con equipos de personas conocedores y orgullosos de su misión. Todo esto ya existe pero hay que seguir fomentándolo. En un Ejército cada vez más avanzado tecnológicamente es muy necesario copiar el ejemplo del pasado y no abandonar los valores tradicionales necesarios en la vida militar. Yo, personalmente, hago

un esfuerzo y me preocupo por inculcarlo y es el fin principal de la mayoría de las visitas que hago: no sólo conocer el magnífico Ejército del Aire que ya tenemos y hacia el que vamos, sino también estimular e ilusionar a la gente por una misión, que es la que nos da el pueblo español por medio de la Constitución. Hay que conseguir que los españoles estén cada vez más orgullosos de los profesionales que trabajan en el Ejército del Aire. Debemos demostrar al ciudadano que realmente somos ese escudo que él necesita para que los riesgos, si es que existe alguno, sean afrontados primero por nosotros porque así lo hemos decidido voluntariamente. También debemos hacer palpable que los presupuestos invertidos en recursos de Defensa contribuyen a la prosperidad y al progreso, que no es un dinero de segunda, porque sin la seguridad que dan las Fuerzas Armadas no son posibles ni el progreso ni la prosperidad ni la paz. Por ello, el esfuerzo último es que los recursos que nos han sido dados por la sociedad española sean bien aprovechados.

Todo esto lo hacemos en nuestra misión permanente aquí en España y, lo que llamábamos antes la "Lanza", debe ser ahora una lanza con la que exportar esa paz, seguridad y prosperidad a sitios donde de momento no la tienen. Es este espíritu con el que deben ir los militares del Ejército del Aire que salgan fuera, orgullosos de que lo que hemos conseguido en casa se lo podamos llevar y ofrecer a otros. Lo que nos queda, como dicen las Ordenanzas, es recibir ese estímulo y apoyo por parte de una sociedad que comprenda que actuamos con los principios que emanan de la Constitución. Institucionalmente el reconocimiento de las Fuerzas Armadas es grande, quizá todavía se deba hacer un esfuerzo para retirar de la sociedad una imagen totalmente superada y arcaica de lo que son las Fuerzas Armadas y los hombres que la componen, y poco a poco se va haciendo. El reconocimiento que espera el militar es el mismo que cualquier otro miembro de la sociedad que contribuye a ella; no pretendemos medallas, sólo que se reconozca nuestra labor, una misión encomendada por los propios ciudadanos a través de la Constitución ■

«La llegada a partir de finales de 2011 del A400M supondrá cambios enormes para nosotros en dos aspectos: en las posibilidades de transporte y despliegue del Ejército del Aire y colaboración y apoyo al resto de Fuerzas Armadas españolas y, por otro lado, en la capacidad de reabastecimiento en vuelo»