

# «El Ejército del Aire es una fuerza eficaz, capaz y creíble»

**CORONEL JOSÉ TAMAME CAMARERO**  
*Director de Revista de Aeronáutica y Astronáutica*

TRANSCURRIDOS YA MÁS DE SEIS MESES OCUPANDO EL PUESTO, Y AUNQUE ÉL MISMO MENCIONA EL CONOCIMIENTO QUE LE PROPORCIONÓ SU PREVIA EXPERIENCIA COMO SEGUNDO JEFE DE ESTADO MAYOR, PARECÍA APROPIADO EL MOMENTO DE SOLICITAR UNA ENTREVISTA DE NUESTRA REVISTA AL JEFE DE ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO DEL AIRE.

CONSCIENTE DE LA LIMITACIÓN DE SU AGENDA, RAA AGRADECE AL JEMA EL TIEMPO QUE LE DEDICA PARA LA REALIZACIÓN DE ESTA BREVE, Y SIN EMBARGO DENSA, A LA VEZ QUE DISTINTA ENTREVISTA.

— **Ante todo, mi general, muchas gracias. Y si me permite, entramos directamente en materia.**

— Gracias a vosotros. Adelante.

— **La primera pregunta, mi general, es inevitable: ¿Cuál fue su primer sentimiento, su primera reacción, al conocer que iba a ser nombrado JEMA?**

— Son varias las emociones que se agolpan en la mente cuando una noticia de semejante trascendencia para la carrera profesional de un militar se produce. Por una parte es la satisfacción que se siente por haber sido elegido para dirigir el Ejército del Aire. Por otro lado se suma la alegría y el orgullo de pasar a ser el máximo representante de los logros y las aspiraciones del excepcional equipo humano que constituye el Ejército del Aire.

Bien es cierto que a esas alturas llevaba ya dos años ejerciendo el cargo de Segundo Jefe de Estado Mayor, lo que me permitía tener un contacto y un conocimiento de primera mano de la situación del Ejército del Aire, pero, evidentemente, a ello se sumó el sentimiento de responsabilidad. Una responsabilidad que es intrínseca al cargo, pero que se ve amplificada por las circunstancias especiales en las que se

encuentra España y a las que el Ejército del Aire no es ajeno.

— **¿Cuál es su visión del Ejército del Aire en relación con las responsabilidades y funciones encomendadas?**

— El Ejército del Aire es una fuerza capaz y creíble, y así lo viene demostrando en cada una de las operaciones en las que participa. Es un equipo integrado de personas enfocado en prestar servicio a España y los españoles como experto en el ámbito aeroespacial, entendiéndolo no solo como el entorno donde operar y controlar, sino también desde el que se puede influir, tanto en el campo de la Defensa como en otras áreas de la acción del Estado.

Por nuestras características propias manejamos medios costosos de adquirir, de mantener y de operar. Tenemos una Fuerza que a diario cumple con eficacia y eficiencia las misiones que

**«Tenemos una Fuerza que a diario cumple con eficacia y eficiencia las misiones que le han sido asignadas, y que se adiestra y prepara para prestar sus servicios en las mejores condiciones cuando le es requerido»**

le han sido asignadas, y que se adiestra y prepara para prestar sus servicios en las mejores condiciones cuando le es requerido. Disponemos de un Apoyo a la Fuerza que se encarga de sostenerla y dotarla de los medios materiales, de personal y económicos adecuados, tarea especialmente difícil en la situación coyuntural en la que nos vemos involucrados. Y tenemos unos Órganos de Dirección dimensionados adecuadamente para la gestión y control de toda esta organización, que basan su actuación en la excelencia, en la preparación intelectual y en el cultivo de los valores militares.

— **Una pregunta obligada: ¿Cuáles son sus primeros objetivos? ¿Y sus primeras acciones para alcanzarlos?**

— El primer objetivo del Ejército del Aire, su razón de ser, es cumplir con las misiones asignadas, que podemos resumir en dos grandes áreas. Por un lado, preparamos a nuestras unidades para que puedan ser empleadas con eficacia, siendo así el Ejército del Aire una fuerza eficaz, creíble y capaz de reaccionar de forma rápida y flexible en cualquier parte del mundo donde sea requerida su presencia. Por otro lado, seguir llevando a cabo las misiones operativas que nos han encomendado y encomienden en el próximo futuro, como mejor exponente del empleo del Poder Aeroespacial en beneficio tanto de los planes operativos como en apoyo de otros organismos del Estado.

Para contestar a la segunda pregunta sería necesario explicar el Plan de Acción del Ejército del Aire, para lo que necesitaríamos algunas páginas



más... Pero lo que sí quiero recalcar es cuáles son las directrices generales, las líneas maestras, que han de inspirar nuestra actuación.

La primera de estas líneas de acción es la adaptación a la situación económica actual manteniendo nuestro nivel de eficacia. Con menos se hace menos. La reducción en los presupuestos nos ha de llevar a priorizar nuestras acciones y a focalizarnos en aquellas áreas en las que somos expertos y en las que realmente aportamos un valor añadido. En este sentido, y ya que lo he mencionado anteriormente, el Plan de Acción del Ejército del Aire ha sufrido un profundo proceso de revisión que le permite seguir siendo una herramienta de planeamiento útil en esta situación de crisis.

La segunda, pero no menos impor-

## «Dentro de las líneas generales que han de inspirar nuestra actuación, la primera de ellas es la adaptación a la situación económica actual manteniendo nuestro nivel de eficacia»

— ¿En qué forma cree que afecta la crisis, en particular al Ejército del Aire, respecto de los otros dos ejércitos? ¿Alguna medida a tomar en la que haya que hacer más hincapié para el Ejército del Aire que en el Ejército de Tierra o la Armada?

— Todo en la aviación es caro, precisamente para minimizar los riesgos inherentes a la actividad de volar. Si añadimos que nuestros aviones han de

donde un avión operado y apoyado por 50 personas está teniendo una gran repercusión en la operación contra la piratería en el Cuerno de África, donde además son los coordinadores de las operaciones aéreas de patrulla marítima de la Unión Europea en esa parte del mundo. Igualmente vimos esta capacidad de reacción en el despliegue realizado para las operaciones en Libia o, más recientemente, en la participación en la misión de Mali. En definitiva, es rentable invertir en el Ejército del Aire.

Es cierto que como grandes consumidores de combustible, nos vemos especialmente afectados por los recortes presupuestarios en este apartado, agravados por el aumento del precio de los carburantes. Las asignaciones de crédito disponibles para combustible son inferiores a las necesidades, lo que afecta también al Ejército de Tierra y a la Armada. Esto se traduce en nuestro caso en una reducción en la capacidad de generar horas de vuelo y, por consiguiente y en aras de mantener la seguridad, nos hemos visto obligados a tomar medidas adecuadas.

— ¿Qué nos puede decir respecto de los actuales programas ya en marcha, programas en ciernes, programas futuros? Prioridades y formas de actuación previstas.

— El Ejército del Aire siempre ha intentado dotar a sus unidades de los medios técnicos más avanzados, como la forma más eficaz de conseguir la superioridad en el enfrentamiento necesaria para la consecución de su misión. Todo ello basado en el mayor grado posible de colaboración con la industria nacional y teniendo en cuenta que sea asumible con los recursos económicos asignados.

Las medidas de austeridad en los presupuestos del Ministerio de Defensa, tomadas desde el año 2008, han obligado a trastocar los planes de modernización de las capacidades del Ejército del Aire. Los grandes programas de adquisición se han visto afectados en la disponibilidad de fondos comprometidos, lo cual ha forzado a renegociar contratos en curso con los principales proveedores y a extender la vida operativa de algunas flotas.

No obstante, el plan de implantación del nuevo avión C.16 en el Ala 14 con-



Josué Hernández Carrillo

tante, es mantener los estándares de seguridad en la operación, a pesar de la situación económica. La seguridad es irrenunciable para mantener la operatividad de nuestras unidades y utilizar correctamente los recursos que España pone a nuestra disposición, principalmente el personal. En este sentido ya han sido tomadas las medidas oportunas, algunas sin duda dolorosas, que buscan mantener en un nivel aceptable el riesgo en nuestras actividades, tanto para el Ejército del Aire como para la sociedad a la que servimos.

ser utilizados en situaciones de combate o en entornos hostiles, donde son cruciales la superioridad en el enfrentamiento y la protección del personal, los costes de adquisición y mantenimiento se disparan.

Pero no todo es negativo. A la hora de utilizar la fuerza, en el Ejército del Aire tenemos la ventaja de que un reducido destacamento, fácil y rápidamente desplegable, produce grandes efectos con un consumo escaso de recursos. Así viene siendo demostrado por el destacamento Orión en Yibuti,

## «En el Ejército del Aire tenemos la ventaja de que un reducido destacamento, fácil y rápidamente desplegable, produce grandes efectos con un consumo escaso de recursos»

tinúa adelante, y como ejemplo de ello, desde el 1 de febrero, el QRA<sup>1</sup> de Albacete lo llevan a cabo aeronaves de este tipo. Esta entrada en servicio del C.16 en la Base de los Llanos supondrá el comienzo del proceso definitivo de baja del servicio de los C.14. En cuanto al transporte A-400M, el programa sigue el calendario establecido tras los ya conocidos retrasos.

A final del año 2012 se han recibido los dos últimos D.4 de vigilancia marítima, lo que completa la dotación de 8 aviones, y permite que comiencen a operarlo en el 802 Escuadrón en sustitución de los D.2, que tan buen trabajo han realizado en sus más de treinta años servicio.

Por la mencionada falta de recursos, no se han podido comenzar los programas de sustitución de los aviones de enseñanza, ni la adquisición de plataformas no tripuladas para misiones ISR<sup>2</sup>.

Una vez que casi se ha completado la dotación de sensores fijos del SIMCA<sup>3</sup>, se ha iniciado el proceso para desarrollar un sensor móvil que cumpla con los requisitos establecidos por el GRUMOCA<sup>4</sup>, basándose en las buenas capacidades de los sensores que la industria nacional nos ha proporcionado.

Otro aspecto relevante, que siempre ha estado presente en la mentalidad del Ejército del Aire, es su capacidad expedicionaria. No en vano en breve se cumple el centenario del primer despliegue de la Aviación Militar española. El Ejército del Aire mantiene su esfuerzo en completar y mejorar las capacidades de despliegue de sus unidades, del sistema de mando y control y de los puestos de mando.

Por último, quiero destacar los esfuerzos que se van a acometer en el ámbito del ciberespacio por parte del Ejército del Aire, aportando así sus capacidades a los planes del Ministerio de Defensa y del EMAD en esta nueva forma de confrontación, en la cual el Ejército del Aire aspira a ser referencia.

## «Invertir en el Ejército del Aire es rentable»

—En relación con los denominados sistemas aéreos “no tripulados”, una vez creada su Escuela en Salamanca, ¿cuáles son sus intenciones? ¿cómo afectarán estos sistemas al Ejército del Aire?

—En primer lugar hay que decir



Josué Hernández Carrillo

## «El Ejército del Aire aspira a ser referencia en el ámbito del ciberespacio»

que aunque habitualmente utilizamos la expresión “no tripulados” para calificar estos sistemas, en realidad hay un “piloto” detrás de la operación de estos aviones.

Debíamos pues, para construir este nuevo edificio con una sólida base, comenzar preparando al personal encargado de la operación de estos sistemas y dotarle de la capacitación técnica y legal necesaria. Para ello, basándonos

en la legislación que asigna al Ejército del Aire la responsabilidad de la expedición de titulaciones, pusimos en marcha la Escuela de UAS<sup>5</sup> en Salamanca. Ya se han realizado 5 cursos con más de 80 alumnos, con lo cual podemos decir que los cimientos ya están sólidamente contruidos.

El siguiente paso debe ser la regulación del uso del espacio aéreo por parte de estos sistemas. Toda vez que ya se han establecido los mecanismos para poder autorizar el vuelo en espacio aéreo segregado, en la actualidad el Ejército del Aire participa en todos los foros en los que se trabaja para conseguir el vuelo de UAS en espacio aéreo de circulación general, aportando su punto de vista como experto en la gestión del espacio aéreo y como principal usuario de estos sistemas “remotamente tripulados”.

La tercera etapa, la más complicada en la coyuntura actual, es la adquisición de los sistemas de armas. La austeridad presupuestaria impide acometer la compra de estos aviones, pero hay que decir que, dado que el trabajo de estudio previo ya ha sido realizado y es continuamente revisado, estamos en disposición permanente para, si se nos dota del crédito necesario, adquirir los sistemas aéreos no tripulados que nos permitan cumplir con mayor eficacia nuestros cometidos, a la par que nos coloquen a la vanguardia tecnológica en este campo.

—Participación del Ejército del Aire en operaciones internacionales. ¿Puede resumirnos el presente y cómo prevé el futuro? (Afganistán, Sahel...)

—Además de apoyar con sus capacidades a todas las operaciones de las Fuerzas Armadas, actualmente el Ejército del Aire tiene elementos directamente implicados en las operaciones de Afganistán, en el Cuerno de África y, más recientemente, en Mali.

Respecto de la operación de Afga-

nistán, seguimos siendo responsables de la FSB<sup>6</sup> de Herat, elemento imprescindible del despliegue español en la zona, que será pieza clave para el repliegue de nuestras fuerzas cuando haya de producirse. Fuimos los primeros en llegar para apoyar el despliegue de las demás fuerzas españolas, y seguramente seremos de los últimos en regresar. Además de la FSB, tenemos desplegadas en zona de operaciones capacidades fundamentales en lo que se refiere al apoyo del contingente, como son el hospital de la FSB, los helicópteros de evacuación médica, los aviones de transporte, los equipos de apoyo aéreo cercano y el destacamento de servicios aeronáuticos en la PSB<sup>7</sup> de Qala-i-Naw. Todas estas capacidades muy probablemente estarán también entre los últimos elementos a replugar. Añadido a lo anterior, como no podía ser de otra forma, estamos preparados para reforzar las capacidades de la FSB durante la fase de repliegue si se considerara necesario. Si se nos requiere, allí estaremos.

En cuanto a nuestro destacamento en Yibuti, que ha cumplido recientemente cuatro años de presencia en zona, quiero, de nuevo, insistir en el hecho de haberse convertido en referencia indiscutible para los demás aviones de patrulla marítima allí desplegados, y reconocida pieza clave para el Mando de la operación.

Por último, unidades del Ejército del Aire han sido requeridas para participar en una nueva operación, esta vez en Mali, para evitar que se materialice la amenaza a la paz y estabilidad regional, que significaría la desintegración de ese país, convirtiéndolo en terreno abonado para el florecimiento de organizaciones terroristas y de bandas de crimen organizado a las mismas puertas de la Unión Europea. A las órdenes del Jefe de Estado Mayor de la Defensa, hemos desplegado uno de nuestros aviones de transporte T.10 en apoyo de las fuerzas francesas y africanas implicadas en la operación, en cumplimiento de la Resolución 2085/2012 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas. Una vez más, un reducido destacamento que, con un coste relativamente pequeño, genera un gran rendimiento tanto operacional y táctico como a nivel estratégico. También en el



**«En Afganistán fuimos los primeros en llegar para apoyar el despliegue de las demás fuerzas españolas, y seguramente seremos los últimos en regresar»**

marco de esta operación, el Ejército del Aire está colaborando en la ejecución de los apoyos en nuestras bases aéreas a los aviones de países aliados que participan en la operación.

**—La enseñanza en el Ejército del Aire. Parece que los cambios en los sistemas de enseñanza en las academias militares han recibido algunas críticas. ¿Cómo ve, mi general, la formación de nuestros nuevos profesionales, y cómo cree que va a afectar al futuro del Ejército del Aire?**

—El ser humano siempre es reactivo a

cambiar, ya que toda evolución siempre produce incertidumbre e inseguridad. Por ello siempre que se producen cambios, sobre todo del calado que ha supuesto la imbricación de la enseñanza militar y la civil, surgen críticas más o menos constructivas. El nuevo modelo de enseñanza apenas acaba de empezar a funcionar y, con los lógicos problemas de algo que comienza a rodar, está dando buenos resultados inicialmente. No obstante, hay que dejar tiempo para que madure y se desarrolle el concepto. ¿Críticas? Las ha habido, las hay y las habrá siempre.

Lo que es claro es que necesitamos que las Academias nos nutran con personal preparado militar, técnica y humanísticamente, y que la calidad de salida debe mantenerse en el alto estándar que el sistema anterior proporcionaba. Necesitamos militares capaces de cumplir con los retos del presente, y preparados para atender los desafíos que en el futuro puedan surgir.

Tener militares más cualificados desde el origen no puede sino redundar en beneficio de una mejor preparación para cumplir con sus objetivos. En este sentido, la doble titulación es una ventaja añadida, pero no la razón de la existencia de este nuevo sistema. En cualquier caso, no debemos permitir que los planes de estudio para obtener esa doble titulación nos impidan cumplir con el objetivo principal: formar a cuadros de mando, a los militares del Ejército del Aire del futuro.

—Quizá por su importancia me permito dejar para el final la siguiente pregunta: el personal. ¿Cómo cree que el personal del Ejército del Aire está sobrellevando la situación general de crisis?, ¿Tiene alguna medida prevista o en marcha de tipo organizativo o de cualquier otro signo?

—Pues como cabría esperar: con profesionalidad, con entrega y con espíritu de sacrificio para continuar siendo eficaces con menos recursos disponibles.

Después de cuatro años de reducción constante de un porcentaje muy elevado de los presupuestos dedicados a sostenimiento, ya poco se puede mejorar de los procesos de gestión de recursos. La capacidad de generación de horas de vuelo para el entrenamiento de las tripulaciones ha alcanzado mínimos históricos. Como tampoco estamos dispuestos a reducir las condiciones de seguridad en la operación de nuestros medios aéreos y sistemas asociados, ha llegado el momento de tomar medidas de carácter estructural.

Soy de la opinión de que el que vuela, debe hacerlo con el mejor entrenamiento que se le pueda proporcionar, aun a costa de dejar a otros con unas capacidades latentes ahora, pero fácilmente recuperables a corto plazo. No concibo un Ejército del Aire en el que las unidades no estén al 100% operativas para cumplir su misión.

## «Necesitamos militares capaces de cumplir con los retos del presente, y preparados para atender los desafíos que en el futuro puedan surgir»

Por otra parte, la aplicación de la Directiva de Política de Defensa 2012 ha lanzado un procedimiento que está estudiando la mejor forma de organizar y dimensionar las Fuerzas Armadas, y la ubicación geográfica de las instalaciones. Los altos órganos del Ministerio están trabajando en ello, y el Ejército del Aire contribuye con su personal y sus conocimientos al proceso. Los resultados empezarán a ser conocidos al final del primer semestre de este año.

del Aire del que debemos sentirnos orgullosos. Debemos seguir trabajando siguiendo su ejemplo, y me consta que así lo hacen todos los días los hombres y mujeres del Ejército del Aire, lo cual quiero agradecer como vuestro Jefe de Estado Mayor y como español.

Pero si en algún momento tenéis dudas, mirad a vuestro alrededor. En nuestros puestos de trabajo diario siempre tenemos a la vista una escarapela o una bandera de España y un



José Hernández Carrillo

—Mi general, ¿algún mensaje final...?

—Sí, me gustaría decir que son muchos los retos a los que nos enfrentamos. Continuamos teniendo ante nosotros un futuro lleno de incertidumbres y de problemas que resolver. Esto no es nada nuevo; los que nos han precedido en el Ejército del Aire también han tenido que vencer dificultades y asumir sacrificios, quizás incluso más difíciles que los que ahora aparecen ante nosotros. Ellos superaron esos obstáculos para dejarnos en herencia este Ejército

«No concibo un Ejército del Aire en el que las unidades no estén al 100% operativas para cumplir su misión»

emblema del Ejército del Aire. Llenemos de sentido ambos símbolos con nuestro esfuerzo, dedicación y trabajo diario, para que sean sinónimo de excelencia. La Patria y nuestra vocación así lo demandan.

Gracias a todos ■

<sup>1</sup>QRA: Quick Reaction Alert (Alerta de Reacción Rápida).

<sup>2</sup>ISR: Intelligence, Surveillance and Reconnaissance (Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento).

<sup>3</sup>SIMCA: Sistema Integrado de Mando y Control Aéreo.

<sup>4</sup>GRUMOCA: Grupo Móvil de Control Aéreo.

<sup>5</sup>UAS: Unmanned Aerial System (Sistema Aéreo No-tripulado).

<sup>6</sup>FSB: Forward Support Base (Base de Apoyo Avanzado).

<sup>7</sup>PSB: Provincial Support Base (Base de Apoyo Provisional).