

EL Ejército del Aire en la Pascua Militar

IGNACIO MANUEL QUINTANA ARÉVALO
Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire

INTRODUCCION

POR primera vez, desde que fui designado Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire y de acuerdo con la tradición, me dirijo al comienzo del nuevo año, a todos los miembros del Ejército del Aire, a través de las páginas de nuestra Revista de Aeronáutica y Astronáutica.

Deseo en primer lugar felicitaros con motivo de la Pascua Militar y de las fiestas que acaban de pasar, y haceros llegar, junto a vuestras familias, mis mejores deseos de Paz y Felicidad para el año 1995. Especialmente dirijo mi más cálida felicitación a quienes participan en operaciones de Mantenimiento de Paz, lejos de España y a sus familias que se han visto privadas de su compañía en fiestas tan señaladas.

Al dejar el año 1994, es hora de hacer un balance de las actividades y acontecimientos más relevantes para el Ejército del Aire en el año que acaba de terminar. Es el momento de mirar atrás para replantear el futuro.

Este nuevo año de 1995, de confirmarse el cambio en la tendencia de la situación de crisis económica que ha afectado a España, podría suponer para el Ejército del Aire, la transición desde unos presupuestos muy restrictivos, que han condicionado la actividad y las inversiones en los últimos años, a un incremento paulatino de las asignaciones presupuestarias que nos vayan aproximando a nuestro objetivo de Fuerza.

Por ello y a pesar del déficit acumulado en años precedentes en relación a nuestros objetivos, podemos decir que

estamos en un punto de inflexión que con mucho esfuerzo por parte de todos, nos va a permitir remontarnos poco a poco en los próximos años, si se mantiene el nivel de recuperación presupuestaria.

Este cambio positivo que se vislumbra en la situación económica, es sin duda un estímulo de cara a la consecución de los objetivos que el Ejército del Aire se ha fijado para el año 2000.

Sin embargo quisiera resaltar, que siendo los aspectos económicos una condición que podemos calificar de necesaria no es una condición suficiente, ni la más importante. El futuro del

Ejército del Aire lo construimos fundamentalmente los que formamos parte de él, con nuestra ilusión y entrega diaria al cumplimiento de nuestras obligaciones, con nuestro deseo permanente de alcanzar y mantener la máxima capacidad de combate de la fuerza, de acuerdo con los recursos que se nos asignen.

Para que este esfuerzo y esta ilusión sean compartidos por todos, es necesario promover que los miembros del Ejército del Aire se sientan reconocidos, capacitados, motivados para seguir adelante con su labor y que exista un clima de confianza entre todos los niveles.



El gran reto que supuso el Ejercicio Red Flag se saldó con unos resultados altamente satisfactorios.

Conseguir este objetivo será para mí una causa de preocupación permanente, que tiene como meta que todos nos sintamos miembros de un equipo y que asumamos solidariamente nuestras responsabilidades como Institución.

En lo que a mí respecta puedo asegurar que dedicaré como primer soldado del Ejército del Aire, todos mis esfuerzos a dar cumplida cuenta de la alta responsabilidad que en mí se ha depositado.

BALANCE

Al iniciar el recuento de lo realizado, a través de los datos más significativos que reflejan las actividades, planes, programas y objetivos del Ejército del Aire quiero agradecer a todos la dedicación y profesionalidad que habéis demostrado en el cumplimiento de la misión que tenemos encomendada.

OPERACIONES

Las actividades del Ejército del Aire, se sintetizan globalmente, redondeando las cifras en los siguientes datos:

110.000 Horas de vuelo.



El Jefe del Estado Mayor con parte del contingente del Ejército del Aire destacado en Aviano, durante la visita que realizó en las pasadas Navidades.

100.000	Pasajeros transportados.
85.000	Paracaidistas lanzados.
5.000	Toneladas de carga transportadas.
3.200	Horas voladas en labores de extinción de incendios.

A estas cifras hay que añadir misiones de búsqueda, evacuación y rescate en las que han sido recuperadas más de 140 personas; además se han realizado seis misiones de traslado de órganos para trasplante y numerosas colaboraciones de carácter humanitario, cultural o deportivo con organismos de diversos ámbitos.

En reconocimiento de la abnegada labor humanitaria que prestan unidades de nuestro Ejército del Aire, en 1994 le ha sido concedida la Medalla Aérea al 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.

A la hora de valorar estos datos, se aprecia un aumento de casi un 10% respecto a años anteriores en algunas de las actividades más significativas, como horas de vuelo generales y paracaidistas lanzados. Las dedicadas a la extinción de incendios suponen un aumento del 250% respecto al año anterior, por la intensa campaña que ha habido que desarrollar para hacer frente a los múltiples incendios en los que se ha tenido que intervenir, acciones que le han supuesto al 43 Grupo de FF.AA. el reconocimiento de todos los Organismos e Instituciones implicadas a través de numerosas felicitaciones.

Más allá de los datos generales, que se acaban de mencionar, dos son las grandes áreas en el que la actividad aérea ha centrado su esfuerzo:

* En el área de cooperación internacional, apoyo a Operaciones de Mantenimiento de Paz y acciones de Ayuda Humanitaria.

* En el área de instrucción y adiestramiento.

En la primera, hay que resaltar la finalización de nuestra presencia en Guinea Ecuatorial al terminar el Destacamento del Ejército del Aire en una misión de Cooperación con aviones T-12, el 13 de marzo de 1994, después de casi 15 años de presencia en ese país.

A lo largo de este período el Ejército del Aire realizó más de 15.000 horas de vuelo y trasladó más de 100.000 pasajeros (incluyendo vuelos de T-10 y T-19).

En reconocimiento al esfuerzo y entrega del Ejército del Aire a esta misión que incluye la pérdida de una tripulación en acto de servicio, se impuso por el Subsecretario de Asuntos Exteriores la Corbata de la Orden de Isabel la Católica al Ala-37, por su contribución al último período del destacamento, al haber tomado el relevo del Ala-35, a partir de 1992.

Durante el año 1994 se ha incrementado la contribución del Ejército del Aire a las Operaciones en la Antigua Yugoslavia:



Foto: J. Tena

* Se ha continuado apoyando a las diversas Agrupaciones del Ejército de Tierra y ONG's que toman parte en la Operación Alfa/Bravo, con líneas regulares (estafetas) y vuelos a petición (para relevos, permisos y aeroevacuaciones) con más de 2.100 horas en más de 360 vuelos.

* En la Operación «Deny Flight» de la OTAN, el T-12 que presta apoyo de transporte realizó más de 1.200 horas en diversas misiones. En una de ellas, el día 8 de marzo, el T-12 fue objeto de un ataque cuando volaba entre Melitka (Croacia) y Dolfy. Gracias a la pericia de la tripulación el avión pudo aterrizar en emergencia en Rijeka

efectuado 500 y 120 horas, respectivamente.

* Por último, en el escenario de Yugoslavia, el Ejército del Aire completa su amplia contribución con un P-3 en la operación «Sharp Guard» (OTAN/UEO) de control del embargo en el Adriático, con más de 500 horas voladas; nuestro destacamento de Controladores Aéreos Avanzados, agregados al batallón español en UNPROFOR; y algunos observadores.

Esta contribución del Ejército del Aire, con 12 aviones y alrededor de 300 hombres, no ha sido la única en misiones de paz a lo largo del año. En el mes de abril, durante 12 días se con-

rativa del Ejército del Aire ha sido la del adiestramiento.

Como actividades complementarias a los planes de instrucción y adiestramiento básico se han realizado intercambios de escuadrones, dentro y fuera del marco OTAN, con numerosos países (Dinamarca, Noruega, Bélgica, Reino Unido, Italia, Alemania, Francia, Portugal y Marruecos).

Fuera del marco OTAN cabe destacar la participación en el «Red Flag», «Tiger Meet'94» y «Airlift Rodeo», en el que se pone a prueba en contraste con participantes de otros países el grado de preparación en misiones de transporte; también se ha participado con otros países en pruebas de supervivencia básica y en combate sobre tierra y mar.

De todos ellos conviene resaltar el «Red Flag» por su novedad, importancia y experiencias adquiridas. La participación en este ejercicio de la USAF, que ha sido objeto de un número monográfico de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica del Ejército del Aire (nº 637 del mes de octubre), se puede valorar como un gran éxito por los resultados obtenidos en el desarrollo, por la entidad de los medios involucrados y el despliegue que ha sido necesario realizar a más de 5.400 MN, todo lo cual ha supuesto un gran reto para el Ejército del Aire.

Sin duda ese test ha servido de ensayo para posibles cometidos reales que se le asignen como componente de las Fuerzas de Reacción OTAN o en el contexto de su participación en operaciones de Mantenimiento de Paz como ya ocurre en la Operación «Deny Flight».

Asimismo, el Ejército del Aire ha intervenido en numerosos ejercicios de adiestramiento avanzado, ya sean de carácter nacional (Dagas, Nube Gris, Trueno, Tormenta, etc...), OTAN (Trial Mace, Ample Train, etc...) o combinados (Galia, Júpiter, Tritone, etc...).

En ejercicios de adiestramiento operativo se ha continuado la participación en Ejercicios OTAN entre los que hay que destacar: Central Enterprise, Resolute Response, Dynamic Impact, etc.

Entre los combinados, fuera de OTAN, los más relevantes fueron Atlas, Poop Deck, Dapex y Tramonta-



El destacamento de Controladores Aéreos Avanzados y algunos observadores completan la amplia aportación del Ejército del Aire en el escenario yugoslavo.

(Croacia) con daños en un motor y el empenaje de cola.

A partir del 1 de diciembre se encuentra en estado operativo el Destacamento del Ejército del Aire desplegado en Aviano (Italia), compuesto por 8 F-18 y 2 TK-10 de reabastecimiento en vuelo. Este Destacamento es la contribución más importante del Ejército del Aire a una Operación de Mantenimiento de Paz con la que se demuestra la solidaridad con los aliados de la OTAN y se trata de contribuir a paliar en el marco de Naciones Unidas, los efectos del conflicto de Bosnia-Herzegovina.

En el mes que llevamos participando hemos realizado unas 150 salidas de F-18 y 35 de TK-10 en las que se han

tribuyó con dos aviones T-10 para apoyar las labores de evacuación que la Fuerza Aérea belga desarrollaba en Ruanda. A partir de septiembre se ha venido apoyando la misión de Naciones Unidas en ese país africano (UNAMIR), destacando un T-19 con 2 tripulaciones y 6 miembros de la EZAPAC para seguridad próxima. Este Destacamento bajo control operativo de Naciones Unidas, tiene previsto permanecer tres meses con base en Nairobi, prorrogable por otros tres. Hasta la fecha se han realizado alrededor de 300 horas de vuelo.

Además de la participación en misiones de Mantenimiento de Paz y Ayuda Humanitaria, la otra gran área en que se ha centrado la actividad ope-



Después de casi quince años, la misión de Cooperación con Guinea finalizó el 13 de marzo de 1994, con más de 15.000 horas de vuelo.

na. En éste último han participado fuerzas de ocho naciones de la UEO que efectuaron un ensayo de evacuación de residentes en una hipotética zona de crisis.

Desde el punto de vista nacional, en los ejercicios de evaluación de los Planes de Defensa Aérea DAPEX y DACEX (Canarias), conducidos por el Mando Operativo Aéreo y el MACAN respectivamente, ha destacado, especialmente el DAPEX 03/94, que se realizó entre los días 27 a 29 de septiembre con participación de fuerzas pertenecientes a países aliados (Francia, Bélgica, Reino Unido, EE.UU., Portugal e Italia), aviones AWACS de la OTAN y franceses, y en el que aviones belgas (35 F-16) e italianos (4 Tornados y 4 AMX) han operado utilizando medios de reabastecimiento en vuelo, despegando y recuperándose en sus países habituales de despliegue. Los 580 salidas que se realizaron son la mejor prueba de la envergadura del Ejercicio.

Los esfuerzos realizados en los últimos años en el área de seguridad en vuelo siguen dando sus frutos, ya que durante el año únicamente se ha producido un accidente mayor, con un avión destruido, sin que afortunada-

mente, haya que lamentar la pérdida de vidas humanas. Este esfuerzo debe hacerse extensivo también a todos los aspectos de la seguridad, de tal forma que logremos el objetivo de reducir a «cero» todo tipo de accidentes.

PLANEAMIENTO

Durante el año 1994 se ha producido una aceleración del Proceso de Planeamiento de la Defensa para tratar de adaptarse a los plazos que figuran en la Directiva que regula dicho proceso. En este sentido, en enero fue aprobado el Concepto Estratégico y durante el primer semestre del año, el Ejército del Aire redactó el documento de Necesidades de los Mandos Operativos y posteriormente la Propuesta de Objetivo de Fuerza Particular del Ejército del Aire. Este último documento junto con el escenario económico previsto para el período 1995-2000 y los Objetivos de Fuerza Particulares de los otros Ejércitos y el EMAD, está sirviendo de base para la elaboración del Objetivo de Fuerza Conjunto. El documento anterior una vez sancionado desembocará en el documento clave del Planeamiento de la Defensa: el Plan Estratégico Conjunto.

Con respecto al ciclo de planeamiento de la Alianza Atlántica, se ha dado contestación a la parte aérea del «Defence Planning Questionary-1994», en el que se reflejan nuestros compromisos con la OTAN, en el marco del documento MC-313 y de los Acuerdos de Coordinación y, por último, se ha publicado recientemente el Plan General del Ejército del Aire (PLANGEA).

PROGRAMAS

En el PLANGEA se detallan los principales programas que permitirán configurar nuestro Ejército del Aire del año 2000, entre los cuales podemos destacar por su situación en 1994 los siguientes: se han adquirido 18 aviones Mirage F-1, cinco a L'Armée de L'Air francesa y trece al Emirato Arabe de Qatar, habiendo sido entregados ya al Ejército del Aire dos aviones procedentes de Francia y siete de Qatar. La compra a Qatar incluye un simulador de vuelo, armamento aire/aire, equipos de apoyo logístico y repuestos.

Está en marcha también, el programa CX que tiene por objeto incrementar nuestros aviones de caza y ataque para tratar de alcanzar el nivel previsto en la Directiva de Defensa Militar

1/92. En estos momentos se están analizando las diversas opciones que, básicamente, consisten en adquirir aviones EF-18 excedentes de la US Navy o aviones F-16, excedentes de la USAF. Aunque los dos sistemas de armas permitirían satisfacer nuestras necesidades operativas, el EF-18 presenta importantes ventajas desde el punto de vista logístico, al ser un sistema en inventario en el Ejército del Aire.

El programa SIMCA sigue su proceso de implantación en sus cuatro subsistemas fundamentales de Puestos de Mando, Vigilancia, Comunicaciones y Proceso Automático de Datos (ADP), lo que permitirá disponer a medio plazo de un sistema de mando y control interoperable con los de la Alianza Atlántica.

En el área de modernización de aviones se han iniciado los programas relativos a los aviones F-1 y C-130 en servicio, que incrementarán sensiblemente la capacidad operativa de estos sistemas de armas; y, asimismo, está en su recta final la modernización de los aviones F-5B.

Se ha impulsado el programa de potenciación de las Escuadrillas de Apoyo al Despliegue Aéreo y de Zapadores Paracaidistas que incluye un aumento significativo en la plantilla de personal, con objeto de capacitarlas para que puedan satisfacer los requerimientos derivados del despliegue y operación de Unidades de Fuerzas Aéreas. Asimismo, se han sentado las bases para que el Ejército del Aire disponga a corto plazo de sistemas de defensa antiaérea de punto, para proteger las bases principales y objetivos del sistema de mando y control. Finalmente, hay que destacar la creación del Centro de Inteligencia Aérea, sin olvidar los progresos realizados en ciertos programas que sin grandes dotaciones presupuestarias, están dando resultados muy positivos en las áreas de Planeamiento de Misiones Aéreas, apoyo médico y de informatización de nuestras bases aéreas.

En lo que respecta al programa de retrocesión de bases, la correspondiente a la Base Aérea de Torrejón ha terminado el 30 sep 94, tras lo cual el Gobierno de los EE.UU. conservará el uso de instalaciones de apoyo (IDAs) de administración, alojamiento, mantenimiento, almacenamiento y operacio-

nes, para permitir el desarrollo de las actividades de un reducido destacamento compuesto por un máximo de 25 militares y 50 civiles. Está pendiente de negociación la firma de un convenio de utilización de estas instalaciones, así como la distribución del espacio de aparcamiento de aeronaves.

La retrocesión en la Base Aérea de Morón se ha reducido esencialmente al cambio de usuario en unas pocas instalaciones.

ORGANIZACION

En el año 1994 se ha continuado con el proceso de desactivación y agrupación de Unidades, procediéndose también a la creación de nuevas Unidades. En este sentido, hay que destacar las siguientes acciones: se han desactivado: el polígono de tiro de Caudé, aunque se mantiene como reserva; los Escuadrones Logísticos de Automóviles y las Escuadrillas Logísticas de Defensa Química y Contra Incendios, de Sevilla y Zaragoza; la Escuadrilla Logística de Armamento, de Palenzuela; y los Depósitos de Intendencia de Madrid, Sevilla y Zaragoza, como consecuencia de la creación del Centro Logístico de Intendencia (CLOIN).

Se ha creado el Centro de Técnicas de Apoyo en la Base Aérea de Zaragoza, concentrándose en dicho centro las funciones de enseñanza antes asignadas al A.M. de Reus, A.M. de Burgos y, próximamente, las correspondientes al Centro de Adiestramiento de Seguridad y Defensa. Además, ha iniciado su andadura el Centro de Técnicas Aero-náuticas en la Base Aérea de Torrejón.

En el área operativa, con la creación de la Escuadrilla de Vigilancia Aérea número 13 en Sierra Espuña (Murcia) se inicia el nuevo despliegue de radares previsto en el Programa SIMCA; asimismo, se han potenciado las Escuadrillas de Circulación Aérea Operativa (CAO) de Madrid, Barcelona, Sevilla y Las Palmas, suprimiendo las existentes en Valencia y Palma de Mallorca; se ha trasladado el 408 Escuadrón de Fuerzas Aéreas desde la Base de Getafe a la de Torrejón y, por último, para cubrir las necesidades operativas derivadas de los futuros despliegues, se ha creado la Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA),

motivando la disolución de la Escuadrilla de Apoyo al Transporte Aéreo Militar (EATAM).

En el área de regulación orgánica se ha trabajado en diversas disposiciones, siendo de destacar: el proyecto de Real Decreto de funciones del Ejército del Aire sobre el control de la circulación aérea, el proyecto de Real Decreto sobre investigación de accidentes de aeronaves militares y el Reglamento de Circulación Aérea Operativa, ya publicados, así como el proyecto de Real Decreto sobre régimen de uso de las Bases Aéreas abiertas al tráfico civil. Se han implantado tres nuevas Instrucciones Generales en las áreas de gestión y control del espacio aéreo y ayu-

Los programas de modernización de aviones han continuado su curso. Se iniciaron los relativos a los aviones F-1 y C-130 en servicio, y está en el tramo final la modernización de los F-5B.



das a la navegación. Asimismo, se han implantado provisionalmente o han sufrido modificación ocho Instrucciones Generales, entre ellas, podemos significar las normas de aplicación y desarrollo de la O.M. 74/93 por la que se establece el modelo de informe personal de calificación del personal militar profesional. Asimismo se ha suscrito un Convenio con AENA relativo a calibración de Ayudas a la Navegación.

PERSONAL

En el proceso de desarrollo de la Ley 17/89 hay que destacar que han sido determinados los destinos, dentro de la estructura orgánica del Ejército

del Aire, donde se cumplen las condiciones de mando o función necesarias para el ascenso.

En relación con la Ley de Plantillas 14/93 se han confeccionado las propuestas de desarrollo, repartiendo los 10.124 hombres asignados al Ejército del Aire entre los distintos cuerpos, escalas y empleos, realizándose también las propuestas de plantillas transitorias. Durante 1994 la incorporación de personal al Ejército del Aire se ha mantenido en la línea de 1993, concretándose en 285 alumnos para formar parte de los cuadros de mando de los distintos cuerpos y escalas, 33 militares de empleo de la categoría de oficial, 343 alumnos del servicio de formación de

sobre el oficial de Estado Mayor del Ejército del Aire, en el que formaron parte representantes de: Alemania, Reino Unido, Italia, Bélgica, Holanda, Francia y España, cuyas conclusiones son de gran interés ya que facilitarán el definir un modelo del futuro oficial de Estado Mayor y, a partir de él, realizar una progresiva adaptación de la enseñanza para lograr, a medio plazo, el perfil que se requiere.

EVENTOS HISTORICOS

Entre los hechos más relevantes en la vida del Ejército del Aire durante 1994 destacamos, si duda, la Medalla Aérea concedida al 802 Escuadrón de

cionamiento de nuestras unidades. Asimismo, S.A.R. el Príncipe de Asturias asistió al desarrollo del ejercicio «Tormenta 94» que tuvo lugar en el Polígono de Tiro de Las Bardenas Reales.

En relación con el programa EF-2000 ha sido firmado por los Jefes de Estado Mayor del Aire de los países implicados, un nuevo documento que recoge los requisitos operativos, revisados a la baja, y que permitirá, con un cierto retraso, la continuidad del programa.

Finalmente, en el ámbito deportivo constituye un gran orgullo para el Ejército del Aire la victoria por tercer año consecutivo de los sargentos primero Donoso Valiente y Arroyo Sánchez, en la carrera de los 100 kilómetros que se celebra anualmente en la localidad suiza de Biel-Bienne y el subcampeonato alcanzado por el Capitán Carrillo en el XXXIX Campeonato Mundial de Pentathlon Aeronáutico.

CONCLUSION

Al terminar de revisar lo acontecido en 1994 podemos decir que sin el trabajo constante y abnegado de todos los que formamos parte del Ejército del Aire no hubiese sido posible mantener las cifras de las horas de vuelo, los ejercicios realizados, la participación en operaciones de paz, etc; y que además existen signos esperanzadores de cara al futuro, ya que de confirmarse en próximos presupuestos la tendencia iniciada en 1995, el final del año 1994 puede marcar un punto de inflexión hacia un incremento en nuestra capacidad operativa e inversión en modernización, imprescindibles para poder remontar el vuelo.

Como recordaba en mis palabras de toma de posesión «un buen Soldado tanto si dirige a un Pelotón como a un Ejército debe mirar hacia adelante y hacia atrás, pero está obligado sólo a pensar en el futuro». El año 1994 ha pasado, se ha quemado una etapa, pero el impulso recibido debe ser reforzado en el año que se inicia para alcanzar dos objetivos fundamentales: uno a corto plazo, el cumplimiento día a día de la misión del Ejército del Aire y otro, a medio y largo plazo, lograr un Ejército del Aire que permita hacer frente a los retos del próximo siglo. ■



Foto: Alonso Bermúdez

cuadros de mando y 1.366 militares de empleo de la categoría de tropa profesional.

El número de pilotos que se han incorporado a la unidades asciende a 76, de los cuales 41 pertenecen a la escala superior y 35 corresponden a militares de empleo de la categoría de oficial.

En 1994 las reducciones presupuestarias han obligado a reducir el número de cursos de perfeccionamiento de nuestro personal. En resumen, el total de cursos de formación, perfeccionamiento y altos estudios militares realizados, alcanza la cifra de 102 en España y 39 en el extranjero.

En el marco de la Cátedra Alfredo Kindelán se desarrolló un seminario

Fuerzas Aéreas, que fue impuesta por Su Majestad el Rey el día 24 de junio en Gando. Como muestra también del reconocimiento de las Instituciones a la labor desarrollada por nuestro Ejército, se impuso por el Subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores la Corbata de la Orden de Isabel la Católica al Estandarte del Ala núm. 37, y fue donado por el Consell Insular de Mallorca un Estandarte a la Base Aérea de Son San Juan.

El Ala núm. 12 de la Base Aérea de Torrejón y el Grupo de Escuelas de Matacán, recibieron la visita oficial de S.M. el Rey, en el marco de las visitas que realiza habitualmente Su Majestad para conocer, en profundidad, el fun-