

1997: UN AÑO EN EL EJÉRCITO DEL AIRE

INTRODUCCIÓN

Por primera vez como Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire me dirijo a todos los miembros del EA, desde esta nuestra Revista de Aeronáutica y Astronáutica, con el doble propósito de hacer balance de mi primer año como máximo responsable del Ejército del Aire y animaros y exhortaros a que, entre todos, sigamos impulsando a nuestro Ejército en su misión de servicio a España.

El escenario en que se ha desarrollado el año 1997, ha venido caracterizado por el inicio de un nuevo ciclo de planeamiento de la Defensa, ciclo que se inicia con la publicación de la Directiva de Defensa Nacional 1/96. Va dirigido a un objetivo de fuerza que permita diseñar unas fuerzas armadas de acuerdo con un modelo totalmente profesional, en el horizonte del año 2003.

Todo ello en un marco de crecimiento económico y de cumplimiento estricto de los criterios de convergencia con las economías más estables de la Unión Europea, lo que ha propiciado una estricta política presupuestaria de reducción del gasto público, y en concreto, del destinado al Ejército del Aire en el presupuesto de Defensa.

En síntesis, pues, el año 1997 ha sido un año de limitaciones económicas, de estudio y reflexión sobre la transición hacia el ejército totalmente profesional y dirigido a profundizar en nuestra participación en las estructuras internacionales de seguridad y defensa.

Para el Ejército del Aire, si bien la disposición de créditos no ha posibilitado tener cubiertas todas las áreas al 100%, ha permitido que se alcancen los objetivos básicos que se habían trazado, gracias al esfuerzo tenaz e inteligente de sus componentes y a una mejora en la gestión de los recursos, en la medida en que estos lo han permitido. Podemos, pues, afirmar

que el rendimiento extraído de los recursos disponibles sigue siendo muy elevado, lo que hace de nuestro Ejército del Aire un instrumento realmente rentable, al servicio de la seguridad y defensa nacional.

OPERACIONES

Durante el año 97, el Ejército del Aire ha realizado cerca de 113.000 horas de vuelo, cifra ligeramente inferior a las realizadas el pasado año, debido principalmente al proceso de modernización en que se encuentran algunos de nuestros principales sistemas de armas, pero que representan un gran esfuerzo, teniendo en cuenta la cantidad de horas realizadas en apoyo de Operaciones de Mantenimiento de la Paz, que han supuesto más de 7.000 horas de vuelo entre las diferentes actividades.

En este contexto de Operaciones de Mantenimiento de la Paz, nuevamente nuestro esfuerzo ha estado volcado en el conflicto de la antigua Yugoslavia, con especial hincapié en el Destacamento ICARO, en la Base Aérea de Aviano. El Ejército del Aire mantiene operativos en zona cuatro EF-18 y un TK-10, que operan desde la mencionada base, un T-12, que lo hace desde la Base Aérea de Vicenza, para apoyo al transporte de la V-ATAF y los equipos de Control Aéreo Táctico, que se encuentran desplegados en la antigua Yugoslavia.

También ha sido considerable el volumen de vuelos de transporte realizados en apoyo a los despliegues del Ejército de Tierra, como parte de las fuerzas de SFOR, en la antigua Yugoslavia y el de la operación "Alba" en Albania. En conjunto han supuesto cerca de 2.000 horas de vuelo, se han transportado 15.600 personas y 1.150 toneladas de material.

Respecto al apoyo a otros organismos, sobresalen las más de 3.500 horas de vuelo realizadas para el Servicio de Vigilancia Adu-



**Juan Antonio
Lombo López**

*General Jefe del Estado
Mayor del Ejército del Aire*



José Terol

nera, en cumplimiento del Convenio de Cooperación entre la Agencia Estatal de la Administración Tributaria y el Ejército del Aire. Se han empleado diferentes medios de búsqueda y vigilancia marítima, cuya eficaz colaboración ha sido muchas veces decisiva para alcanzar notables éxitos en la lucha contra el narcotráfico.

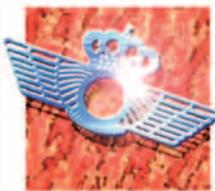
Como todos los años, tenemos que reconocer la abnegada labor de los componentes del Grupo 43 de Fuerzas Aéreas que han realizado con notable éxito la campaña de extinción de incendios forestales con cerca de 1.100 horas de vuelo, y la de los miembros del SAR, que de nuevo han sido los grandes protagonistas, muchas veces anónimos, del salvamento y rescate en mar y tierra de un importante número de vidas humanas, realizando cerca de 9.300 horas de vuelo.

Por otro lado, en lo que se refiere al adiestramiento de la Fuerza, nuestras unidades han participado en numerosos ejercicios nacionales y extranjeros, en el marco de la OTAN o de los acuerdos de cooperación bilaterales existentes en materia de defensa.

Entre los primeros cabe destacar los ejercicios DAPEX, DACEX y SIRIO de defensa aérea, el TORMENTA que un año más ha servido para el

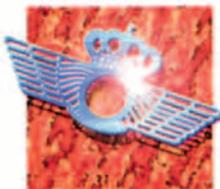
adiestramiento en el uso de armamento real y evaluación del mismo y el NUBE GRIS que evalúa las técnicas, procedimientos y equipos de guerra electrónica. En el marco OTAN sobresalen el Linked Seas, Natinads y el Central Enterprise.

Durante el desarrollo de este último sufrimos la pérdida de uno de nuestros F-1 de la Base Aérea de Gando, afortunadamente, sin tener que lamentar ninguna pérdida humana. Gracias a la profesional actuación de su piloto, el Capitán



Guerra, reconocida por los medios de comunicación y la población belga, basada en un adecuado entrenamiento, consiguió evitar daños a terceros en una zona densamente poblada. El entrenamiento condiciona inexorablemente la forma de combatir y actuar del piloto, que en situaciones extremas debe decidir en un tiempo extremadamente escaso y bajo unas condiciones de riesgo y estrés que tienden a limitar sus reacciones. Su actuación le hizo acreedor a la Cruz del Mérito Aeronáutico con distintivo amarillo por su valor, que le fue impuesta solemnemente en el Mando Aéreo de Canarias.

Y finalmente, entre los ejercicios realizados por acuerdos bilaterales, tenemos el NOMAD, desarrollado en el polígono instrumentado del Mar del Norte, el Poop Deck con la VI flota norteamericana, los ejercicios SAR con Francia e Italia y el Green Flag 3/97 que se desarrolla en la Base Aérea de Nellis (Nevada) en la que un año más, cruzando el Atlántico, con nuestros propios medios, hemos desplegado una agrupación aérea táctica integrada por 8 EF-18 del Grupo 15, 5 C-130 del Grupo 31, 2 C-235 del Ala 35 y un B-707 del 45 Grupo, además de un grupo de mantenimiento unificado y equipos operativos de la EZAPAC y EADA. La realización de este último ejercicio, tanto por el tipo de misiones como por el ambiente en el que se desarrolla, se considera fundamental para alcanzar la capacidad operativa que requiere nuestra participación en operaciones multinacionales.



El índice de accidentalidad en vuelo en 1997 continúa ligeramente por debajo de la media de los países de la OTAN, sin embargo esto no es suficiente, pues a pesar de los esfuerzos realizados en el ámbito de la seguridad en general, desgraciadamente hemos sufrido la pérdida de un total de cuatro aviones, dos E-24, un E-25 y un C-14, y lo que es mucho más importante e insustituible, la valiosísima vida de dos de nuestros pilotos, un paracaidista accidentado en un lanzamiento en Ablitas y de un soldado de la Policía de la Base Aérea de Torrejón. Los cuales permanecen en nuestro recuerdo y para quienes, desde estas páginas, quiero expresar en nombre del Ejército del Aire nuestro agradecimiento por su entrega y generosidad.

La seguridad en vuelo en particular, y la seguridad en general en el ámbito del Ejército del Aire, son temas en los que debemos seguir trabajando, sin escatimar esfuerzos, para la puesta en práctica de todas las medidas necesarias para reducir al mínimo todo tipo de pérdidas, manteniendo la operatividad de nuestras unidades.

PLANEAMIENTO

Una vez más, la tarea de planeamiento se nos presenta como una labor constante que necesariamente ha de ser continuada en el tiempo para poder llegar a dar como fruto el producto afinado que define y sienta las bases de nuestra capacidad futura.

El ciclo de Planeamiento de la Defensa Militar correspondiente a los años 1995-1996 debería haber culminado con la aprobación del documento Plan Estratégico conjunto 1996

(PEC-96). Sin embargo, la evolución del escenario político y económico motivó que, por parte del Gobierno, se considerase la necesidad de paralizar el proceso de planeamiento en desarrollo y publicar una nueva Directiva de Defensa Nacional, la DDN 1/96 que fue sancionada en el mes de enero del pasado año y en la que se establecen las nuevas directrices a seguir. Posteriormente se ha publicado la Directiva de Defensa Militar 1/97, y continúa el proceso que deberá llevarnos hasta el Plan Estratégico Conjunto PEC-98. Con respecto al ciclo de planeamiento de la Alianza, se ha participado en la elaboración del "Defence Planning Questionnaire -1997-", tanto en la parte aérea como en la parte general.

Se han iniciado los trabajos correspondientes al nuevo ciclo de planeamiento 1997-1998, redactándose las Propuestas de Fuerza españolas. Es de destacar que el presente ciclo ha sido un período de transición hasta que se ha confirmado la integración de España en la estructura militar de la OTAN, por lo que para el desarrollo del mismo se han seguido normas consensuadas en el Cuartel General de la OTAN.

LOGÍSTICA

En el campo logístico los esfuerzos realizados siguen dando como fruto el sostenimiento de la fuerza con niveles de recursos muy limitados. Y al mismo tiempo, seguimos dando pasos hacia los futuros sistemas de armas, que constituyen la tecnología del futuro, y que requiere la adecuación de infraestructuras y procedimientos, mientras mantenemos y modernizamos los sistemas actualmente en servicio.

Dentro de la gestión de programas, se ha continuado con las acciones que permitan alcanzar los nueve escuadrones de defensa y ataque. En 1997 se ha recepcionado un nuevo F-18, del programa CX, y se está gestionando la posible recepción en 1998 de los cinco aviones pendientes del pasado año.

Dado que el programa EF-2000 sufre un retraso considerable y siendo este el avión llamado a sustituir al F-1, el Ejército del Aire ha emprendido un programa de extensión de vida y modernización, dotándoles de los medios y sistemas que le capaciten para la realización de la misión encomendada hasta finales de la primera década del 2000 y en las condiciones operativas previstas para dichos años. La finalización de la modernización de los actuales F-1 está prevista para el año 1999.

Respecto al programa EF-2000, el 22 de diciembre tuvo lugar en Bonn la firma por los Ministros de Defensa de los cuatro países que forman el consorcio, del Memorandum de Entendi-

miento 6 (Fase de Inversión para la Producción) y del 7 (Fase de Apoyo Logístico Integrado). Con ello el programa recibe un impulso definitivo que convierte al EF 2000 futuro pilar básico de nuestro sistema de defensa.

La creciente demanda de medios de transporte y de reabastecimiento en vuelo, que en ocasiones han de operar en zonas de riesgo, hace necesario dotar a los C-130 de sistemas apropiados para actuar con seguridad y eficacia; las principales modificaciones se centran en la mejora de los equipos de navegación y comunicaciones, así como dotarlos de sistemas de autoprotección. La entrega del primer avión modernizado por CASA al Ejército del Aire ha tenido lugar, en las instalaciones de la factoría en Getafe, el 21 de enero de este mismo año. Esta modernización supone una mejora operativa de gran entidad, convirtiendo a nuestros T-10 en los más avanzados en cuanto a configuración así como una prolongación de su vida operativa mas allá del año 2010, fecha a partir de la que se espera puedan ser sustituidos por el futuro avión de transporte FIA.

Y en este sentido las gestiones para la adquisición de nuevos C-130 con objeto de complementar la reducida capacidad de transporte y soslayar la disminución de disponibilidad de los mismos durante la ejecución del programa de modernización de esta flota fueron reorientadas hacia una nueva solución basada en el CASA 295.

Respecto al Sistema Logístico 2000, se ha completado la entrega del primer Segmento e iniciado el desarrollo de segundo Segmento, proceso que continuará hasta su total implantación, en este año 1998, del SL 2000, el cual permitirá la gestión integrada de las funciones logísticas relacionadas con el EF-2000 y con aquellos otros sistemas de armas futuros que se adapten a las normas de diseño y operación de este sistema.

Dentro del Programa SIMCA, y en lo relativo a infraestructura, se está finalizando la construcción del nuevo Centro de Mando y Control en la Base Aérea de Zaragoza y, aunque con ciertos retrasos no imputables al Ejército del Aire, problemas medio ambientales y oposición de algunos grupos políticos y sociales, siguen las obras de construcción de los futuros escuadrones de Vigilancia Aérea y las de remodelación de alguno de los actuales.

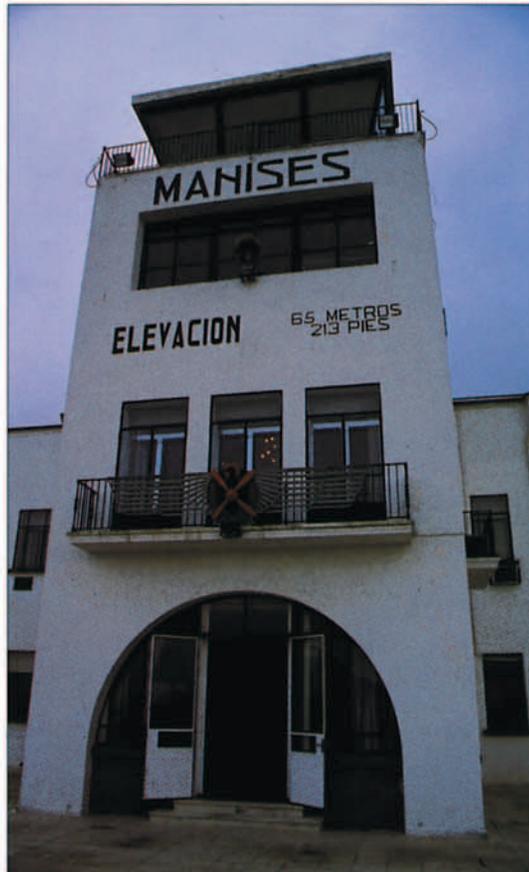
En el área de equipos electrónicos están en ejecución los contratos de adquisición de 14 radares de defensa aérea, así como los relativos a comunicaciones tierra/aire y tierra/tierra.

En 1997 se ha decidido la participación de España en el Programa NAEW (NATO AIRBORNE EARLY WARNING, aviones de alerta temprana) y se está pendiente de la aprobación del resto de las naciones participantes en el Programa. Se estima que para primeros de este año ingresaremos en la Agencia NAPMA (NATO AIRBORNE EARLY WARNING CONTROL PROGRAMME MANAGEMENT AGENCY), y en el programa de modernización de media vida de la flota de aviones de alerta temprana. El Ejército del Aire asiste como observador a los foros

del Programa y hay designado un oficial de enlace ante el comandante de la Fuerza NAEW.

ORGANIZACIÓN

Con objeto de dar una respuesta a las mayores demandas de la Defensa Nacional, dentro de una coyuntura marcada por la escasez de recursos humanos, materiales y presupuestarios, el Ejército del Aire ha adoptado una política, dolorosa pero necesaria, de concentración de efectivos, ya comenzada hace tres años, en Bases Aéreas más adecuadas. Como consecuencia de la misma se ha iniciado la desactivación del Ala 11





José Terol

y el cierre de la Base Aérea de Manises y del Aeródromo Militar de Reus, y se ha reorganizado el Acuartelamiento Aéreo de los "Alcázares" pasando a estar integrado en la Academia General del Aire. La asignación de nuevas misiones de vigilancia aduanera al Ala 37, ha hecho necesaria la reorganización de su estructura y medios, tanto humanos como materiales, para adecuarlos a las nuevas exigencias. Con este motivo se creó el 373 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.

La frecuente participación de nuestras Fuerzas Armadas en ejercicios conjuntos y combinados y maniobras independientes, así como la pertenencia a la OTAN y a Operaciones de Mantenimiento de la Paz dentro del marco de Naciones Unidas, obligan al Ejército del Aire a disponer de un sistema que en el menor tiempo posible y en las condiciones sanitarias idóneas, asegure la aeroevacuación a todo el personal que por cualquier circunstancia resulte herido, accidentado o enfermo y con este motivo se organiza la Unidad de Aeroevacuación (UAER).

En este mismo contexto, dado que las unidades aéreas desplazadas para participar en Fuer-

zas de Intervención Inmediata, tienen que disponer de medios propios de apoyo sanitario de primera necesidad, en cualquier lugar donde sean desplegadas, se ha creado para ello la Unidad Médica de Apoyo al Despliegue (UMAD).

En lo referente a los aspectos normativos del personal, las actividades más importantes las podemos agrupar en dos campos, de una parte las derivadas del desarrollo de la Ley 17/89 y, de otra, las relacionadas con la necesidad de ajustar las plantillas a las existencias reales de personal.

Respecto al primero las actuaciones principales han sido la participación en el desarrollo del Proyecto de Real Decreto por el que se establecen las directrices generales para la clasificación y provisión de destinos de los militares de carrera y de los militares de empleo de la categoría de oficial, la redacción del anteproyecto de reglamento de las especialidades y distribución de los militares de carrera y la modificación del reglamento, definición de las especialidades y distribución de efectivos de tropa y marinería profesional

En el campo de las plantillas, se ha hecho un esfuerzo en definir, con la mayor exactitud posible, los compromisos totales que puede atender el Ejército del Aire con los 10.124 Cuadros de Mando, que le asignó la Ley 14/93. Para ello, se ha efectuado una nueva edición de las Plantillas Orgánicas y de Destinos, así como las plantillas transitorias para el ciclo 98/99.

También se están estudiando los puestos de interés y que deben ser ocupados por miembros del Ejército del Aire, tras la incorporación de España en la nueva estructura de Mandos OTAN, incluido el Mando Subregional Español.

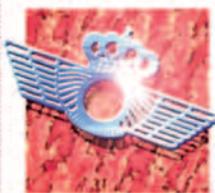
PERSONAL

Sigue siendo el recurso de personal el elemento esencial de la organización, a la cual da vida y de la cual permite lograr mucho más que la suma de las capacidades de los elementos que la componen.

En el ámbito de personal, a lo largo del pasado año, se realizaron 13 convocatorias para reclutar el personal necesario para cubrir todos los cuadros de nuestro Ejército. En ellas se han seleccionado 295 personas para iniciar su formación como militares de carrera, así como 340 para cubrir el Servicio de Formación de Cuadros de Mando y 1.347 militares de empleo de la categoría de tropa profesional (METP).

La asignación de tropa y marinería profesional (METP) fija para el Ejército del Aire unos efectivos, para fin del año 1997, de 7.729 personas. Durante el mismo, de los seleccionados en las convocatorias de reclutamiento, han ingresado 971 alumnos en las dos incorporaciones habidas y han causado baja, por ingreso en la Escala Básica, 197 personas. Con todo ello el número de efectivos de METP a final de año fue de 7.667, por lo que el déficit es de , aproximadamente, 100 personas.

Hay que significar que en las convocatorias de METP para el Ejército del Aire se presentan más de ocho candidatos por plaza, lo que augura que podremos llegar a la plena profesionalización sin problemas de reclutamiento.



En relación con el proceso de profesionalización y supresión del Servicio Militar Obligatorio, hemos continuado nuestra participación en el Grupo de Trabajo que apoya a la Comisión Mixta Congreso-Senado,

que recientemente ha sido prolongada hasta junio de este año. Se prevé obtener como resultado un modelo que cuente con amplio consenso de los partidos políticos, en torno a los 120.000 hombres, de los cuales unos 18.000 vestirán el uniforme del EA, modelo que estaría listo el año 2003. Para ello, nuestro ejército habría de seguir un ritmo de incorporaciones de unos 1.800 hombres al año.

El Ejército del Aire contempla este proceso con tranquilidad, no en vano tiene experiencia con unidades profesionales y una alta tasa de profesionalización superior al 70%.



José Terol

EVENTOS HISTÓRICOS

Entre los hechos relevantes y con marcado significado histórico, en la vida del Ejército del Aire durante 1997, destaca la conmemoración del "50º Aniversario de la creación de la Escuela Militar de Paracaidismo" y "un millón de saltos paracaidistas".

El acto conmemorativo, que se celebró en la Escuela Militar de Paracaidismo Méndez Parada, en Alcantarilla, estuvo revestido de gran brillantez y emotividad, contando con la presencia de la mayoría de sus antiguos componentes.

Este año se ha celebrado en Madrid, organizado por el Ejército del Aire, una de las dos reuniones anuales de Jefes de Estado Mayor europeos, EURAC (1/97). En torno a ella se reunieron 16 Jefes de Estado Mayor europeos de países pertenecientes a la OTAN o a la UEO, constituyendo el marco adecuado para la discusión de temas de interés común.

En el ámbito deportivo, la Patrulla Acrobática de Paracaidismo (PAPEA), ha demostrado un año más la profesionalidad y buen hacer de sus componentes, obteniendo el Récord Mundial en la modalidad de Formación en Caída Libre, modalidad de trabajo relativo a cuatro, durante el XXX Campeonato Nacional Militar de Paracaidismo que se celebró en Alcantarilla.

Nuevamente nuestro equipo de Pentathlon Aeronáutico ha conseguido un buen resultado. Este año han conseguido el Subcampeonato Mundial por Equipos, en el XII Campeonato Mundial que se celebró en Noruega.

CONCLUSIÓN

Al terminar de revisar lo acontecido en 1997, podemos decir que la labor realizada por el Ejército del Aire en todos sus ámbitos de actuación, ha sido muy considerable y queda patente por las horas de vuelos realizadas y los excelentes resultados obtenidos a pesar de las dificultades presupuestarias con que nos hemos afrontado. Todo ello no habría sido posible sin el trabajo constante y abnegado, entrega y entusiasmo de todos sus miembros, que siguen constituyendo la mejor baza para la eficacia de nuestro Ejército, y sin cuya inteligencia, voluntad, disciplina y empeño, estaríamos destinados al fracaso.

Este año que comienza, una vez más, nos vemos ante aún más importantes limitaciones presupuestarias. Se ha frenado el largo declive de los presupuestos de Defensa, tendencia coherente con el ambicioso programa de profesionalización y consiguiente modernización de las Fuerzas Armadas y con la integración de España en la Alianza Atlántica. Lamentablemente, la disminución continúa para el EA en 1998, lo que

agrava la enorme huella que los pasados años han dejado en nuestras reservas.

Lo que hasta ahora, y dentro de los medios materiales disponibles, suponía la capacidad operativa más alta que ha tenido nunca el Ejército del Aire, reconocida por todos los aliados, por estar al nivel de los que más y por encima de la mayoría, ha llegado a no ser sostenible en 1998.

Mantener esa capacidad alcanzada por nuestra Fuerza Aérea, ha exigido asignar una gran prioridad a los aviones empeñados en los compromisos internacionales de España. Desgraciadamente, no ocurre lo mismo con otros sistemas de armas cuya previsión de operatividad se ha visto notablemente disminuida.

En este sentido, este año nos vemos obligados a mantener un control estricto de las prioridades operativas, asegurando las condiciones indispensables para mantener la seguridad en vuelo y la mejor preparación posible, en espera de poder remontar la actual situación y recuperar la capacidad operativa completa de toda nuestra Fuerza Aérea para alcanzar una mayor efectividad. En este contexto es aún más importante la disciplina y profesionalidad que en los tiempos mejores, y debemos seguir trabajando con la ilusión puesta en volver a alcanzar los máximos niveles de eficacia y operatividad, y de acrecentarlos cuando se nos dote de los nuevos sistemas de armas previstos.

Las acciones en las áreas que antes hemos revisado, planeamiento, logística, organización, personal, el conjunto de las labores de mando y dirección, han de estar dirigidas hacia las unidades que representan el activo y producto que justifica la existencia del EA. Esto ha de cristalizar en un funcionamiento cohesionado, en el que como ya he dicho otras veces, el hombre que bate el objetivo a gran distancia no es sino la punta de un vector compuesto por el trabajo cohesionado de muchísimos otros, del equipo.

Estoy seguro que con vuestra demostrada entrega y continuo esfuerzo seremos capaces de superar este reto. Quiero reiterar nuevamente mi agradecimiento a todos los miembros del Ejército del Aire, civiles y militares, por la labor realizada durante el pasado 1997 y os animo a que continuemos trabajando, desde el nivel que nos corresponde, con fe e ilusión, a pesar de las dificultades, para que España cuente con un Ejército del Aire que esté a la altura que merece y necesita: Una Fuerza Aérea profesional y reducida, altamente tecnificada, flexible, efectiva y adecuada para los requisitos actuales y futuros ■

