

Ante el año 1988

FEDERICO MICHAVILA PALLARES,

*Teniente General de Aviación
Jefe del Estado Mayor del Aire*

De nuevo acudo a las páginas de nuestra Revista en esta cita que por la Pascua Militar pretendo seguir manteniendo con todos y cada uno de los integrantes del Ejército del Aire, con el propósito de hacerlos llegar mi más cordial felicitación en tan señalada fecha, acompañada de mis mejores deseos de paz y bienestar para el año que acaba de comenzar.

Es tradicional, por otra parte, hacer, al finalizar el ciclo anual, un balance de las actividades más destacadas desarrolladas en este período, así como de los resultados obtenidos y metas alcanzadas de forma que obtengamos una visión global de la trayectoria seguida por nuestro Ejército.

Los aciertos logrados, pero especialmente las deficiencias que se observen, han de servirnos para reconocer con exactitud las líneas de conducta a seguir y las que debemos desechar.

En esta mirada retrospectiva no pretendo abrumaros con cifras y datos. Más bien, intentaré condensar, en breves párrafos, en qué se ha traducido la labor de cada día a lo largo de un año, que nivel de cumplimiento hemos alcanzado con respecto a las previsiones contenidas en los distintos planes y programas existentes y, finalmente, cual es nuestra situación actual para afrontar el futuro, en general, y particularmente 1988.

La actividad operativa de las Uni-

dades de Fuerzas Aéreas, ha sido similar a la de años anteriores, habiéndose totalizado, en el período 1 octubre 86 al 30 septiembre 87, unas 129.000 horas de vuelo.

Sin embargo, nuestra meta debe fijarse en que las Unidades cumplan la misión asignada sin necesidad de consumir totalmente el potencial máximo de horas de vuelo de que disponen, lo cual se traducirá en una menor fatiga de material, en un respiro para mantenimiento y en un ahorro de recursos monetarios, disponible para ser empleado en la adquisición de otros medios.

Con esta idea básica, se ha comenzado ya a actuar en las Unidades, esencialmente en cuanto a obtener el máximo aprovechamiento de las



Los tenientes generales Michavila e Imiguez conversan con el Ministro de Defensa durante el desarrollo del Ejercicio HISPEX 87.

horas de vuelo dedicadas a la instrucción de pilotos y tripulaciones, sin merma en el entrenamiento de los mismos.

Los pasajeros transportados suman 110.000 y los paracaidistas lanzados alcanzan la cifra de 83.000. Respecto al material, se han movido por vía aérea 5.000 T.M. de carga y 383 han sido depositadas en tierra según las diversas modalidades de lanzamiento.

La actuación de las Unidades pertenecientes al SAR, se refleja en las 1.800 misiones efectuadas y, por otra parte, los aviones utilizados en la lucha contra incendios han realizado unas 800 salidas rebasando las 4.000 horas de vuelo.

Ha continuado, también, la participación de las Unidades de nuestro Ejército en diversos ejercicios específicos, conjuntos y combinados, así como el intercambio entre Unidades de Fuerzas Aéreas propias y de países amigos, con el ánimo de contrastar doctrinas, técnicas y tácticas de empleo del material aéreo.

Por la trascendencia que tiene, quisiera analizar, aunque sea muy por encima, la evolución seguida en la Seguridad de Vuelo.

Se ha mantenido un índice de accidentes similar al del pasado año y que sigue siendo el más bajo de nuestra historia, coincidiendo, además, con el segundo más bajo de los países europeos de la OTAN.

Con objeto de mantener, y si es posible superar el nivel alcanzado, se están llevando a cabo inspeccio-

nes de Seguridad de Vuelo en todas las Unidades de FF.AA., obteniendo resultados que enriquecen nuestros Programas de Prevenciones de Accidentes; se está luchando por conseguir que el personal volante adquiera una mayor conciencia de su responsabilidad en este área vital y, finalmente, se ha pretendido elevar el estímulo colectivo e individual, mediante la creación del Trofeo de Seguridad de Vuelo, que fue entregado, por vez primera, en el mes de marzo.

Como medidas complementarias, pero no exentas de importancia y efectividad, hemos acometido la edición y distribución mensual de un Boletín Informativo de Incidentes (B.I.M.) y se ha procedido al intercambio de información y experiencias con países de la OTAN, a través del AFFSC-E (Comité de Seguridad de Vuelo de Fuerzas Aéreas en Europa).

No debemos cejar en el empeño por ensanchar los márgenes de la Seguridad de Vuelo, por lo que, una vez más, solicito de todos vuestra colaboración y esfuerzo constantes.

Referente a la ejecución de actividades de planeamiento, Orgánicas y logísticas se ha procurado ceñirse al Plan de Acción en vigor, con la constante de adecuar los recursos disponibles, de todo tipo, a la finalidad establecida.

Así en el aspecto orgánico, continúa la adaptación de efectivos humanos a lo que dispone la Ley 9/86 de Plantillas del Ejército del Aire. La

reducción de personal, que esta Ley lleva implícita, exige la adopción de ciertas medidas correctoras al objeto de lograr un óptimo empleo de los recursos humanos con que contamos.

En este sentido se orientó la supresión de las Planas Mayores, ya que su función es perfectamente asumible por los Grupos y supone un ahorro de personal, además de intensificar la comunicación entre el Coronel de la Unidad y sus respectivos Jefes de Grupo.

Es importante resaltar que se ha iniciado la evaluación orgánico-administrativa de Unidades, Centros y Organismos, habiéndose efectuado en el presente año en las Alas nº 35 y 14, que permitirá una distribución de puestos de trabajo acorde con los requisitos funcionales de cada uno de ellos.

Se han realizado, asimismo, estudios encaminados a adecuar la Organización del Ejército del Aire, en particular la del Cuartel general, a la de Organo Central, de acuerdo con lo establecido en el R.D. 1/87.

No obstante, es preciso señalar la pérdida de personal, principalmente de la Escala del Aire, debida a que un apreciable número de Jefes y Oficiales, generalmente jóvenes y experimentados, han optado por desarrollar su actividad en Líneas Aéreas y Compañías civiles de aviación.

Como consecuencia, para el próximo año la plantilla del Ejército del Aire, en el Arma de Aviación, será prácticamente igual, o incluso inferior, a la marcada para 1991, por lo que serán nulas las vacantes que se publiquen en la Reserva Transitoria y en la Activa.

Esta disminución del personal de vuelo no deja de ser preocupante y a fin de contrarrestarla, se ha propuesto la publicación de una convocatoria para Pilotos de Complemento que permita rellenar los vacíos producidos en algunas Unidades.

Es también de resaltar, el déficit que se padece de Ingenieros Aero-náuticos debido, por un lado, a los escasos aspirantes que optan a cubrir las plazas que se convocan para este Cuerpo, como consecuencia de la demanda por parte de las empresas civiles, y, por otro lado, a que el Organo Central absorbe una parte significativa de nuestros efectivos.

Finalmente, y con repercusión en la seguridad nacional, la creación del Grupo de Alerta y Control del MACAN supondrá una significativa mejora en la defensa del espacio aéreo canario.

Por otro lado, es considerable el número de programas actualmente en desarrollo y que continúan cubriendo sus etapas sin profundas



El JEMA hace entrega del primer premio de Seguridad de Vuelo del Ejército del Aire al Coronel Jefe del Ala núm. 11.



Uno de los programas en curso es el AX, que tiene como objeto el desarrollo de un caza táctico y de escuela que sustituya al A-9.

alteraciones sobre lo previsto, así como un mayor control en su ejecución.

Abarcan estos programas muy distintos aspectos, tales como infraestructura (POBAS) modernización de armamento (MODAR), refugio para aviones (REFAVIC), adquisición y modernización de avión (F-18, FA-TAM), guerra electrónica (GEL), y una larga lista que sería prólijo enumerar.

Quiero, no obstante, hacer un sucinto bosquejo de los Programas COMBAT GRANDE III y IV, a los cuales se les está infundiendo un dinamismo y trato prioritarios acordes con la importancia que tienen para la seguridad nacional.

El primero de ellos, tiene como objeto actualizar y mejorar el Sistema de Mando, Control y Comunicaciones del espacio aéreo para operaciones de la Defensa aérea, ya sean ofensivas, defensivas o de apoyo, estando previsto descentralizar el Sistema con tres SOC y un COC alternativo, ampliar las comunicaciones punto a punto y completar la cobertura del radar mediante nuevos estacionamientos fijos y móviles e instalaciones terrestres para aviones AWACS.

Con el Combat Grande IV (ALERCAN) se pretende modernizar y semiautomatizar el Sistema de Mando Control y Comunicaciones del MACAN, y en la actualidad la Fase II está en ejecución y la Fase III, sometida a nuevo planteamiento.

Entre los programas iniciados más recientemente, merecen particular atención aquellos que en el área de la Investigación y Desarrollo, todavía incipiente en España, tienen relación directa con la Industria nacional y afectan a campos de la Defensa tan importantes como armamento, simulación, guerra electrónica o sistema de armas.

Cabría citar, entre otros, el programa LANZA, que trata del diseño, desarrollo y fabricación de un modelo de laboratorio de un radar primario de largo alcance, tridimensional, para uso civil y militar; el programa AX, que tiene como objetivo el desarrollo de un caza táctico y de escuela, para sustituir en su momento al A-9; el Alertador de Amenazas y el Lanzador de Bombas.

Por último, y en el ámbito internacional el programa EFA, (Avión de caza europeo) que tras la firma por los JEMA's de Italia, Gran Bretaña, Alemania y España, del Documento de Requisitos Operativos y Técnicos,

en septiembre pasado, iniciará la fase de desarrollo cuando los Gobiernos de las cuatro naciones, ratifiquen el citado Documento.

Son serios, sin embargo, los obstáculos con que tropezamos en lo concerniente a la gestión de material. La lentitud en la tramitación de expedientes, los largos plazos de entrega de los artículos, y una cierta dificultad en la coordinación entre Organismos son, entre otras, causas que inciden negativamente en el nivel de operatividad de las Unidades. Es, en este área, donde realmente todas las Fuerzas Aéreas tienen su auténtico reto y las nuestras no son una excepción.

En lo relativo al Mantenimiento y Abastecimiento, nuestra capacidad de apoyo, basada en las Maestranzas Aéreas, Grupos, Escuadrones y Escuadrillas Logísticas, así como en los Grupos, Escuadrones y Escuadrillas de Material, aún teniendo un buen grado de preparación, especialmente en los primeros niveles, se ve afectada por la adaptación a los nuevos sistemas y por la escasa fluidez de la corriente abastecedora, motivada, en gran parte, por una defectuosa determinación de necesidades llevada a cabo por las Alas.

Grupos y Escuadrones independientes.

Más, como dije al principio, la detección de los puntos más débiles y comprometidos ha de servirnos para que, una vez reconocidos, los afrontemos y superemos efectuando las correcciones precisas.

Y para terminar con este somero repaso al año que ahora termina no quiero dejar de mencionar el esfuerzo realizado en pro de una aproximación a la Sociedad española, que ha tenido ocasión de conocer de cerca y mejor su Ejército del Aire a través de los actos organizados en toda la extensión de nuestra geografía.

La "Semana del Ejército del Aire", "Juvenalia-87", "Jornadas de Puer-

del papel que nuestro Ejército del Aire desempeña dentro del marco global de la Defensa Nacional.

Las Fuerzas Armadas españolas se preparan para la defensa Militar de la Patria con el objetivo y el convencimiento de que son un medio eficaz para evitar cualquier posible agresión y, en consecuencia, la fuerza y credibilidad de la disuasión que ejerzan sobre potenciales enemigos, es determinante. En este punto, es donde el Ejército del Aire, a través de su Fuerza Aérea, adquiere su auténtica dimensión, acorde con su capacidad de reacción rápida, profunda, flexible y contundente.

Y no se trata de asumir un falso protagonismo, si no de estar en sintonía con los conceptos que rigen

que resultan los actuales Sistemas de armas aéreas, tanto por su adquisición y mantenimiento, que demandan una atención continua para solventar los múltiples problemas logísticos y de todo tipo que suscitan, como por el entrenamiento operativo que requieren de aquellos que, ya en el aire, han de saber aprovechar al máximo sus extraordinarias características y posibilidades.

De ahí, y dado que los recursos son limitados, una correcta y escrupulosa administración de los mismos, constituye la clave del éxito. Y en esta secuencia, aparece el hombre como pieza fundamental ya que sin él, nada es posible: hombres entrenados en las técnicas del vuelo y en las tácticas de empleo de los medios aéreos, hombres expertos en el campo logístico y técnico, hombres capaces para llevar a cabo una gestión eficiente, hombres que dirijan, hombres, en suma preparados para obtener el máximo rendimiento de todo cuanto la Nación pone en sus manos.

Sin embargo, no sería suficiente poseer un colectivo de elevada calidad profesional si estuviese huérfano de ese espíritu que impulsa a todo aquel que viste el uniforme a "realizar cualquier servicio, en paz o en guerra, con igual puntualidad y desvelo que frente al enemigo". Ello implica, recordar constantemente el carácter vocacional de la profesión militar que exige de sus miembros entrega absoluta, disciplina, abnegación, valor, compañerismo, lealtad... Debemos, por tanto, tener siempre presente las Reales Ordenanzas, como regla moral que son de la Institución Militar, de tal manera que se fundan en un todo homogéneo la formación profesional y técnica de la persona con un arraigado espíritu castrense.

El móvil de nuestra actuación no ha de ser otro que la satisfacción del deber cumplido con el convencimiento de que toda tarea es importante y que, por sencilla o simple que sea, no es estéril si está bien hecha y redundará beneficiosamente, sin lugar a dudas, en la consecución del objetivo marcado, que no es otro que el alcanzar el máximo nivel operativo de las Unidades.

Con acendrado amor a la profesión, preparación constante y rigurosidad en el cumplimiento de nuestras obligaciones, podéis estar seguros que superaremos cuantos obstáculos se interpongan en nuestro camino y día a día, paulatinamente, iremos perfeccionando nuestro Ejército del Aire en aras del gran compromiso que ante España y los españoles tenemos contraído. ■



El JEMA en la firma del Documento de Requisitos Operativos y Técnicos del Programa EFA.

tas Abiertas", "Semana Internacional de Cine Aeronáutico" y otras más, son claro exponente de nuestra voluntad de romper barreras de separación e incomprensión.

Pero todo lo realizado y conseguido en el periodo que ahora finaliza no debe ser contemplado aisladamente, si no como una contribución parcial al esfuerzo que el Ejército del Aire viene desarrollando durante años y que ha de continuar en los siguientes en el afán de cumplir la misión que tiene asignada. Cuenta para ello con una Organización y unos medios, humanos y materiales, que han de ser empleados con criterios de racionalidad y eficacia, si pretendemos obtener provechosos resultados.

Grande es nuestra responsabilidad dada la importancia creciente

en Fuerzas Armadas modernas y que han sido contrastados en recientes conflictos.

Ahora bien, ser consecuentes con este peso específico del Ejército del Aire, que nosotros reconocemos y propugnamos, nos obliga a estar en condiciones de asumir los contenidos que recabamos como propios. Esto supone un esfuerzo continuo por parte de todos, a cualquier nivel y en cualquier puesto de trabajo ya que son muchas las dificultades que tenemos que vencer.

Porque no olvidemos que una Fuerza Aérea es realmente efectiva cuando dispone de plataformas de vuelo adecuadas y en condiciones de transportar y lanzar sus armas en el momento oportuno y con absoluta precisión. Y de todos es bien conocido lo costosos y complejos