

General del aire Francisco Javier García Arnáiz

# «El Ejército del Aire es, sobre todo, un equipo de personas»

El JEMA indica que se reducirán las horas de vuelo de entrenamiento, «siempre dentro de los márgenes de seguridad y manteniendo concentrada la máxima operatividad»

**E**s un piloto vocacional. Su afición al vuelo surgió a «a base de leer y ver películas sobre aviación», y le impulsó a ingresar en el año 1972 en la Academia General del Aire. Desde entonces ha completado cerca de 4.000 horas de vuelo en varios tipos de aeronaves, principalmente *Phantom* y *F-18*. Hoy, solo sube a los aviones cuando visita las unidades, pero tiene una tarea más importante: «pilotar» el Ejército del Aire español. Conoce los retos con los que se enfrenta y no le falta optimismo a este madrileño de 58 años que desde el pasado 31 de julio ostenta la jefatura del Estado Mayor del Ejército del Aire.

El general del aire García Arnáiz tiene claro cómo debe ser la fuerza aérea del 2025: «muy tecnificada, concentrada en sus capacidades, eficiente y conectada con otras organizaciones multinacionales». Y mientras planifica el futuro, dirige su aeronave entre turbulencias para atravesar con éxito la densa nube de las reducciones presupuestarias. «La crisis económica nos afecta a todos —subraya—, no sólo a las Fuerzas Armadas. Nosotros tenemos que aportar trabajo, esfuerzo, sacrificio y solidaridad. Habrá que tomar medidas duras y desagradables, porque apuntan directamente a la reducción de la actividad aérea, pero es la única manera de salir de esta situación».

—¿Qué vocación predomina en usted, la de piloto o la de militar?

—Aviación y milicia están muy relacionadas. Piense que el hombre no fue creado para volar; para moverse en el entorno aéreo necesita un método, aprendizaje y disciplina. Y lo mismo ocurre en la milicia que, además de una vocación de servicio, es una síntesis de eficacia, eficiencia y operatividad. Volar es precioso, pero lo mas bonito es

*«España tiene uno de los mejores sistemas de defensa aérea de Europa»*

operar aviones, manejarlos con un objetivo, y ahí la aviación y la milicia se conjugan perfectamente.

—En su primer centenario, ¿cómo definiría al Ejército del Aire de hoy?

—El Ejército del Aire es, sobre todo, un equipo de personas; un equipo que trabaja de forma coordinada y con una vocación de servicio a España y a los

españoles. Esa es nuestra función: proporcionar seguridad «desde» y «en» el aire, las dos cosas, y para eso buscamos la excelencia en la operación aérea. Es nuestro objetivo, y nos esforzamos en conseguirlo.

—Después de cinco meses en el cargo, ¿cuál es su diagnóstico de la situación?

—La situación económica es difícil, pero no sólo nos afecta a nosotros, sino a toda la sociedad. Ya en la Directiva de Política de Defensa se dice que la crisis económica es uno de los principales riesgos para la seguridad de España. Lo que tenemos que hacer nosotros es ayudar a que España salga de esta crisis. El Ejército del Aire tiene una especial característica, que son los medios que usamos: muy eficientes, pero de un coste elevado. Ahora, lo que buscamos es producir ahorro, no solo en las Fuerzas Armadas, sino dentro del contexto general de la Administración del Estado.

—Este año su presupuesto se ha reducido casi un 9 por 100. ¿Afectará a la operatividad?

—No es algo nuevo para nosotros. Ya llevamos muchos años de restricciones económicas, incluso cuando en otros sectores no había crisis. Las Fuerzas Armadas somos una de las organizaciones



«Las Fuerzas Armadas somos una de las organizaciones más eficientes del Estado, porque históricamente hemos tenido unos presupuestos de Defensa muy reducidos».

más eficientes del Estado, precisamente porque, históricamente, hemos tenido unos presupuestos de defensa muy reducidos. Ahora se nos pide más eficiencia, lo cual es lógico, pero ya hay poco margen de progreso en este sentido: vamos a gastar menos, pero quedan muy pocos agujeros en el cinturón para apretar, no solo a nosotros sino al resto de las Fuerzas Armadas, y hay que ir ya a cambios estructurales.

Creo que estamos en una situación coyuntural de largo recorrido, pero aunque España logre salir de la crisis en un perio-

do corto o medio, el efecto en las Fuerzas Armadas se va a notar más tarde. Por eso debemos tomar una serie de medidas coyunturales, de efecto inmediato, y también estructurales, para poder absorber próximas crisis.

**— ¿Qué medidas de ahorro se van a aplicar en 2013?**

— Algunas tienen relación con el mantenimiento: en los últimos años había una tendencia a externalizar servicios y nuestras maestranzas aéreas se habían concentrado en unos determinados sistemas de armas. Tenemos que volver a potenciar capacidades orgánicas de mantenimiento que habíamos externalizado.

También vamos a reducir el número de horas que dedicamos al entrenamiento de las tripulaciones, siempre dentro de los márgenes de seguridad y mantenimiento concentrada la máxima operatividad. Lo que se va a hacer es formar operativamente a un grupo muy importante de pilotos. Los demás recibirán una formación que les permita adquirir la operatividad en poco tiempo, si fuera necesario; en otras palabras, van a recibir el entrenamiento inicial, pero no van a mantener la capacidad operativa.

En condiciones normales, para entrenar a todos los pilotos disponibles, se necesitarían unas 100.000 horas de vuelo. Este año haremos alrededor de 65.000.

**— ¿Se va a reducir también el número de aviones en servicio?**

— Lo que queremos es ir acabando con la diversidad de flotas aéreas. Ahora mismo tenemos varios tipos de aviones que realizan la misma función, entonces vamos a concentrarnos en aquél que lo hace más eficientemente.

Este año hemos previsto eliminar tres sistemas para los que hemos encontrado sustituto: en la función de vigilancia marítima ya disponemos del *C-235 VIGMA* (D4), el último lo hemos recibido el pasado mes de diciembre. Cuando esté totalmente operativo daremos de baja el *Aviocar* (D3) y el *Fokker* (D2) que cumplen la misma función. Del mismo modo, una vez que el *EF-2000* alcance la capacidad operativa inicial en Albacete, daremos de baja el *Mirage F1*. Hay otros sistemas de armas que necesitan ser sustituidos, pero estamos demorando nuestro plan de inversiones, lo cual provocará un retraso en todo el proceso.

— **¿Esa demora afecta a la renovación de los aviones de transporte?**

— La flota de transporte se ha visto afectada por el retraso en el programa del *A400M* y el envejecimiento de algunos aviones en servicio. El *B707* es un gran avión de transporte pero ya tiene muchos años y tenemos que sustituirlo. Los aviones de su tipo son muy caros, pero el *707* también es muy caro de mantener; es preferible comprar uno nuevo para ahorrar en el futuro. Lo mismo sucede con la flota de transporte estratégico. El *C-130 Hércules* debía terminar su vida operativa en 2015 ó 2016, pero el primer *A400M* no lo vamos a recibir hasta 2016, con lo cual tenemos que extender la vida del *C-130*. El problema es que tenemos que mantener en servicio sistemas de armas cuyo sostenimiento es difícil porque son viejos, y las piezas son caras porque están fuera del mercado.

— **El Eurofighter acaba de cumplir 1.000 horas de vuelo en su unidad, ¿está respondiendo a las expectativas?**

— Es un gran avión, moderno y pensado para el futuro. Pero, sobre todo, la ventaja que tiene es que España forma parte del consorcio que fabrica el avión, con lo cual controlamos cómo queremos que sea; tenemos acceso a todos los equipos y podemos decidir cualquier cambio en su estructura o en su arquitectura, algo que resulta más difícil en otros aviones de los que no somos fabricantes.

— **En el ámbito multinacional el futuro pasa por compartir capacidades ¿Cuál será nuestra aportación?**

— Hay dos opciones: una sería coger áreas en las cuales convirtamos en especialistas; es decir, ser los mejores en este tipo de operaciones y dejar de lado las que vayan a cubrir otros países. La otra opción sería dotarnos de un conjunto de capacidades completo, integral, aunque reducido en tamaño. Nosotros vamos a una combinación de ambas. España tiene un espacio estratégico y un papel importante en Europa y en el mundo, pero también tiene su propia estrategia; debemos ser capaces de desarrollar solos esa estrategia con el apoyo de otros y, a la vez, apoyar a otros en un plano conjunto o multinacional. Por eso creo que no debemos renunciar a tener una panoplia completa de capacidades que puedan ser apoyadas en un momento determinado,

pero de forma que no dependamos totalmente de otros. Además, en una organización multinacional lo que se hace es participar, no consumir. Al país que no aporta nada le sale carísimo porque lo que hace es pagar las capacidades que otros han puesto.

— **España participa en el EATT, un programa de transporte aéreo de la Agencia Europea de Defensa ¿Qué resultados se esperan?**

— El año pasado hicimos un ejercicio

la base de despliegue el mismo día que nos avisaron, y a los dos días estaban ya operando con aviones de otros países.

— **¿El espacio y el ciberespacio son nuevos escenarios de la batalla aérea?**

— El objetivo del Ejército del Aire es conseguir el dominio del espacio aéreo y operar desde el aire en otros medios, tanto físicos como virtuales. Hoy día, el dominio del ciberespacio y el espacio electromagnético es fundamental, y las Fuerzas Armadas nos estamos preparando desde



en Zaragoza que tuvo un gran éxito. El objetivo es sumar las capacidades de todos y ser capaces de operar juntos de forma inmediata. Precisamente, eso es también lo que buscamos con el programa TLP que se desarrolla en Albacete para formación de pilotos de combate de la OTAN. Ya se ha avanzado mucho en cuanto a estandarización de procedimientos y formas de operar. Por ejemplo, en la operación llevada a cabo en Libia, nuestros aviones lograron estar en

un punto de vista conjunto. Pero en el Ejército del Aire tenemos nuestras propias redes, debemos protegerlas y prepararnos para reaccionar ante ataques cibernéticos. Vamos a crear una sección de ciberdefensa dentro nuestra Jefatura de Servicios Técnicos y Comunicaciones, para proteger nuestras redes y participar en el esfuerzo común de defensa de las redes conjuntas. Tenemos grandes expertos en el tema, lo único que necesitan es un esquema de operación.

—En 2006 fue coronel jefe de la base de Herat ¿Cuál es el balance después de once años en Afganistán?

—La operación ha supuesto un gran esfuerzo, tanto por la lejanía —está a 8 ó 9 horas de vuelo— como por el hecho de que es un país que no tiene salida al mar, con lo cual una gran parte de los suministros se hacen por vía aérea. Es un escenario al que no estábamos acostumbrados, que empezó como una operación de ayuda humanitaria de gran envergadura y luego derivó en una operación contra



«Es prioritario potenciar la capacidad de mando y control desplegable, y también las operaciones aéreas especiales».

la insurgencia. Al Ejército del Aire le ha supuesto una confirmación de que estamos a buen nivel. Nos encargamos de la base de apoyo avanzado de Herat, lo cual no es muy diferente de mandar una base aérea en España, pero nos ha permitido desarrollar el concepto de desplegabilidad y que una gran parte del Ejército del Aire participe en los despliegues. Antes, para una determinada operación había unidades especializadas que desplegaban, operaban y volvían, pero no permanecían en el lugar. Pero en Afganistán íbamos a estar mucho tiempo, entonces se estableció un sistema de rotaciones, de forma que, en estos años, casi todas las unidades del Ejército del Aire han pasado por allí. La operación también ha supuesto una potenciación de las misiones de evacuación médica, que no teníamos totalmente desarrolladas. Hasta su llegada a Afganistán estas unidades tenían la preparación y los conocimientos necesarios, pero aún no los habían llevado a la práctica. Allí trabajan en la realidad, tanto dentro del teatro, con los helicópteros y aviones intrateatro, como hacia fuera, con las evacuaciones a territorio nacional.

—El Ejército del Aire fue el primero en llegar a tierras afganas ¿Serán también los últimos en salir?

—La puerta de salida de las fuerzas españolas va ser Herat; nosotros somos los guardianes de la puerta y, seguramente, seremos los que echemos la llave. La base será transferida a los afganos cuando se considere que están preparados para hacerse cargo de ella. Pero imagino que algunos de los nuestros se quedarán más tiempo para dar apoyo a los militares españoles que participen en las tareas de asesoramiento que seguirá realizando la OTAN más allá de 2014.

—¿Se van a potenciar las operaciones aéreas especiales?

—Sí. Es una de mis prioridades. El entorno operativo del futuro va a requerir de este tipo de operaciones, tanto en su segmento aéreo —con aviones de ala fija y helicópteros— como terrestre. Este

último, lo tenemos muy desarrollado a través del Escuadrón de Zapadores Paracaidistas (EZAPAC). Son especialistas en acciones directas, lanzamientos paracaidistas, preparación de pistas de emergencia, información encubierta, etcétera. En cuanto a las operaciones con helicópteros —recuperación de personal y SAR de combate— también estamos bastante preparados puesto que Afganistán nos ha dado mucha experiencia en este campo. Nos faltaría, tal vez, un sustituto para el *Super Puma* con un mayor radio de acción y algunos equipos para actuar de manera más encubierta. Ahora lo que pretendemos es obtener aviones de ala fija para pasar a realizar misiones de más profundidad. Finalmente, queremos combinar de forma adecuada el segmento terrestre, el helitransportado y el de ala fija, y dotarnos de una capacidad de gestión del mando y control que nos permita ser el componente aéreo de un Mando de Operaciones Especiales.

*«Vamos a participar al máximo nivel en la estructura de mando de la OTAN»*

—¿Qué resultados está obteniendo el destacamento de patrulla marítima de la operación *Atalanta*?

—En esta operación de la Unión Europea somos el único país que ha estado desde el principio. Otros van

por periodos de unos meses o un año, pero nosotros hemos estado siempre, con lo cual nos hemos convertido en los expertos y en la referencia. En la operación se alternan dos aviones: el *P-5 Orion* y el *C-255 VIGMA*. Los dos tienen mucha autonomía y hacen misiones de 8 ó 9 horas. Nuestro avión dota de una capacidad extraordinaria a la operación *Atalanta*. Y es que los medios aéreos son escasos y el escenario es inmenso, mayor que toda Europa. Es como si a un avión basado en Morón se le asignara una vigilancia en Noruega. Hacemos labores de vigilancia, identificación e información de posibles ataques piratas y pasamos esos datos al sistema para que pueda desplazar allí los buques de la operación. A comienzos de diciembre, visité el destacamento en Yibuti. Había varios representantes de la Unión Europea y todo eran alabanzas a la labor prestada por nuestros medios. De



bibliotecavirtualdefensa



El **Ministerio de Defensa** pone a disposición del usuario la colección digital de los magníficos fondos que se custodian en sus archivos, bibliotecas y museos. Esta colección se compone de una variada tipología documental como son códices, impresos, grabados, videograbaciones, fotografía, etc., importantes series documentales y museísticas, de gran antigüedad, belleza e interés temático, cuyo conocimiento es indispensable para la cultura española. Además, esta biblioteca virtual da acceso al repositorio institucional que recoge las publicaciones oficiales y científicas de este ministerio.

hecho, el destacamento *Orion* es el coordinador de toda la actividad aérea que tiene lugar en la zona.

—Este año comienza a funcionar en Torrejón el nuevo Centro Combinado de Operaciones Aéreas (CAOC) de la OTAN ¿qué lo diferencia del que venía operando en esta base?

—Hasta ahora teníamos el CAOC-8, un elemento multinacional de mando y control que España ponía a disposición de la OTAN. La gran diferencia es que ahora no ponemos una instalación española al servicio de los aliados, sino que el nuevo CAOC de Torrejón es un elemento de la Alianza Atlántica que se sitúa en España. Nosotros no somos los dueños. Hasta ahora, el jefe del CAOC-8 era también el jefe del Mando Aéreo de Combate. Sin embargo, el CAOC-T lo mandará un general español sin dependencia alguna del MACOM y bajo el mando operativo del Comandante del Mando Aéreo de la OTAN en Ramstein (Alemania).

Tener este elemento en España es muy importante para nosotros, porque va a contar con mucho personal español y vamos a participar fuertemente en la defensa aérea de la Alianza. Dentro del nuevo concepto de operaciones aéreas que va a existir en la OTAN el CAOC tendrá diversas responsabilidades: gestionará la policía aérea de todos los espacios aéreos de los países del sur de Europa que estén dispuestos a transferir esa responsabilidad. Pero, además, una parte de nuestro personal estará preparado para integrarse en el Mando de Ramstein, desde donde se conducirán las operaciones aéreas que no son de soberanía. Es decir, que vamos a participar al máximo nivel en la nueva estructura de mando de la Alianza.

—¿Tenemos un buen sistema de mando y control del espacio aéreo?

—Afortunadamente, tenemos uno de los mejores sistemas de defensa, vigilancia y control del espacio aéreo que existe en Europa: moderno y muy bien repartido, y personal con una gran experiencia. Ahora intentamos potenciar la capacidad de mando y control desplegable, de forma que una parte de ese sistema de

mando y control pueda desgajarse para operar alejado de nuestras fronteras. No necesitamos desplegar los elementos de mando y control en todos los entornos, porque para eso existen las comunicaciones y los satélites.

Por eso, en condiciones normales utilizamos un sistema que se llama *reach-back*, en el cual desplegamos el terminal y las operaciones y seguimos controlando desde aquí. Pero hay ocasiones en que sí conviene desplegar el centro de control, entonces nos hemos dotado de un centro de operaciones aéreas (AOC) y un centro de mando y control (ARS) desplegables que puede operar en cualquier sitio. Ahora nos falta el radar. Disponemos



del sensor del Grupo Móvil de Control Aéreo (GRUMOCA), pero queremos dotarnos de uno más avanzado, el *Lanza-T*. Así, seremos capaces de establecer un JFAC, un *Joint Forces Air Component*, es decir, el componente aéreo de un mando de nivel conjunto operacional. Esperamos tenerlo listo y operativo durante 2014, de forma que, en 2015, lo podamos ya ofrecer a operaciones multinacionales. Además, tenemos que desarrollar todo el manejo de redes MIDS *Link-16*,

un sistema de la OTAN sin el cual la operación aérea no va a ser posible.

—El Ejército del Aire acude en apoyo de la población en emergencias...

—Es una de nuestras principales funciones; el apoyo a la acción del Estado desde el aire. Muchas veces son apoyos puntuales: apagar un incendio, vigilar una mancha de petróleo que se extiende, localizar una patera con inmigrantes, evacuar personas o llevar suministros a Lorca o a la isla del Hierro. Pero también, de forma permanente, ayudamos a la acción del Estado. Por ejemplo, la información de nuestros radares se suministra a la aviación civil, y muchas bases aéreas están abiertas al tráfico comercial, les damos control aéreo y utilizan nuestras radioayudas. Con el tiempo, nos gustaría convertirnos en el referente de una acción unificada de los medios aéreos del Estado. Hay muchos órganos de la administración que tienen aviones, están dispersos y eso no es rentable; si estuvieran concentrados en el Ejército del Aire su operación sería mucho más eficiente.

—¿Cómo es el nuevo modelo de enseñanza en las Academias?

—Está teniendo mucho éxito en el Ejército del Aire. El reto es conseguir militares que sean capaces de obtener una titulación civil, y no al revés. En la Academia General del Aire queremos formar oficiales que, a la vez, obtengan el título de Ingeniero en Organización Industrial. De todas formas, la formación siempre ha sido muy buena en el Ejército del Aire; todos los oficiales que he conocido a lo largo de mi carrera son de primera línea y están muy bien formados. En el caso de los suboficiales se ha incrementado un año su formación, de dos a tres años. Con la formación profesional que reciben van a progresar mucho más dentro de cada especialidad. Creo que vamos a conseguir un suboficial muy preparado, muy especializado, y sobre todo va a suponer un gran reto para sus jefes porque también ellos van a tener que ampliar su capacidad de conocimiento y de ejecución.

Víctor Hernández  
Fotos, Pepe Díaz

«En Afganistán somos los guardianes de la puerta y, seguramente, seremos los que echemos la llave»