
General del aire Javier Salto Martínez-Avial, JEMA

«LOS AVIADORES SOMOS UNA GRAN FAMILIA»

El jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire subraya la creciente importancia del medio aeroespacial y apunta la necesidad de «más personal y más presupuesto» para no perder capacidades esenciales

SU bagaje profesional es el de un curtido aviador con un profundo conocimiento de la organización de la que, el 31 de marzo de 2017, fue nombrado jefe de Estado Mayor. Piloto de caza y ataque, desde la cúspide de su carrera el general del aire Javier Salto Martínez-Avial (Madrid, 1955) considera que ha sido «muy afortunado» en todos sus destinos. Pasó la mayor parte de su vida operativa volando los *Mirage F-1* de la base aérea de Gando, adonde volvería, siendo ya general, para hacerse cargo del Mando Aéreo de Canarias. Otro avión, el *Eurofighter*, marcaría su desempeño profesional en diferentes etapas, tanto en la dirección del programa, en Múnich, como al frente de la base de Morón y el Ala 11.

Le preocupa la pérdida de capacidades que se ha producido en los últimos años. «Y en ello estamos, para intentar recuperarlas lo antes posible». Por eso transmite un mensaje de confianza en el

futuro, pero también de preocupación: «El Ejército del Aire es una institución sólida, que funciona perfectamente y, hasta la fecha, ha sabido salir adelante a pesar de las dificultades. En esta ocasión, aunque llueve sobre mojado, confiamos en que ocurra lo mismo, pero para ello es necesario revertir la tendencia de los últimos años en lo que a presupuestos y personal se refiere».

— En líneas generales ¿Cómo diría que es el Ejército del Aire de hoy?

— A lo largo de mis años de servicio he visto la tremenda evolución que ha experimentado el Ejército del Aire, tanto en el ámbito tecnológico como en el organizativo. Esta evolución se ha producido de forma natural, siendo un reflejo de la sociedad de la que formamos parte y a la que servimos.

Pero con gran satisfacción puedo decir que, con todos estos cambios y pese a la crisis sufrida durante los últimos años con importantes reduc-

ciones presupuestarias, tenemos un Ejército del Aire moderno, muy profesional, con los más altos estándares de la OTAN, y que además sigue manteniendo intactos su esencia y sus valores. Por encima de todo, los aviadores somos una gran familia y eso se sigue notando hoy, igual que ayer, en todo lo que hacemos.

— ¿Cómo se ha vivido la crisis sanitaria en el Ejército del Aire?

— Hemos reaccionado con todos los recursos a nuestro alcance y con la anticipación necesaria para, con unas medidas rigurosas, garantizar el cumplimiento de nuestra misión. Es importante recalcar que, además de la contribución a la operación *Balmis*, hemos seguido ejecutando con eficacia todas las operaciones permanentes que tenemos asignadas y las misiones en el exterior en las que participamos. En definitiva, creo que esta crisis sanitaria nos ha planteado importantes desafíos, que hemos sabido afrontar y superar.



—¿Qué medidas serán necesarias para que la operatividad no se vea afectada por la situación financiera?

—La respuesta corta a esta pregunta sería: asignar más personal y más presupuesto para que el Ejército del Aire pueda cumplir su misión. Llevamos ya varios años tratando de ajustarnos a una situación financiera francamente complicada. Hemos hecho un gran esfuerzo para que la gestión de los recursos que recibimos —que en los últimos diez años no han parado de reducirse— se realice atendiendo siempre a criterios de austeridad y eficiencia, lo que nos ha llevado a dar de baja algunas flotas, con la consiguiente pérdida de capacidades. Pero las importantes reducciones presupuestarias que hemos sufrido han impactado también directamente en el sostenimiento de nuestras aeronaves además de obligarnos a posponer algunas inversiones esenciales. Llegados a este punto, la falta de recursos para sostenimiento puede llevar a la baja de flotas adicionales, que será necesario relevar para no perder más capacidades.

En cualquier caso, si los presupuestos asignados al Ejército del Aire no aumentan o, si como consecuencia de la crisis sanitaria, la situación presupuestaria llegase a empeorar, afrontaremos este nuevo escenario con responsabilidad, pero debemos ser conscientes de la situación en la que nos encontramos tras una década de importantes restricciones así como de las implicaciones que tendrían estas decisiones en las misiones asignadas y por tanto en la seguridad y defensa de todos los españoles.

Es importante reseñar que, si bien invertir en defensa revierte principalmente sobre el bienestar y la protección de nuestros conciudadanos, además supone contribuir a un sector que tiene un peso importante en el tejido industrial de nuestro país, sobre todo en lo que se refiere a empleo de calidad y al nivel tecnológico de la industria aeroespacial nacional. Los beneficios de esta inversión compensan con creces en esta área el importante esfuerzo económico que requieren los recursos aeroespaciales.

—A la vista de los nuevos escenarios ¿cómo cree que debe evolucionar el poder aeroespacial en los próximos años?

—Del análisis objetivo de las tendencias que muy probablemente marcarán el progreso de la humanidad próximamente, y de las posibles amenazas que nos pueden afectar en el futuro, creo que se pueden extraer dos conclusiones principales: por un lado, la creciente importancia del medio aeroespacial para la seguridad y defensa; y por otro, la aparición de nuevos escenarios, como el ciberespacio o el cog-



nitivo, junto con una cada vez mayor interacción entre estos nuevos ámbitos y aquellos considerados tradicionales.

Desde el punto de vista militar, de la primera conclusión se deriva la necesidad de aumentar las capacidades del poder aeroespacial para garantizar el control y el dominio del medio que engloba el espacio aéreo y el espacio denominado «ultraterrestre»; y de la segunda, la imprescindible aportación del poder aeroespacial al conjunto de capacidades militares multidominio,

siendo este el único capaz de actuar de forma simultánea en todos ellos. Como me gusta decir en mis discursos, el Ejército del Aire ya es importante y bueno, pero a pesar de ello, lo mejor para nosotros está todavía por llegar.

—¿Cómo se están adaptando a esos nuevos desafíos que representan el dominio del espacio y el ciberespacio?

—Tienen una importancia capital. Como ya he dicho están en evolución constante y ahora estamos en el proceso de pasar de un Ejército del Aire a un Ejército del Aire y del Espacio.

La Estrategia de Seguridad Aeroespacial Nacional de 2019 pone de manifiesto la importancia que el entorno aeroespacial tiene para España. El Ejército del Aire es el organismo a escala nacional con mayor conocimiento global y experiencia sobre los riesgos y amenazas que afectan al aire y al espacio, de hecho, en los últimos años el espacio se ha convertido en un nuevo medio natural de nuestras operaciones. Asimismo, desde el año pasado disponemos de nuestro propio Centro de Operaciones de Vigilancia Espacial (COVE) para la vigilancia y conocimiento de la situación espacial y el apoyo a este tipo de operaciones.

En cuanto al ciberespacio, considerando la importancia de la tecnología para el Ejército del Aire, nuestra prioridad es garantizar la integridad de nuestros sistemas de mando y control, así como proteger nuestros sistemas de información. Básicamente, en este medio realizamos actividades de ciberdefensa. Necesitamos proteger nuestros recursos en el ciberespacio para poder emplear eficazmente el poder aeroespacial, que es nuestra razón de ser. Y con este objetivo vamos progresando de forma destacada.

—Lleva más de tres años en el cargo, ¿qué momentos le han dejado más huella?

—Ser jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire es una gran responsabilidad, pero ante todo un orgullo. En mi

caso particular más todavía, pues soy hijo de aviador, nacido, por cierto, el 10 de diciembre, día de la Virgen de Loreto, patrona de Aviación, además de haber crecido entre familias de aviadores.

Para todo militar, ejercer el mando es una oportunidad inigualable, tanto a nivel profesional como humano. Por eso, lo que más satisfacción me produce es comprobar en el día a día el liderazgo de nuestro personal, basado en la ilusión por lo que hacemos, en el espíritu de equipo y en la lealtad en todas direcciones. A veces son las cosas sencillas las que más nos marcan. Todo el que está en el Ejército del Aire lo está por vocación (aunque inicialmente alguno haya podido entrar por profesión) y eso se nota en el día a día.

Por otra parte, los momentos más difíciles de estos años han venido como consecuencia de los accidentes sufridos. Han sido cinco accidentes con seis familias destrozadas, en los que todo el Ejército del Aire, como una gran familia que somos, también hemos sentido en cada uno de nosotros ese daño irreparable al que nunca nos acostumbraremos. Llevamos dentro ese dolor y lo llevaremos siempre, pero también es importante recalcar que a pesar de ello los aviadores seguimos cumpliendo nuestra misión y les rendimos homenaje en cada vuelo que realizamos. Eso es lo que nos marca y lo que nos diferencia, pero puedo asegurarle que, aunque a veces quizás no se note, es muy duro, es tremendamente duro.

— ¿En qué fase se encuentra el programa para sustituir a los actuales aviones-entrenadores?

— Se está en el proceso de sustitución de los *C-101*. Para ello se han adquirido aviones *PC-21 Pilatus* como parte de un programa para implementar un nuevo Sistema Integrado de Entrenamiento (*Integrated Training System, ITS*) para la enseñanza en vuelo en la Academia General del Aire que, además de estos aviones, incluye un complejo y avanzado sistema de entrenamiento sintético basado en simuladores en red. El programa se encuentra en una fase muy avanzada, si bien sus plazos se han visto afectados por la pandemia, lo que podría implicar que no podamos comenzar con este nuevo concepto en el curso 2021/2022 como teníamos planeado inicialmente.

También está en proceso la renovación de los entrenadores avanzados, los

F-5 de la Escuela de Reactores en la base de Talavera la Real, que se darán de baja alrededor de 2028. Si bien todavía faltan años para la entrada en servicio de los nuevos aviones, la decisión hay que tomarla en los próximos meses. Para ello el Ejército del Aire apoya el desarrollo de un nuevo entrenador avanzado por parte de la industria nacional, lo cual además de proporcionarnos el avión que necesitamos, redundaría en beneficio de la economía española con el desarrollo de un programa tecnológico aeronáutico (en la actualidad ya se están desarrollando un programa tecnológico terrestre y otro naval, pero ninguno aeronáutico).

— ¿Qué planes se barajan para reemplazar a los cazas *F-18* que van finalizando su vida operativa?

— En este momento nuestra prioridad es garantizar el relevo de los *F-18* más veteranos que actualmente tenemos desplegados en Canarias. Se trata de aviones que fueron adquiridos a los EEUU con un considerable número de horas de vuelo y que se encuentran ya en el lí-

parte de los *F-18* con la adquisición de *Eurofighter* de la versión más avanzada (*Long Term Evolution, LTE*), mientras para el resto no descartamos la opción de adquirir bien más *Eurofighter*, bien otro modelo de caza de 5ª generación. En cualquier caso, la decisión final no deberá demorarse más de dos años.

— Y más a largo plazo ¿qué supondrá la llegada del *FCAS*?

— Estoy convencido de que el Futuro Sistema de Combate Aéreo va a marcar tanto el futuro del Ejército del Aire como la agenda de la industria de defensa nacional y europea durante las próximas décadas. El objetivo principal de este «sistema de sistemas» es la superioridad tecnológica y la autonomía estratégica en el marco de la Europa de la defensa, objetivos sin duda muy ambiciosos, pero a mi juicio alcanzables, teniendo en cuenta que el plazo para su implantación sería en el entorno del 2040, fecha en la que los primeros *Eurofighter* serán dados de baja.

El concepto que se pretende desarro-

«En los últimos años el espacio se ha convertido en un nuevo medio natural de nuestras operaciones»

mite de su vida operativa. La vigilancia y control del espacio aéreo de soberanía es nuestra misión permanente 24/7. Para poder cumplirla en esa parte del territorio nacional se hace necesaria la adquisición, con cierta urgencia, de un nuevo sistema de armas. La solución que contemplamos es la adquisición de nuevos *Eurofighter*. Con ello daríamos continuidad al conocimiento adquirido con este sistema y podríamos aprovechar sinergias en los ámbitos logístico y de sostenimiento. Todo ello, proporcionando apoyo a la industria aeroespacial nacional, que no hay que olvidar que es un motor de la actividad económica en España y que representa el 80 por 100 de la industria de defensa.

En un horizonte temporal un poco más amplio, ya estamos también inmersos en el relevo del resto de la flota de *F-18*, que será al final de esta década. El Ejército del Aire considera que la mejor solución a día de la fecha sería sustituir

llar va a suponer una auténtica revolución en el ámbito de las operaciones aéreas y en la forma de entender la aviación de combate. Su progresivo desarrollo va a tener implicaciones sobre un buen número de áreas funcionales y capacidades militares, desde la enseñanza en vuelo hasta el sostenimiento, pasando por un aspecto clave en la guerra aérea del futuro: la conectividad. Todo ello sin olvidarnos de la necesaria interoperabilidad que tendrá que tener dicho sistema con los «antiguos» sistemas de armas, que seguirán operando y con los que habrá de interactuar.

— ¿Cómo cambiarán las misiones de vigilancia y reconocimiento con la incorporación del *Predator*?

— La puesta en servicio de este sistema de armas supone la adquisición de una nueva capacidad, eminentemente conjunta, operada por el Ejército del Aire dentro

del espectro de misiones de Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento (*Intelligence, Surveillance and Reconnaissance*, ISR). Las ventajas son principalmente la calidad e inmediatez de la información que proporciona. Estas dos características se han convertido en prácticamente imprescindibles para ejercer el mando y control de las operaciones, en especial la inmediatez. Los sistemas de armas *Predator-B* adquiridos por España son una solución interina hasta que se pueda contar con el *EuroMALE*, que es el sistema de armas que se operará a largo plazo en este tipo de misiones.

—¿Qué proyectos son prioritarios en sistemas de mando y control?

—El Sistema de Mando y Control del Ejército del Aire, columna vertebral de la defensa de nuestro espacio aéreo, necesita de una urgente modernización que no debería demorarse más. Es de primera necesidad la modernización de los Grupos de Mando y Control de Zaragoza, Gando y Torrejón, así como la sustitución de parte

respecto a la anterior. Con este nuevo material mejoraremos nuestra capacidad de recuperación de personal en teatros de operaciones. Además, con el *NH-90* podremos realizar mejor nuestra contribución a la Acción Aérea del Estado, principalmente en misiones de Búsqueda y Salvamento. Y todo ello, una vez más, apoyándonos en nuestra industria aeroespacial nacional. Mientras llegan estos nuevos helicópteros, estamos haciendo un gran esfuerzo en potenciar la modernización de nuestra Maestría Aérea de Madrid para poder asegurar un sostenimiento orgánico, así como el conocimiento desde el punto de vista de ingeniería para asegurar la aeronavegabilidad y la operatividad de este nuevo sistema.

—En materia de personal ¿Qué medidas son más necesarias para responder a las necesidades operativas?

—El Ejército del Aire se ha visto reducido en aproximadamente 6.000 personas en los últimos doce años, cuando paradó-

por 100. Estos datos implican que con los 120.000 efectivos de las Fuerzas Armadas, el Ejército del Aire necesitaría tener alrededor de 8.000 personas más, cifra que coincide con nuestras necesidades reales.

Por otro lado, en el Ejército del Aire siempre estamos trabajando para intentar mejorar las condiciones de vida de nuestro personal, adaptándonos a las nuevas realidades y a las circunstancias actuales de nuestros aviadores y de sus familias.

—¿Cree que los españoles, en general, conocen las misiones que se llevan a cabo diariamente?

—Las misiones que realiza el Ejército del Aire se conocen obviamente mejor en aquellos lugares en los que tiene sus bases y sus unidades. Un ejemplo claro es en las Islas Canarias, donde los aviones cargados de turistas pueden aterrizar y despegar con seguridad gracias a que el espacio aéreo es seguro, debido a la vigilancia y control que el Ejército del Aire lleva a cabo de forma permanente, 24 horas al día, todos los días del año.

Es cierto que algunas de las misiones que realizamos diariamente y de forma permanente no suelen salir en el escaparate, y por ese motivo no son suficientemente conocidas por la sociedad, a pesar de la importancia de las mismas para la seguridad y el bienestar de todos los españoles. Además de nuestra misión principal, que es la policía del aire, mencionaríamos la extinción de incendios forestales, el aerotransporte, las misiones SAR, las aeroevacuaciones, los apoyos a la agencia tributaria y el transporte de autoridades, entre otras.

Estamos realizando un esfuerzo continuo de comunicación para dar a conocer a un porcentaje mayor de la sociedad lo que somos y lo que hacemos, utilizando para ello los nuevos canales de comunicación y las redes sociales, entre otros medios.

Recientemente, con motivo de la operación *Balmis*, sí creo que la sociedad ha apreciado parte de esas capacidades del Ejército del Aire, como son las sanitarias, el aerotransporte y las de aeroevacuación, por citar algunas, pero seguro que sin apreciar que, además, hemos estado realizando diariamente, las 24 horas, todas las misiones permanentes que acabo de mencionar.

«Algunas de nuestras misiones diarias no son suficientemente conocidas, a pesar de su importancia para la seguridad de todos»

de los radares de los Escuadrones de Vigilancia Aérea por su incompatibilidad con la tecnología *5G*.

Paralelamente, se está produciendo la integración del nuevo Sistema de Mando y Control Aéreo (*Air Command and Control System*, ACCS) de la OTAN. La misión de policía aérea de todo el flanco sur de la Alianza, incluido nuestro espacio aéreo, se dirige desde el Centro de Operaciones Aéreas Combinadas (*Combined Air Operations Center*, CAOC) situado en la base aérea de Torrejón, por lo que la actualización simultánea de los sistemas nacional y aliado resulta también especialmente importante.

—Pronto se van a recibir los primeros helicópteros *NH-90* ¿cómo repercutirá su entrada en servicio?

—Las características técnicas del *NH-90* suponen un salto cualitativo en el ámbito de los sistemas de ala rotatoria. Se trata de una nueva generación de helicópteros que incorpora numerosas mejoras con

respecto al poder aeroespacial es cada vez más relevante y cuando además, para ejercerlo, se requieren y emplean más y mejores capacidades. Como consecuencia, la respuesta es clara: el Ejército del Aire necesita más personal para cumplir con su misión.

De igual modo, cuanto más tecnificadas y automatizadas son las capacidades militares, mayores son los requisitos de instrucción y adiestramiento, por lo que surge también la necesidad de potenciar los recursos humanos y materiales dedicados a la formación.

Además de los números mencionados, es importante significar la desproporción existente en el porcentaje de militares del Ejército del Aire con respecto al conjunto de las Fuerzas Armadas, que no alcanza ni siquiera el 18 por 100, cuando en otros países de nuestro entorno, con capacidades y dimensiones comparables a las nuestras, la proporción de personal de una fuerza aeroespacial se sitúa alrededor del 25



—Aportamos destacamentos aéreos en África y en Lituania ¿Qué importancia tienen para la seguridad de todos?

—Además de nuestra aportación a la seguridad y defensa de España, el Ejército del Aire, junto con el resto de las Fuerzas Armadas, contribuye a nuestros compromisos internacionales. Un ejemplo es la defensa colectiva, que implica apoyar y defender a nuestros aliados, como hacemos en los países Bálticos.

En cuanto a las operaciones en África, somos conscientes de la difícil situación por la que pasan algunos países de ese continente, especialmente en el Sahel, en algún caso al borde de terribles dramas humanitarios, que además podrían generar una inestabilidad en la zona cuyos efectos seríamos de los primeros en padecer. Y cuando me refiero a inestabilidad me refiero a problemas reales que, de una manera u otra, pueden afectarnos de cerca, como el terrorismo yihadista, el tráfico ilegal de personas o el tráfico de drogas.

Con esa doble motivación, la humanitaria y la de garantizar nuestra seguridad, desplegamos y realizamos operaciones en África, siempre con el apoyo de los países que nos acogen y en estrecha coordinación con nuestros socios y aliados. Para poder mantener operativos, prácticamente con 100 por 100 de efectividad, nuestros aviones en los despliegues en misiones, se requiere un gran esfuerzo desde territorio nacional.

—¿Hacia dónde debe evolucionar la capacidad aérea expedicionaria?

—Por definición, el poder aeroespacial es eminentemente expedicionario. Y así es el actual Ejército del Aire: 100 por 100 expedicionario. Nosotros estamos preparados para desplegar y operar con carácter inmediato en cualquier parte del mundo, sin necesidad de entrenamiento previo. Esa es nuestra misión. Sin embargo, en la actualidad nuestra capacidad de despliegue se encuentra con algunas limitaciones importantes debido a la pérdida de recursos a causa de las restricciones que se llevan produciendo desde 2008.

La más relevante es la falta de una capacidad de aerotransporte y de reabastecimiento estratégicos. Para su misión y la de todas las Fuerzas Armadas, el Ejército del Aire necesita urgentemente aviones multipropósito de aerotransporte y reabastecimiento (*Multi-Role Transport Tanker; MRTT*).

Una de nuestras fortalezas en el ámbito expedicionario es la capacidad de operar reduciendo al mínimo la huella logística. Llevamos años realizando misiones en África con destacamentos de unas pocas decenas de personas que, además de operar y mantener medios aéreos, proporcionan inteligencia, protección a la fuerza, cobertura sanitaria, administración... Esa versatilidad es la que nos hace distintos.

—¿Qué opina de las iniciativas en marcha para compartir capacidades en los ámbitos de la OTAN y la UE?

—Si el presente del Ejército del Aire tiene mucho de cooperación internacional, el futuro va a traer mucho más. En las fuerzas aéreas los conceptos de interoperabilidad, conectividad y flexibilidad resultan esenciales para cumplir nuestra misión, tanto dentro como fuera de nuestras fronteras.

La mayoría de sistemas de armas que operamos forman parte de programas multinacionales (*Eurofighter; A-400M, NH-90*, etcétera). Somos miembros de pleno derecho del *European Air Group (EAG)*. La mayoría de nuestros medios de aerotransporte son programados desde el Mando Europeo de Transporte Aéreo (*European Air Transport Command, EATC*). Nuestros pilotos de caza y ataque realizan su adiestramiento avanzado en el Programa de Liderazgo Táctico (*Tactical Leadership Programme, TLP*), y los de transporte, en el Centro de Aerotransporte Táctico Europeo (*European Tactical Airlift Centre, ETAC*)...

El conocimiento mutuo y el espíritu de cooperación que aportan estos proyectos generan sinergias que permiten desarrollar capacidades que de otro modo resultarían inalcanzables, y que sin duda adquirirán una importancia creciente en el futuro. Dos buenos ejemplos de ello son los ya mencionados programas *EuroMALE* y *FCAS*. De ahí la importancia de que nuestros aviadores sigan teniendo un papel preeminente en todos ellos.

Víctor Hernández
Fotos: Pepe Díaz