

LA FUERZA AÉREA EN EL SIGLO XXI

Eduardo González-Gallarza Morales
General del Aire, jefe del Estado Mayor del Aire.

Acertar a definir cómo será la Fuerza Aérea más allá de la referencia del año 2015 establecida por la Revisión Estratégica de la Defensa constituye, cuando menos, un arriesgado ejercicio de prospectiva. Sin embargo, considero muy interesante el reto de profundizar en el futuro ya que, precisamente ahora que celebramos el centenario de aquel primer vuelo propulsado llevado a cabo en las llanuras de Kitty Hawk por los hermanos Wright, nos planteamos vehículos aéreos no tripulados de combate y reconocimiento, modernos aviones de caza con excelentes cotas de versatilidad, rapidez y agilidad, otros capaces de transportar más de 100 toneladas a grandes distancias o plataformas que navegan fuera de la atmósfera. El mundo de la aviación, en efecto, ha evolucionado y lo seguirá haciendo a la vertiginosa velocidad a la que en la actualidad lo hacen sus medios como consecuencia del desarrollo tecnológico.

Por estas razones, no me resisto a responder a la atenta invitación del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) y ofrecer esta colaboración en la que, a modo de reflexiones en voz alta, pretendo alzar la vista y ofrecer una visión que, estoy convencido, el tiempo y las experiencias venideras se encargarán de ir detallando. Para ello, y en función de los futuribles escenarios en los que podrían participar las Fuerzas Armadas, realizaré esta aproximación a la Fuerza Aérea del siglo XXI basándome en el tradicional planteamiento de fuerza y apoyo a la fuerza. Para finalizar dedicaré unas reflexiones al recurso humano como pilar fundamental e insustituible de la organización en todo momento.

Incertidumbre en los futuros conflictos

Como ha ocurrido hasta ahora, será la naturaleza de las crisis la que defina la tipología de los conflictos venideros y, por tanto, factor fundamental en la evolución del diseño y capacidades de las Fuerzas Armadas y, en particular, del Ejército del Aire. De esta forma, la futura constitución de la Fuerza Aérea dependerá, en último término, de las respuestas a cuestiones tan complejas en la actualidad como conocer hacia dónde nos llevan la ciencia, la tecnología, el fenómeno de la explosión demográfica, la dimensión de los movimientos migratorios y la economía mundial, y todo ello en un mundo globalizado y condicionado por los cambios climáticos, el medio ambiente y la explotación y distribución de los recursos naturales y energéticos. En cualquier caso, mientras se va despejando el horizonte, sí me atrevo a dar unas pinceladas sobre algunos de los factores que considero están marcando el camino y que pueden constituir una referencia válida para la tarea que nos ocupa.

Desde un punto de vista sociopolítico, podríamos ver cómo Estados con una fuerte identidad religiosa y cultural seguirán conviviendo con grandes potencias y entes supranacionales. Tampoco se debe descartar nuevos episodios de Estados fallidos o, con el transcurrir de los decenios, la evolución del actual escenario unipolar ante el surgimiento de alguna otra gran potencia, la revalorización de Iberoamérica y países asiáticos, y el fortalecimiento de la unión entre naciones árabes. Todo ello, en un escenario donde continuará la actual tendencia a que actores no estatales, como grandes firmas comerciales y organizaciones no gubernamentales, adquieran cada vez más importancia.

Mención especial merece la Unión Europea ya que, aunque sus Estados continúan siendo actores principales en la actualidad, Europa en su conjunto avanza con fuerza a constituir una identidad política, económica, militar y social. Sin duda, con nuestros parámetros actuales, resulta difícil pensar en la Europa del futuro; pero pensemos en todo lo avanzado durante los últimos 50 años y, por un momento, en los niños europeos de hoy, o en sus hijos que no habrán conocido más moneda que el euro. Cuando sean adultos habrán estudiado en una universidad europea, trabajarán en cualquier país de la Unión, tendrán un Cielo Único, y una Constitución y Gobierno europeos con amplias competencias sobre su vida diaria. En esa situación, podrían preguntarse qué sentido tendrá hablar de intereses, economías, industrias y, por qué no, de Ejércitos nacionales. Esa Europa del futuro, que continuará manteniendo el importante vínculo trasatlántico, condicionará profundamente la evolución de las Fuerzas Aéreas de sus países miembros y también la nuestra.

Por otro lado, en el campo de la ciencia y la tecnología, asistiremos al desarrollo en áreas, aún emergentes, como el de la biotecnología o la nanotecnología. En este sentido, habrá que prestar especial atención a la evolución de las tecnologías de la información por su interacción con los medios de comunicación social y su influencia en gobiernos y dirigentes políticos a través de la opinión pública. Como resultado de esta combinación, será más determinante, aún si cabe, la situación actual, donde cualquier conflicto tiene una resonancia inmediata en todo el planeta y es seguido y analizado por los ciudadanos desde la butaca de sus hogares.

Además, el terrorismo internacional en su dimensión de amenaza asimétrica intentará golpear el corazón de las sociedades democráticas, someterlas por el terror y condicionar la libertad de acción de los gobernantes. Este tipo de acciones podrán ser financiadas por Estados, corporaciones o particulares, y quienes las lleven a cabo no dudarán en hacer uso de armas de destrucción masiva con la intención de alcanzar sus objetivos. En este sentido, resulta preocupante una posible connivencia entre estas organizaciones terroristas y el crimen organizado. Y esto es así, porque mientras aquellas pueden sacar partido de las redes internacionales de tráfico de personas y droga para introducir armamento en cualquier parte del mundo, el crimen organizado se beneficiaría de la inestabilidad creada por las acciones terroristas. Así, ambos actores saldrían beneficiados de sus acciones ilícitas aprovechando, precisamente, el entorno de libertades que con tanto esfuerzo se ha construido entre todos.

El resultado de todo lo anterior será una diplomacia cada vez más compleja, en la que las Fuerzas Armadas, como instrumento de la acción exterior del Estado, tendrán ante sí el reto de hacer frente a la más amplia tipología de operaciones militares en cualquier

parte del mundo; desde tareas de ayuda humanitaria y operaciones de gestión de crisis o de prevención de conflictos, hasta las llevadas a cabo contra organizaciones terroristas o Estados con numerosos pero, en la mayoría de las ocasiones, anticuados ejércitos. Todo ello, bajo el riesgo, a veces, de una creíble amenaza nuclear, química, biológica o radiológica que podría afectar tanto a las Fuerzas Aéreas expedicionarias, como a la propia sociedad. Además, la racionalización y el exigente escenario económico hará que no se cuente con organizaciones permanentes para misiones redundantes, por lo que las Fuerzas Armadas constituirán un importante recurso para, junto con otras instituciones del Estado y Administraciones Públicas, actuar en aquellas situaciones críticas de emergencia o catástrofes que pudieran afectar a la seguridad y bienestar de los españoles.

Poder aeroespacial

La respuesta militar a estos desafíos caracterizados, principalmente, por la incertidumbre de no saber dónde, cuándo ni cómo surgirán, se basará principalmente en acciones conjuntas y combinadas en las que la contribución del poder aeroespacial será cada vez más determinante debido a sus características y formas propias de actuación. Sin lugar a dudas, el siglo XXI verá cómo el más joven de sus poderes evoluciona del aire al espacio y se afianza como la alternativa más rentable que ofrecer a la acción política. En efecto, el poder aeroespacial ofrecerá capacidad inmediata de respuesta para gestionar las crisis donde quiera que se produzcan, precisión para minimizar los daños colaterales y flexibilidad para ser empleado en todo el espectro de operaciones militares, proporcionando la información necesaria para la toma de decisiones mediante sus sistemas de observación y vigilancia de alto rendimiento.

El poder aeroespacial continuará siendo el importante instrumento actual para conseguir la imprescindible superioridad aérea que permita, en su caso, el desarrollo de operaciones en superficie, además de la alternativa decisoria con la que golpear el centro de gravedad del enemigo, quebrantar su moral y espíritu de lucha, alcanzar el dominio de la información y conseguir su paralización estratégica. Porque, en definitiva, la diplomacia buscará cada vez más la eficiencia en la forma de resolver los conflictos, exigiendo alcanzar los objetivos políticos con el menor número de bajas, propias y del adversario, al menor coste económico y minimizando el impacto tanto en la opinión pública como en el medio ambiente. Para ello, los países necesitarán contar con Fuerzas Aéreas de alta disponibilidad, en disposición de liderar el planeamiento y ejecución de las operaciones que tengan el espacio como medio, y capaces de imponer la superioridad tecnológica de sus sistemas de armas y de integrarse rápidamente en coaliciones multinacionales. Además, el carácter expedicionario inherente a estas fuerzas de ámbito aeroespacial exigirá todo un complejo sistema de apoyo que les permita proyectarse a cualquier parte del mundo y sostener operaciones prolongadas con fases de esfuerzo intenso.

Fuerza Aeroespacial

Para dar respuesta a estas demandas, la Fuerza Aeroespacial estará basada, principalmente, en los sistemas de armas de combate y de apoyo al combate que proporcionen capacidad ofensiva, en una arquitectura de mando y control que permita orquestar las

cada vez más complejas acciones aéreas, y en los elementos de protección de la fuerza que garanticen el indispensable entorno seguro para el desarrollo de las operaciones.

Sistemas de armas

Aunque los aviones no tripulados estarán muy extendidos, los sistemas aéreos tripulados seguirán constituyendo la columna vertebral de las Fuerzas Aéreas. La unión de ambos dará como resultado una Fuerza Aérea mixta con la que armonizar los condicionantes de eficacia, economía y riesgo. De esta forma, todo parece indicar que la evolución que está teniendo lugar en el campo de los vehículos aéreos no tripulados seguirá, en líneas generales, las mismas pautas que en su momento tuvieron los tripulados. En este sentido y conforme lo vaya permitiendo el avance tecnológico, se perfeccionarán, entre otras, las capacidades de reconocimiento, inteligencia y designación de blancos, se mejorarán las prestaciones en misiones aire-superficie y se alcanzará mayor techo, velocidad e, incluso, autonomía cuando se logre perfeccionar el reabastecimiento en vuelo. Todo ello hará de las aeronaves no tripuladas unas plataformas indispensables para alcanzar y mantener la superioridad aérea y para obtener información. Y aunque serán el nivel de amenaza y la misión en sí los factores que determinarán principalmente la composición concreta de los paquetes de fuerza, se puede establecer que los sistemas tripulados se reservarán aquellas misiones contra el poder aéreo enemigo o de interdicción que exijan plataformas rápidas, con alta maniobrabilidad o superior capacidad aire-superficie.

A excepción del combate entre el aire y el espacio que no será una realidad próxima, los roles y misiones de las Fuerzas Aeroespaciales continuarán siendo básicamente las mismas que en la actualidad. De esta forma, se llevarán a cabo operaciones aéreas ofensivas que abarcarán desde el ataque estratégico hasta el apoyo aéreo cercano, pasando por las que pudieran demandar las distintas operaciones para respuesta de crisis o derivarse de la lucha contra el terrorismo, narcotráfico u otras formas de acción del crimen organizado. Para llevarlas a cabo de acuerdo a las exigencias futuras, será necesario un notable y constante avance de los actuales conceptos de precisión, letalidad, detección e identificación del objetivo. Las aeronaves no tripuladas actuarán como sensores para los aviones tripulados, proporcionando capacidad de detección, observación, identificación y adquisición de objetivos. También se realizarán operaciones aéreas defensivas que requerirán medios aéreos de combate dotados con el más moderno armamento aire-aire y capaces de acometer blancos múltiples de forma simultánea con un alto índice de letalidad y probabilidad de derribo, además de los medios de defensa aérea basados en superficie incluidos en la protección de la fuerza. Por otro lado, los avances tecnológicos deberán permitir que los aviones de combate no tripulados sean el elemento clave con el que neutralizar los sistemas antiaéreos, además de otros objetivos de alto riesgo, en el marco de las operaciones para la supresión de las defensas aéreas enemigas. Y por último, la realización de operaciones especiales en misiones de apoyo directo al combate permitirá llevar a cabo acciones contra objetivos aéreos de interés, apoyar operaciones de rescate en combate, designar blancos de difícil localización y llevar a cabo las misiones de reconocimiento especial e inteligencia necesarias para el planeamiento de las operaciones aéreas de combate.

Próximamente, el Ejército del Aire incorporará las primeras unidades del C-16 *Thyphoon*, avión multirol que se puede incluir en el segmento alto de la cuarta generación de aeronaves de combate y que se encontrará en servicio a mediados de siglo. Además, se participa ya junto a otras naciones en la definición del Futuro Sistema de Combate Aéreo que sustituirá los C-15 actuales a partir del año 2020 y que estará formado por plataformas aéreas tripuladas y aviones no tripulados de combate y de reconocimiento, que constituirán en su momento los elementos fundamentales de disuasión y combate del Ejército del Aire. De esta forma, y no más tarde del año 2015, el Ministerio de Defensa deberá prever el horizonte financiero necesario para hacer frente a su adquisición y conseguir un solape efectivo en la flota de aviones de combate.

En cuanto a sus capacidades tecnológicas, no es aventurado pensar que el sistema de armas resultante, además de contar con capacidad de baja detección electromagnética, visual y sonora, podrá detectar, identificar y combatir objetivos aéreos de todo tipo, mantendrá enlace con cualquier fuente de comunicaciones, incluidas las espaciales, tendrá capacidad de identificación electrónica basada en la firma de los motores y dispondrá de algoritmos de reconocimiento de aviones de alta fiabilidad. Todos estos modernos sistemas de armas demandarán una formación específica y de muy alto nivel en los pilotos de combate que los tripulen; así lo ha entendido la Conferencia de Jefes de Estado Mayor Europeos, que no ha dudado en crear el Programa *Advanced European Jet Pilot Training* con el objeto de poder contar con un sistema integrado de entrenamiento para los cursos de caza y ataque a partir del año 2010.

En relación a los vehículos aéreos no tripulados, y consciente de su trascendencia para la Fuerza Aérea futura, el Ejército del Aire sigue con atención el desarrollo y evolución de estos sistemas cuya adquisición ha sido incluida en los planes para el futuro. De hecho, el Programa Sistema Avanzado de Reconocimiento Aéreo, que se encuentra actualmente en ejecución, contempla en su cuarta fase la adquisición de vehículos no tripulados con los que alcanzar la capacidad de Inteligencia, Vigilancia, Adquisición de Objetivos y Reconocimiento (ISTAR) prevista en la Revisión Estratégica de la Defensa.

En la primera mitad del siglo se verá cómo los países europeos alcanzan la ansiada capacidad en transporte aéreo estratégico y centralizan, en mayor o menor medida, la coordinación y control en la explotación de este importante recurso. Por su parte, el Ejército del Aire prevé completar, en el medio plazo, la dotación del T-21 lo que, junto a la prevista incorporación de las 27 unidades del A-400M a partir del año 2012, nos permitirá contar no sólo con una gama de aviones de transporte muy completa, sino también con una considerable capacidad de reabastecimiento en vuelo con la que cubrir las necesidades nacionales de proyección de la fuerza.

Sin embargo, el salto cualitativo más importante en los próximos tiempos será el que resulte de la finalización del proceso de integración de los medios aéreos con los espaciales. Desde una primera fase en la que los pasos más importantes se están dando en las áreas de comunicaciones, inteligencia, vigilancia y reconocimiento, se pasará a otra que podría conocer la existencia de sistemas de armas de combate espacial. En esta dinámica, y aunque se avanzará al ritmo que marquen tanto los avances tecnológicos como las posibilidades financieras de los países, la consolidación del poder aeroespa-

cial en su vertiente espacial será un hecho. En este sentido, el Ejército del Aire ya ha generado los primeros estudios doctrinales que permitan integrar los medios aéreos y su vector espacial en las futuras operaciones y liderar iniciativas conjuntas en el marco de la Defensa. La continuidad y potenciación de los programas de reconocimiento y observación *Helios I y II*, de comunicaciones estratégicas *Hispasat* y *Spainsat*, así como el Centro de Satélites de la Unión Europea situado en la base aérea de Torrejón, son piezas clave de la presencia en estos campos y prueba de la determinación con la que se afronta el reto de integrar en el futuro el control del aire y del espacio.

Sistemas de Mando y Control

Las campañas aéreas o acciones futuras que tengan como protagonistas los complejos sistemas de armas definidos anteriormente necesitarán, por supuesto, un Sistema de Mando y Control que permita al comandante aéreo el conocimiento en tiempo real de la información necesaria, la toma rápida de decisiones y la certera y ordenada ejecución de las mismas en un teatro de operaciones aéreas caracterizado por la saturación. Se precisará de una moderna arquitectura de sensores, centros de análisis y fusión de información y puestos de mando, que permita, como resultado final, un ciclo de planeamiento aéreo cada vez más corto y preciso en su ejecución. El dominio de la información vendrá dado por el correspondiente desarrollo de las capacidades *ISTAR* que permitirán obtener, analizar, gestionar y distribuir la información en tiempo útil para su correcto empleo en el desarrollo de las campañas aéreas, en beneficio de otros ejércitos o en la elaboración de inteligencia conjunta en niveles superiores. La experiencia en recientes conflictos en los que se ha efectuado la transmisión directa de información actualizada desde el sensor a la plataforma aérea que va a realizar la acción, marca los primeros pasos en este nuevo campo.

Por su parte, el Ejército del Aire continúa el complejo proceso de modernización del Sistema Integrado de Mando y Control Aéreo en coordinación con el correspondiente de la Alianza, el cual estará plenamente implantado a medio plazo. En el futuro, con objeto de disponer de la apropiada capacidad de mando y control en las operaciones aéreas que se realicen en teatros distintos y alejados del territorio nacional, será necesario dotarse de sistemas desplegados de centros de operaciones aéreas y paquetes de sistemas de comunicaciones e información capaces de soportar dos destacamentos simultáneos de entidad escuadrón más los medios de transporte aéreo, apoyo al combate y logísticos necesarios. Asimismo, se precisará también contar con la capacidad de mando y control aerotransportado que permita conducir operaciones aéreas, incluidas las de salvamento y rescate en combate. En este sentido, el Ejército del Aire participa ya de forma destacada en la flota del Sistema Aerotransportado de Detección Avanzada de la Organización del Tratado del Atlántico Norte y no renuncia a la posibilidad de disponer de medios propios de alerta temprana y continuar con el programa de adquisición de equipos de reconocimiento de última generación capaces de operar todo tiempo.

Protección de la fuerza

En la actualidad, la amenaza terrorista y el uso de armas de destrucción masiva ha hecho saltar por los aires la tradicional seguridad que las Fuerzas Aéreas tenían por operar

desde la retaguardia. En efecto, la existencia de este enemigo invisible junto a la posibilidad de desplegar en países donde las Fuerzas de Seguridad pueden no garantizar nuestra libertad de acción harán que la protección de la fuerza adquiera una relevancia de excepción y sea objetivo prioritario del comandante aéreo. Más que nunca, se hará necesario crear una cápsula de seguridad alrededor del poder aeroespacial de forma que las personas, los sistemas de armas, la información, los Sistemas de Mando y Control y, en general, todo recurso que le proporciona capacidad para el combate, se encuentre en un ambiente seguro y libre de la influencia del más amplio abanico de riesgos; provengan éstos del adversario, de la acción de la naturaleza, de las fuerzas propias, incluyendo el fratricidio, o incluso de agentes que pudieran afectar a la salud de las personas. De esta forma, áreas como seguridad de las operaciones, contrainteligencia, asistencia médica y seguridad de las instalaciones, son algunas de las disciplinas que, perfectamente coordinadas, contribuirán a proteger la fuerza. En este contexto, seguirá teniendo especial importancia contar con la posibilidad de mantener el ritmo de las operaciones aéreas a pesar de la materialización de estos riesgos. Esta capacidad de sobrevivir para operar, permitirá no sólo identificar las amenazas y minimizar sus daños sino también recuperar los servicios e infraestructuras críticas de forma que las bases aéreas puedan continuar generando salidas con la intensidad que requiera el desarrollo de las operaciones. En este sentido, habrá que tener especial cuidado en alcanzar una eficaz seguridad de la información que permita, en todo momento, su disponibilidad, integridad y confidencialidad; en particular, los Sistemas de Mando y Control deberán estar especialmente blindados contra la probable amenaza ciberterrorista.

Por desgracia, las armas de destrucción masiva también formarán parte de los análisis de riesgos para las Fuerzas Aéreas durante este siglo. El hecho de que grupos terroristas, sin vinculación demostrable con un Estado, posean este tipo de armas, hará que la tradicional disuasión, basada principalmente en la represalia, carezca de sentido. Nuestras fuerzas deberán por tanto estar especialmente equipadas y entrenadas para, no sólo sobrevivir a un ataque nuclear, biológico, químico o radiológico, sino tener la capacidad de continuar las operaciones aéreas en esas circunstancias.

Pero no quedaría completa la protección de la Fuerza Aérea sin la necesaria defensa aérea basada en superficie que incluye la defensa antimisiles. En este sentido, el Ejército del Aire completará su dotación de sistemas que le permitan proteger sus escuadrones donde quiera que desplieguen, las bases aéreas principales y determinados elementos del Sistema de Mando y Control.

Apoyo a la Fuerza Aeroespacial

Se van a plantear también importantes retos desde el punto de vista de la logística tanto de producción como de consumo. La complejidad tecnológica de los sistemas de armas, el elevado coste de su ciclo de vida y las disponibilidades presupuestarias, llevarán a los países a una continua armonización de requisitos operativos y a la búsqueda de la cooperación internacional como elemento clave para conseguir capacidad tecnológica e interoperabilidad, mientras se favorece el desarrollo y competitividad de las respectivas industrias nacionales. Sin duda, la tendencia es conseguir que los Ejércitos europeos acometan juntos la adquisición y sostenimiento de sus recursos, presentán-

dose como cliente único a una empresa privada europea que, a su vez, será el resultado de la fusión, en grandes corporaciones, de la mayoría de empresas afines en la industria de Defensa. Las Fuerzas Aéreas europeas han sido también innovadoras en esta tendencia y nos han mostrado el camino a seguir con complejos programas tecnológicos y de gestión como son el C-16 y el A-400M. De esta forma, los países europeos contarán con similares, si no idénticos, sistemas de armas y equipos lo que, sin duda, abrirá nuevos horizontes desde el punto de vista logístico entre los que no descarto la existencia de un único sistema logístico, común para todas las Fuerzas Aéreas de los países miembros.

El Ejército del Aire continuará avanzando en la externalización de servicios que permita la optimización del recurso humano, en la racionalización dentro de cada función del proceso logístico y en la integración logística que elimine duplicidades y costes innecesarios. Además, se orientará hacia una gestión más ágil de los recursos existentes y la simplificación de los procesos de contratación y obtención. Se pretende, por tanto, alcanzar la plena operatividad del Sistema Logístico 2000 que debe ser plenamente interoperable con los sistemas nacionales y, de esta forma, poder constituir un punto de referencia a la hora de establecer un sistema de información logística conjunta. Con el objeto de simplificar los procesos logísticos, también se pretende reducir, de forma progresiva, el número de sistemas de armas diferentes en servicio para pasar de los 24 modelos actuales, a no más de 18 en el futuro. Por último, el Ejército del Aire continuará siendo el firme valedor que es de la industria aeronáutica nacional y seguirá apostando decididamente por la cooperación internacional, esencialmente europea, aunque sin olvidar la cooperación transatlántica.

En el plano de la logística operativa, se profundizará en la modularización y estandarización del material y equipo, al objeto de alcanzar el mayor índice de interoperabilidad que permita la acción conjunta y combinada. Por otra parte, a partir de las experiencias acumuladas, desde los pioneros despliegues en el ámbito de las Fuerzas Armadas en Namibia y Guinea hasta los recientes en Kirguistán, Afganistán y Yibuti, se ha iniciado un estudio de determinación de necesidades derivadas de las exigencias de actuación marcadas por la Revisión Estratégica de la Defensa. De esta forma, una vez cubiertas estas necesidades, la capacidad de apoyo al despliegue aéreo en bases con escasa infraestructura y servicios se verá notablemente incrementada.

Recursos humanos

Sin embargo, detrás de cada complejo sistema de armas, de cada equipo, de cada puesto de trabajo, se encontrará el insustituible recurso humano. Consciente de su trascendencia, he dejado para el final este aspecto porque a pesar del importante impacto que las tecnologías tendrán sobre el Ejército del Aire, serán sus hombres y mujeres el eje central de la organización y su activo más importante. Es verdad que los componentes de la Fuerza Aérea tendrán que estar especialmente preparados para afrontar el reto tecnológico. Y ello exigirá no pocos esfuerzos. Sin embargo, el gran desafío para quienes nutran las filas del Ejército del Aire en el futuro residirá en su capacidad para adaptarse a la vertiginosa velocidad que caracterizarán los cambios venideros. Porque el Ejército del Aire, para ofrecer excelencia, será una organización compleja, flexible, viva, ágil y

muy interdependiente, en la que el flujo del conocimiento no conocerá barreras internas y donde será necesaria la contribución y la creatividad de todos.

Por tanto, en los diferentes escalones de mando será necesario contar con líderes dinámicos, innovadores, capaces de conseguir el máximo potencial de sus subordinados y, a la vez, permitir que éstos vean cumplidas sus expectativas y anhelos en el Ejército del Aire. Mandos, por otro lado, hábiles en armonizar la tradición con la manera de pensar del hombre nuevo, que incorporen los valores que en cada momento la sociedad demande y que continúen haciendo de la integridad y la ética sus mejores aliados.

Pero no me resisto a finalizar estas reflexiones sin realizar un último comentario para, desde estas páginas, animar a los componentes del Ejército del Aire, y de las Fuerzas Armadas en general, para que afronten el futuro con decisión, para que lejos de sentir temor por la incertidumbre ante lo desconocido, ahora más que nunca, acometan los nuevos retos con valentía, con confianza en sus propias capacidades y sabedores de que el futuro no trae sino la posibilidad de abrir nuevos horizontes, nuevas oportunidades, de avanzar, de construir, de alcanzar el Ejército del Aire y las Fuerzas Armadas que deseamos en beneficio de nuestra Nación. Y de esta forma, dentro de otros 100 años cuando se cumpla el bicentenario de la aviación en el mundo, los ciudadanos de entonces, como nosotros lo hacemos ahora de los aviadores de hace un siglo, valorarán el coraje, la creatividad, la ilusión y la mentalidad abierta a los cambios con la que afrontamos el futuro. Y seguro que tendrán presente esta valiosa herencia que los aviadores de siempre les habremos legado y de la que la historia de la aviación está siendo testigo.

