



Entrevista con Rubén Mario Montenegro,  
jefe del E.M. General de la Fuerza Aérea argentina

# Intentaremos que prime lo cualitativo sobre lo cuantitativo

MANUEL CORRAL BACIERO

**H**ace solo año y medio recibíamos la visita de su antecesor, el Brigadier General Juan Daniel Paulik. Puede ser solo un detalle, pero significativo de la cercanía entre dos grandes instituciones de países que solo están separados por el mar. 36 años después de iniciar su carrera militar, el Brigadier General Montenegro se ponía a los mandos del mayor aviación que soñaría pilotar, la Fuerza Aérea de la que forma parte, una institución que, al igual que ocurre en tantos otros lugares del mundo en estos momentos de redefinición de escenarios de tensión, planteamientos técnicos para afrontar la amenaza y cambiante situación económica, vive profundos momentos de cambio. Este es su retrato de la actualidad e inmediato futuro de una Fuerza Aérea con la que nuestro Ejército del Aire mantiene una relación profesional y afectiva privilegiada.

—¿En qué fase se encuentra la modernización de la Fuerza Aérea Argentina?

—La Fuerza Aérea se encuentra ante un desafío relativamente importante, adecuarnos a la actualidad y a las nuevas realidades del ámbito regional y mundial. En este momento, y respondiendo a una necesidad natural, el Congreso de la Nación está en vías de aprobar el "Proyecto de Ley de Reestructuración de las Fuerzas Armadas", el cual, entre otros aspectos, prevé que se disponga de un presupuesto concreto a cinco años, con lo que podemos programar un plan de modernización sin que esté sometido a las circunstancias de sucesivos

*«Sentimos que el apoyo del Ejército del Aire va mucho más allá de lo meramente formal, es el apoyo de un pueblo realmente hermano»*

*presupuestos anuales. Lo que nosotros vemos para los próximos años en la medida que el presupuesto lo permita, es una Fuerza Aérea donde se privilegie lo cualitativo sobre lo cuantitativo, primando la calidad tecnológica y la capacitación del personal. Esto tiene para nosotros un espe-*

## El Brigadier General Rubén Mario MONTENEGRO

- Nacido en la capital Federal en 1942, ingresó como Cadete en la Escuela de Aviación Militar en 1960, donde se graduó como Alférez en diciembre de 1963. Teniente en 1965; Primer Teniente en 1968; Capitán en 1971; Mayor en 1976; Vicecomodoro en 1981; Comodoro en 1986; Brigadier en 1992; Brigadier Mayor en 1995 y Brigadier General desde el 25 de octubre de 1996.

En 1964 fue destinado a la Escuela de Aviación Militar, donde realizó el Curso de Aviator Militar. Desde Enero de 1965 a enero de 1969 prestó servicios en la I Brigada Aérea como Jefe del Servicio de Armamento. Hasta junio de 1971 fue Jefe de la escuadrilla de Servicios en la Base Militar Comodoro Rivadavia, posteriormente fue Jefe de la División de Situación, del Departamento de Operaciones de la I Brigada Aérea, hasta que, en enero de 1976, fue destinado a la Escuela Superior de Guerra Aérea para realizar el Curso Básico y el de Estado Mayor, pasando después a la Dirección de Personal. Entre abril de 1979 y diciembre de 1982 fue Jefe de la División Evaluaciones del Curso Básico y posteriormente del Curso de Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Aérea. Hasta enero de 1985 permaneció en Bolivia como Agregado Aeronáutico Adjunto y Asesor de la Escuela Superior de Capacitación de la Fuerza Aérea Boliviana. Más tarde permaneció, hasta noviembre de 1986 en el Estado Mayor Conjunto de las FAS, como Auxiliar del Curso Superior de Estrategia y Oficial de la Jefatura de Operaciones. Jefe Coordinador en la Jefatura de Control de Gestión entre diciembre de 1986 y noviembre de 1987, a la par que realizaba el Curso Superior de Conducción en la escuela Superior de Guerra Aérea, pasó posteriormente a responsabilizarse en la Escuela de Aviación Militar de la Jefatura del Cuerpo de Cadetes, hasta noviembre de 1989. Subsecretario General de la Fuerza Aérea durante dos años, a partir de diciembre de 1991 fue Jefe de la I Brigada Aérea hasta que, en diciembre de 1992, fue designado Director General de Personal hasta junio de 1993, año en que se ocupa de la Jefatura III de Planificación hasta diciembre, cuando es nombrado Secretario General de la Fuerza Aérea. Permaneció en este cargo hasta noviembre de 1995 para pasar a ser Comandante de Operaciones Aéreas hasta octubre de 1996, momento en el que se hizo cargo de la Jefatura de Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina.

Tiene más de 7.500 horas de vuelo en DHC-6, B-45, C-130 H, SE-210, F-27 F, EMB-312, F-28, B-707, AC-500 U, MS-760, C-47, DC-3 y N. A. T28 A.

Está en posesión de la Condecoración al Mérito Aeronáutico por su desempeño y colaboración con la F. A. boliviana y la República de Bolivia; Condecoración del Congreso Nacional por su participación en la Batalla Aérea del Atlántico Sur y Condecoración al Mérito Aeronáutico en el grado de Gran Cruz de la Orden de la Fuerza Aérea de Bolivia.

Está casado y tiene tres hijos.

cial significado. Por ejemplo, significa reducir la cantidad de unidades que tenemos, aminorando los costos de operaciones básicas, y concentrar, de la manera más homogénea posible, nuestros medios de combate y transporte en la menor cantidad de bases posible. Lo que buscamos es establecer escuadrones aeromóviles, que tengan una gran capacidad de reacción inmediata y de despliegue, con aviones multirol, apoyados en su despliegue por nuestra columna vertebral de transporte, los aviones "C-130" y "B-707". Significa un cambio importante de concepción en cuanto al despliegue en nuestro país, para pasar a tener cuatro o cinco grandes

permite el adiestramiento de piloto básico para combate, pues, de no lograrse por parte de Lockheed-Córdoba (anterior "Fábrica Militar de Aviones") una producción en serie importante, para nosotros es cada vez más difícil mantener el número de aviones que tenemos.

Nuestro objetivo es modernizar los sistemas "Mirage", que tenemos en cantidad suficiente y con un aceptable período de servicio una vez modernizado. Por otro lado, estamos incorporando el "A4-AR", es decir el "A4-AM" americano modernizado, con un equipamiento de última generación. Ya tenemos 5 aviones operativos, en mayo habrá tres más y, desde

listas para introducirse en estas nuevas tecnologías y 15 pilotos, que serán nuestros futuros instructores.

—¿No les complica excesivamente las cosas (mantenimiento, formación de tripulaciones. . . ) contar con 30 modelos diferentes de aviones y helicópteros?

—Sí, aunque estamos acostumbrados a esta cantidad de modelos. Por eso, en aviación de combate estamos tratando de poner el peso de gravedad en dos sistemas: "Mirage" y "A4". Así, una de las posibilidades que vamos a analizar para el adiestrador intermedio es estudiar con Estados Unidos la incorporación de "A4-TJ" para mantenernos dentro de un modelo del que tenemos más de 25 años de experiencia.

—¿Qué papel juega la industria española, por adquisición o cooperación, en el futuro de su flota?

—Estamos esperando la aprobación de la ley, lo que va a permitir durante 5 años un crecimiento aproximado del 3 por ciento sobre el presupuesto operativo de 1996 y una cantidad significativa de dinero, 1.000 millones de dólares a distribuir entre las tres fuerzas, para adquisición y modernización de equipamiento. Cuando podamos empezar a contar con las asignaciones exactas veremos los distintos proyectos que tenemos preparados. En ese caso, la industria española tendrá oportunidad de proponer en los programas que esté capacitada.

—¿Cual es el estatuto actual de una institución tan prestigiosa como la "Fábrica Militar de Aviones" de Córdoba, nacida en 1927, en su Fuerza Aérea?

—El Ministerio de Defensa ha otorgado una concesión a Lockheed. No hay relación contractual directa con la Fuerza Aérea, pero como fruto de ese acuerdo, Lockheed-Córdoba nos otorga anualmente un cupo de horas/hombre sin cargo, que es la contraprestación que percibe el Estado por la concesión. Hoy su papel está reducido al mantenimiento de parte de los medios de la Fuerza Aérea. Lo interesante es que ha quedado en manos de Lockheed la línea de montaje del "IA-63 Pampa" y Lockheed tendría interés en reavivar esa línea si consigue una cantidad suficiente de contratos que le



unidades o brigadas y el resto de las bases, en los distintos puntos del país, se adecuarán como lugares de despliegue en caso de necesidad.

—En lo relativo a medios, ¿cuales son actualmente los programas fundamentales de modernización y adquisiciones?

—Nuestro programa de actualización de medios está fuertemente vinculado a ese proyecto de ley. La prioridad es modernizar los aviones que tenemos y no contemplamos a corto plazo la compra de material aéreo nuevo o usado, salvo en el área de adiestramiento avanzado, donde tenemos el problema de sustituir el IA-63 "Pampa", avión que

**«En Guerra Electrónica nuestra Fuerza Aérea se nutrió inicialmente de la experiencia que nos transmitieron militares del Ejército del Aire. Fueron nuestros maestros»**

agosto, Lockheed-Córdoba, que ensambla los kits preparados en EE. UU., debe entregar un avión al mes hasta completar los 36. Como ejemplo de lo que supone de avance técnico este modelo, puedo indicar que la adaptación nos ha exigido mandar a Estados Unidos más de cien especia-

**«Creemos que lo esencial es prepararse para ejercer el control del espacio aéreo, resguardar su soberanía, sin descartar que el apoyo táctico a las fuerzas terrestres tiene tanta importancia como esa primera tarea»**

**«Teniendo una fuerza Aérea preparada para el combate, con todo tipo de misiones que se puedan realizar, estamos en condiciones de acudir a cualquier lugar que nos requieran, sea en el ámbito nacional o internacional»**

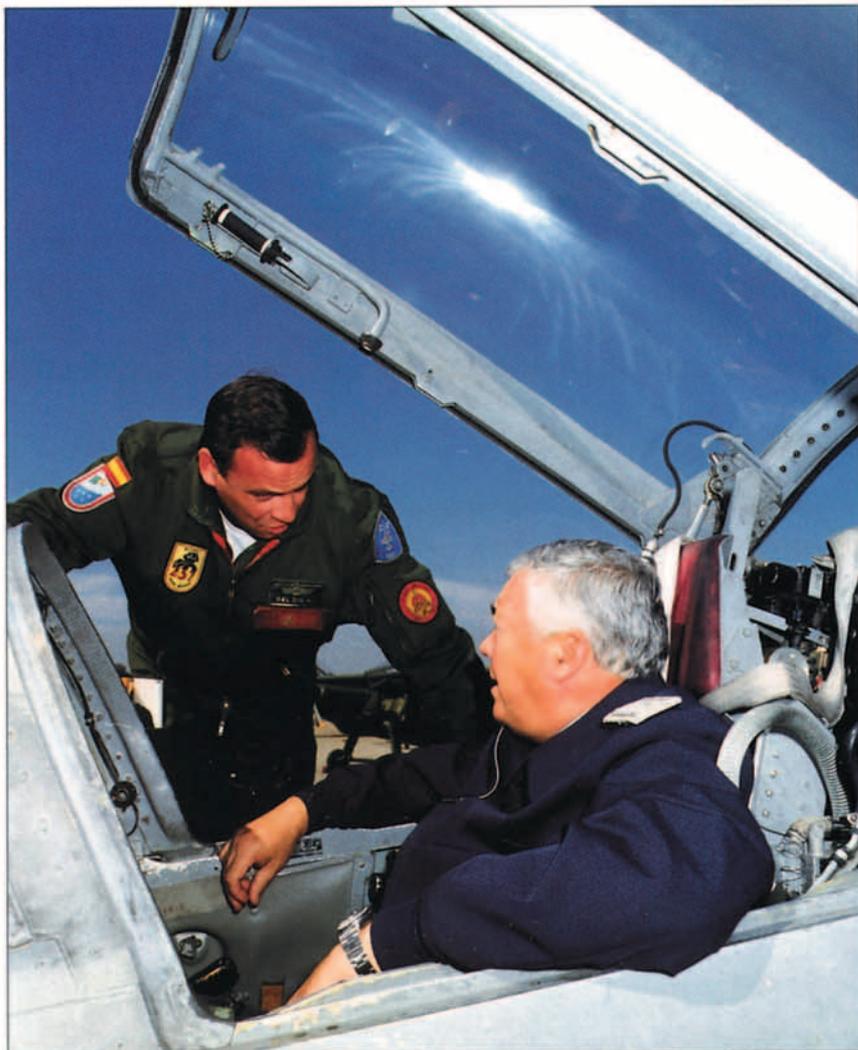
**«El adiestramiento del piloto debe abarcar todo tipo de teatro de operaciones. Previamente al conflicto, nuestro entrenamiento estaba dirigido exclusivamente a las prácticas sobre tierra y, de un día para otro, tuvimos que combatir sobre el mar»**

permite vender un avión con precio aceptable en el mercado. Si se consiguiera, estaríamos interesados en seguir contando con el avión, si no es complicado porque, a medida que pase el tiempo, el avión va a ser más difícil de mantener.

—En lo relativo a personal, desde 1995 disponen de servicio militar profesional, ¿qué impacto tuvo la desaparición del personal de reemplazo?

—Nosotros pasamos de personal cien por cien de servicio obligatorio a cien por cien voluntario. Tenemos alrededor de 1.000 hombres como soldados profesionales y no ha sido grande el impacto en la Fuerza Aérea, en razón a nuestro elevado requisito tecnológico.

—¿Qué aportaciones doctrinales y operativas quedan casi 16 años después de la Guerra de las Malvinas?



Ricardo Pérez Inuella

—El conflicto de Atlántico Sur ha dejado muchas enseñanzas. Una de ellas es que la acción conjunta es sustancial para trabajar en forma homogénea y eficiente las tres fuerzas. Comunicaciones, Control, Mando e Información son fundamentales y no teníamos dimensión exacta de las exigencias que nos podían suponer las comunicaciones y coordinaciones conjuntas. Tuvimos que aprender sobre la marcha. Otra ratificación, para nosotros en particular, es que se habla mucho de la educación de los militares, que deben “aggiornar” su educación y adiestramiento. Nosotros creemos que, en cuanto a la educación de nuestros pilotos, estamos bien encaminados. En el momento del conflicto todo el personal combatiente, no solo los pilotos, tuvo, sin excepción, una adaptación al combate re-

almente excepcional, lo que significa que no estamos errados en la formación del soldado que, llegado el momento de enfrentar esa instancia tan cruel, responde realmente a las expectativas. Como tercer aspecto importante, pensamos que el adiestramiento del piloto debe abarcar todo tipo de teatro de operaciones. Previamente al conflicto, nuestro entrenamiento estaba dirigido exclusivamente a las prácticas sobre tierra y, de un día para otro, tuvimos que combatir sobre el mar. Esta fue una enseñanza importante, todos tuvimos que aprender a saber lo que era volar rasante sobre el mar y con los inconvenientes que ello traía: al límite de combustible, sin aeropuertos, con sal en el parabrisas. . . Por el espíritu de combate, que se demostró en su momento, pudimos neutralizar esos factores ad-

versos. Finalmente, algo que fue ratificado en la Guerra del Golfo: La aplicación del poder aéreo en cualquier batalla es de una importancia harto significativa.

—¿Qué peso relativo tienen en la futura Fuerza Aérea Argentina las principales misiones?

—Creemos que lo esencial es prepararse para ejercer el control del espacio aéreo, resguardar su soberanía, sin descartar que el apoyo táctico a las fuerzas terrestres tiene tanta importancia como esa primera tarea. Tratamos de prepararnos para todo tipo de operación de combate, ya sea defensa aérea o en el campo táctico. Teniendo una fuerza Aérea preparada para el combate, con todo tipo de misiones que se puedan realizar, estamos en condiciones de acudir a cualquier lugar que nos requieran, sea en el ámbito nacional o internacional. En la Guerra del Golfo intervinimos con un C-130 y un B-707. Es poco conocido que este avión fue el primero en aterrizar en Bagdad después de declarar el cese de hostilidades. En el momento de intervenir en el conflicto, nuestras tripulaciones, en este caso de transporte, pudieron insertarse en una fuerza multinacional sin dificultades.

—Ustedes tienen responsabilidades no solo específicas como fuerza militar sobre un gran territorio y mar, sino en otros muchos campos de la aeronáutica, incluida la civil, ¿se va a un proceso de transferencia de éstas hacia otros organismos?

—Actualmente, la Fuerza Aérea es prácticamente autoridad exclusiva "en todo lo que vuela". Creemos que hay sectores que debemos ir cediendo a otros ámbitos institucionales, porque ya hay suficiente experiencia en el sector civil como para ir realizando tareas que, por diversas circunstancias y desde hace mucho tiempo, las recibimos porque no había organiza-

**«Buscamos establecer escuadrones aeromóviles, con aviones multirol que tengan una gran capacidad de reacción inmediata y de despliegue»**



Ángel Cañaveras

ciones que estuvieran preparadas para gestionarlas. En este aspecto, estamos trabajando por orden expresa del Estado Mayor General, en el proyecto de transferencia de tres funciones: todo lo que es habilitación del personal de vuelo civil, las tareas de la Junta de Aviación Civil y nuestras responsabilidades en la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad. Sobre estas tareas ya hay decisión en los mandos de la Fuerza Aérea para presentar un proyecto al Ministerio de Defensa y que se vea la posibilidad de transferirlas a otros sectores gubernamentales. La idea es centrar nuestros esfuerzos en el control de tránsito aéreo y creemos que este control debe estar bajo supervisión de la Fuerza Aérea porque mantener dos sistemas, uno exclusivamente civil y otro militar, nos parece, al menos a medio plazo, una situación

que demandaría altos costos. Pensamos que en manos de la Fuerza Aérea y cumpliendo la doble función, como hasta le presente, es la forma más económica y conveniente para el país, sobre todo ahora que está en proceso de licitación el proyecto de radarización del país, una herramienta impor-

ante para contribuir al tránsito aéreo y a la seguridad en general e imprescindible para el control de todo lo que vuela dentro de nuestro espacio aéreo.

—Asimismo colaboran en la lucha contra formas modernas y muy poderosas de delincuencia, como puede ser el narcotráfico, ¿cual es su papel en este ámbito?

—En Latinoamérica cada país tiene un problema particular. Por ejemplo, el narcotráfico adquiere mayor o menor significado en cada una de las naciones. Nosotros tenemos vedada la intervención en cuestiones de seguridad interior, pero nuestra tarea puede ser de apoyo a las Fuerzas de Seguridad. La Fuerza Aérea por la propia naturaleza de su actividad puede hacer una contribución importante desde el momento que tiene un control efectivo del espacio aéreo o en acción sobre el mar, -rescates, por ejemplo-. No es que centremos nuestro esfuerzo directamente en la persecución del delito, pero el hecho de efectuar un efectivo control de tránsito aéreo permite la detección de vuelos no controlados, sean ilícitos o no, información que podemos poner en manos de las Fuerzas de Seguridad o de la Justicia. Así es una contribución de la Fuerza Aérea, no solo al flagelo del narcotráfico, sino del contrabando, sobre todo en el norte de nuestro país. Cabe destacar al respecto que el año pasado organizamos dos ejercicios de control del espacio aéreo en esa zona, uno de ellos por primera vez de forma combinada con la Fuerza Aérea de Brasil, apoyados con radares de uso militar que tienen ambas Fuerzas Aéreas. Resultó

todo un éxito porque nos exigió una muy buena preparación del ejercicio para poder actuar, las dos fuerzas y por primera vez de forma combinada, en esta tarea tan compleja. El resultado fue excelente, no solo por la detección de vuelos no controlados, que disminuyeron sensiblemente en la medida que se conocía que estábamos operando en el terreno, sino que nos permitió agilizar y determinar métodos de coordinación en el seguimiento de vuelos que pudieran pasar de una frontera a otra.

—¿Cómo es el marco actual de cooperación regional?

—A nivel político no tenemos con ningún país acuerdos bilaterales. Con Brasil estamos dando los primeros pasos en este sentido y pienso que, a medio plazo, los países de MERCOSUR vamos a tener que trabajar, a través de la decisión política, no solo bilateralmente, sino con todos los países del área. De hecho la Fuerza Aérea Argentina tiene una larga tradición de relaciones no solo con la de Brasil, sino con las de Chile, Perú, Uruguay y Bolivia, mediante intercambios de pilotos, estudiantes, etc. Por tanto, no estamos dando los primeros pasos en este sentido, aunque si son los primeros en lo que es acción real combinada.



Angel Cartavanas

—¿Cómo describiría las relaciones mutuas entre nuestras fuerzas aéreas?

—Nos sentimos muy unidos al Ejército del Aire español con el cual hace más de diez años hemos iniciado el intercambio de todo tipo de funciones, no solo de pilotos. Lo que es Guerra Electrónica en nuestra Fuerza se nutrió inicialmente de la experiencia que nos transmitieron militares del Ejército del Aire, que nos in-

centivaron a explorar un área que no teníamos definida. Fueron nuestros maestros en este tema. Actualmente tenemos una relación profunda. Este año es muy particular porque es la primera vez que mandamos un grupo numeroso a formarse como pilotos de combate. Hace pocos días han llegado a Talavera los seis primeros Alféreces que van a hacer su curso fuera de casa, aquí en España. Es muy importante por la experiencia que estos pilotos van a llevar a la Argentina y, en la medida que podamos, -lo que dé el presupuesto-, creo que vamos a continuar con esta política, más allá del intercambio de forma permanente de instructores en períodos de dos años. El mensaje que deseo dejar al Ejército del Aire español es de un especial agradecimiento por todo lo que nos ha brindado, en particular en momentos de nuestra historia reciente, en que la Fuerza Aérea argentina necesitó el apoyo importante para el adiestramiento de nuestros pilotos, cuando se nos hizo muy difícil volar con calidad y en cantidad en Argentina. El Ejército del Aire español nos prestó la máxima colaboración recibiendo en su seno a muchos pilotos y brindándonos un apoyo y un adiestramiento que para nosotros fue muy importante. Sobre todo, sentimos que ese apoyo va mucho más allá de lo meramente formal, es el apoyo de un pueblo realmente hermano ■

**«El conflicto de Atlántico Sur ha dejado muchas enseñanzas. Una de ellas es que la acción conjunta es sustancial para trabajar en forma homogénea y eficiente las tres fuerzas»**



Ricardo Pérez Inelúa