

CESEDEN

ENTREVISTA CON EL GENERAL GRIGAUT , JEFE DEL ESTADO MAYOR
DEL EJERCITO DEL AIRE

- De la Revista "Defense Nationale" ,
Agosto-Septiembre 1975.

(Traducido por el Comandante de
Inf^a. D.E.M. D. Francisco PLA-
NELLS BONED).

Reproducimos hoy, después de las exposiciones del Delegado Ministerial para el Armamento, del Jefe del Estado Mayor de los Ejércitos y del ex-Jefe del Estado Mayor del Ejército de Tierra, la intervención del 6 de abril pasado, del Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire ante el Instituto de Altos Estudios de Defensa Nacional. Sin duda, algunas de las cuestiones que aquí se recogen han sido objeto de nuevos desarrollos; tal es el caso, en especial, del famoso "contrato del siglo". Pero tanto sobre este asunto como sobre otros problemas que siguen siendo de actualidad y que conciernen en primer lugar a nuestro Ejército del Aire, hemos creído que los puntos de vista del General Grigaut pueden arrojar una luz muy útil para nuestros lectores.

1.- EMPLEO DE LAS FUERZAS

Pregunta:

El radio de acción de los aviones de transporte y el sistema de bases son los fundamentos de la intervención en el exterior, en particular para el apoyo de nuestros territorios de ultramar. Más, el primero es corto ("Transall": 2.500 Km.), y el segundo se reduce peligrosamente (independencia de las Comores, revisión de los acuerdos con numerosos países de Africa) mientras que las amenazas en ciertos territorios (Djibuti) aumentan. ¿Qué política piensa Vd. aconsejar al Gobierno en este campo dentro del contexto presupuestario actual?

Respuesta:

Se trata de un asunto de actualidad que ha sido tratado al más alto nivel, recientemente, y que me gustaría precisar. El radio de acción del "Transall" es efectivamente 2.500 Km., pero en el presente caso es la distancia franqueable, es decir el doble del radio de acción, lo que hay que considerar. Esto ya está mejor, pero verán que no es suficiente.

Por lo que se refiere a nuestros territorios de ultramar, la acción aérea es fundamental. ¿Por qué? Porque los medios aéreos los que pueden llevar, dentro de plazos de tiempo suficientemente cortos, los refuerzos necesarios. Nuestra presencia en ultramar es hoy numéricamente de escasa importancia; puede incluso disminuir, y es evidente que el concepto de refuerzo es esencial. Los medios aéreos permiten transportar estos refuerzos en plazos de tiempo muy breves, plazos que se pueden contar en horas, mientras que si envían refuerzos por los medios navales, estos plazos se miden en días e incluso en semanas.

He ahí dónde se sitúa el problema.

Hoy en día tenemos, esencialmente, como medio de intervención, nuestra flota de "Transall" cuya distancia franqueable es insuficiente, ya que si bien nos permite alcanzar Dakar en una sola etapa, no nos permite en absoluto ir a N'Djamena, a Djibuti, a las Antillas, etc.

La utilización de algunos DC 8 del Ejército del Aire y de aviones de las compañías aéreas requisadas no resuelve el problema, ya que estos aviones, si bien poseen dimensiones y carga comercial elevadas, no permiten el transporte de materiales de guerra, tales como los vehículos y las armas que sería necesario llevar a ultramar.

En consecuencia, tenemos necesidad de un avión de carga de gran radio de acción. La compra de un cierto número de C. 141 norteamericanos, que respondían totalmente a las exigencias, fue prevista en 1967. Después de estar a punto de realizarse, esta adquisición no tuvo lugar. En el momento actual, en los "planes a largo plazo", está prevista la adquisición de un cierto número de transportes de gran radio de acción. Se prevé para fines del decenio, a falta de poderlos incluir antes por razones financieras, y no se absolutamente si estos transportes de gran radio de acción serán en cargados.

Ante las insuficiencias de hoy y ante el transporte muy hipotético de gran radio de acción para 1980 o más tarde, ¿qué se puede aconsejar al Gobierno, puesto que se me ha planteado esta cuestión? .

Pienso que lo que hace falta -y es lo que yo ya he dicho- es tener una política de escalas y de sobre-vuelos. Si no tenemos esta política resulta totalmente ilusorio querer sostener nuestros territorios de ultra--

mar. Hoy día, si queremos transportar a Djibuti un importante volumen de material, tenemos la solución de pasar por Dakar, N'Djamena y Djibuti, o tenemos la solución de escalas que se nos ofrecen regularmente en África del Norte. Si éstas se nos cierran y si ya no contamos con la escala de Dakar, no podremos ir más a Djibuti. Es, pues, indispensable una política de escalas y de sobre-vuelos. Esta política no debe limitarse a acuerdos con un solo país, sino que deben tender a diversificar los itinerarios. Esto no es exactamente lo que se hace en el momento actual.

Debo añadir que si tuviéramos un transporte de gran radio de acción, el problema de los sobre vuelos continuaría presentándose para un cierto número de territorios, por ejemplo, Djibuti. Las dificultades persistirían, pero serían evidentemente menores porque ya no se trataría de escalas.

Pregunta:

La entrada en aplicación del plan "Clement Marot", en 1973, dio lugar a numerosas polémicas, principalmente en relación con el accidente de Nantes. ¿Qué puede decirse de esta experiencia de 1973, de las conclusiones de la encuesta y de las posibles mejoras que se había decidido introducir en este plan? . Algunos piensan que las dificultades no proceden tanto de las imperfecciones de este dispositivo como del hecho de que en período normal el tráfico aéreo civil y militar se trata de un modo diferente e independiente. Si no fuera así, sería de desear una mayor ósmosis permanente de los dos sistemas. ¿No puede temerse que el accidente de 1973 dificulte todavía más esta ósmosis? .

Respuesta:

Esto es una cuestión muy de actualidad. Me gustaría, en primer lugar, insistir muy brevemente sobre el plan "Clement Marot" de 1973. A causa del accidente de Nantes, algunas personas piensan que este plan no tienen ningún valor; sin embargo, estuvo en vigor más de tres semanas y permitió dirigir un tráfico importante que alcanzó, antes del accidente, 1.500 vuelos por día. Pasó luego con dificultad -por las razones- que ustedes conocen- a 700 vuelos, y más tarde se estabilizó a 1000 vuelos diarios. El plan "Clement Marot" permitió dirigir el tráfico propio de la estación, pero no hubiera permitido controlar el de verano; no se trataba de esto. En la situación en que nos encontrábamos en 1973, se podía garantizar aproximadamente el 50% del tráfico civil máximo, es decir, del de verano.

Esto, es preciso subrayarlo, constituye un buen resultado: resultado difícil de obtener y que gravó la actividad de la aviación militar que tuvo que reducirse en más de un 30%. El plan "Clement Marot" es pues, para nosotros, una pesada servidumbre. No deseamos en modo alguno que este tipo de operación tenga que repetirse, pero estamos preparados para ello.

Ustedes me han preguntado si este plan ha evolucionado. Les responderé: desde luego, y desde su mismo comienzo, pero la gran evolución del plan "Clement Marot" data de hecho de 1968. Esta evolución se ha producido en el sentido de una mayor seguridad de los vuelos; por otra parte, de acuerdo con las directivas del Gobierno, el esfuerzo se ha aplicado - alternativamente sobre una mayor capacidad de control o sobre la similitud con el sistema utilizado todos los días por el tráfico aéreo civil. La capacidad de control y la similitud son, en cierta medida, contradictorias, y por ello debe darse prioridad a una o a otra. En 1968 se estimó esencial el principio de la similitud: se aplicó y el rendimiento fue extremadamente débil. Después de 1968, el Gobierno exigió que se buscara aumentar la capacidad de control, y ésta en 1973 alcanzó un nivel importante, como ya les he demostrado, pero las reglas de tráfico eran bastante diferentes de lo que se practica todos los días. Parece difícil, según la experiencia, el imponer a los usuarios unas reglas distintas a las que practican habitualmente. El número de las infracciones cometidas por los pilotos durante la aplicación del plan "Clement Marot" es testimonio de ello. Por esta razón hoy volvemos de nuevo a la similitud, a reserva de frenar el rendimiento del sistema.

¿Tiene todo esto consecuencias sobre la gestión del espacio aéreo? El Gobierno hubiera deseado ansiosamente -en varias ocasiones- disponer de un sistema de gestión, o más exactamente, de un sistema de control único con la finalidad de poder hacer frente a cualquier dificultad en caso de huelga.

El sistema único puede ser del tipo italiano, es decir, en las manos de militares, o del tipo norteamericano, es decir, en manos de personal civil. Hoy en día ya no se tiende al sistema único puesto que supone:

- que se den medios importantes a los militares, y quiero añadir enseguida que los militares no tienen en absoluto ningún deseo de verse confiar esta responsabilidad ya que tienen otras tareas;

- o que por parte civil se obtenga del personal el respeto de un cierto número de reglas cívicas, y yo no creo que hoy en día el ambiente permita alcanzar este resultado.

Pero creo que en definitiva para nosotros, en Francia, el sistema de control único constituye un falso problema. Dado que no podemos imaginarnos el llegar a la posesión de los medios necesarios para suplir totalmente un fallo del control civil, solo queda la cuestión de la coexistencia del tráfico aéreo civil y militar, la cual presenta un problema de gestión del espacio y no de control. El cielo de Francia está surcado por rutas aéreas colocadas bajo control civil, y estas rutas aéreas se ven perturbadas, en determinados lugares, por lo que se llaman zonas de trabajo del Ejército del Aire. Estas zonas son desde luego indispensables; algunos las confunden incluso con las zonas de aproximación de un cierto número de nuestros terrenos de aviación, y el problema que se plantea es el de hacerlas permeables si ello es posible. Una buena cooperación entre los dos controles permite conseguirlo; en este campo hemos hecho progresos considerables durante los dos últimos años. Ya estamos comprometidos, desde hace un cierto tiempo en la vía de la administración o gestión común del espacio aéreo, puesto que a nivel regional existen comités de gestión mixtos que funcionan muy bien. Recientemente el Delegado para el espacio, la Aviación Civil y la Aviación Militar propusieron conjuntamente un texto - que tiende a confiar al Delegado, y a su Dirección civil y militar, la gestión del espacio aéreo de Francia. Creo que ahí está la solución. Es cierto que esto no responde al objetivo: ¿qué haremos en tiempo de huelga? Pero eso es esencialmente un problema de medios, que nosotros no tenemos.

Pregunta:

¿Prevé el Ejército del Aire dotarse de un sistema de información del Mando y de ayuda a la decisión análogo al Sygic? ¿En qué estado se hallan las realizaciones informáticas en el Ejército del Aire?

Respuesta:

Responderé en primer lugar a la segunda parte de la pregunta: las realizaciones informáticas en el Ejército del Aire.

El Ejército del Aire desarrolla una política activa en el marco de la informática que afecta a la gestión desde luego, a la ejecución de -

los sistemas de armas, a las transmisiones, y finalmente, a la ayuda al Mando.

Un centro de tratamiento de la información, que está actualmente en París y que se trasladará próximamente a Bretigny, trata todos los problemas de gestión del personal. Dispone, en particular, de un fichero que incluye 250.000 personas, entre jefes y oficiales, suboficiales, clases de tropa, de escala activa y de reserva. A este fichero tienen acceso desde ahora determinadas direcciones de la administración central, y muy pronto las grandes jefaturas, gracias a unas consolas que permitirán el diálogo directo. Un segundo fichero que concierne a las plantillas o cuadros de efectivos permite, por comparación entre los dos ficheros, establecer situaciones comparativas. El resultado se trata igualmente en este centro.

La gestión de los materiales se hace en un centro de tratamiento de información ubicado en Châteaudum. Trata cerca de 400.000 artículos. El sistema permite seguir el estado de los materiales, determinar las cantidades de cada material que hay que solicitar anualmente, establecer el programa de reparaciones y ordenar las distribuciones a las bases en función de las necesidades. El sistema está destinado además a mejorar el estado técnico de los materiales, ya que determina la estadística de los fallos y permite así aportar los remedios deseables.

La informática también se utiliza a nivel operativo. Numerosos sistemas recurren a ella. El más conocido es el STRIDA, sistema de tratamiento y de representación de la informática de defensa aérea, que realiza la automatización de las funciones de la defensa aérea y 8 de cuyas estaciones están ya equipadas. En Mont de Marsan se ha creado un centro de programación, encargado de hacer evolucionar los programas operativos existentes, principalmente los concernientes al STRIDA, y de participar en la elaboración de programas operativos nuevos. Finalmente, y para concretar las diversas aplicaciones -y ustedes verán que son importantes- señalaré que un cierto número de grandes jefaturas del Ejército del Aire utilizan la informática: La Jefatura de Escuelas por ejemplo para sus problemas de gestión, o la Jefatura de Transmisiones. Esta última utiliza hoy el tratamiento de la información para dirigir el funcionamiento de las redes de transmisiones a fin de tomar de un modo instantáneo las medidas adecuadas para garantizar la circulación de los mensajes, en caso de averías de ciertos circuitos o de destrucción de una estación. Se trata, pues, de la ayuda al Mando.

Nosotros tenemos en la 2a. Sección del E.M. del Ejército del Aire -y estoy llegando poco a poco a la ayuda al Mando- un fichero que contiene el orden de batalla de los países extranjeros. Este fichero, que acaba de constituirse, es accesible al centro operativo del Ejército del Aire, y pronto lo será a la FATAC y a las demás jefaturas superiores. Así pues, gracias a este fichero "orden batalla", y gracias a la gestión automatizada de las redes de transmisiones, ya contamos con un cierto número de medios informativos que pueden ayudar al Mando en sus decisiones.

Profundizaremos más en este marco. Estamos elaborando unos sistemas de información automatizada para dirigir los centros de operaciones de las grandes jefaturas. La FATAC estudia actualmente el problema de la automatización de su centro de operaciones, y esto no es fácil. Hoy se puede hacer de todo con la informática: se trata pues, antes que nada, de fijar los objetivos esenciales a fin de no hacer un monstruo. Pienso que es extremadamente importante efectuar un análisis preciso de las cuestiones que el Mando puede plantearse en una situación cualquiera, antes de elaborar un sistema de este tipo. Esto es tanto más difícil para el Ejército del Aire -y para los Ejércitos en general- cuanto más nos situamos en el curso descendente de los estudios "Sygic" hechos a nivel del Estado Mayor de los Ejércitos. Es preciso, pues, que los sistemas sean compatibles. Debo decirles que, de momento, en lo que se refiere a las ayudas a la decisión, lo más importante a mi juicio es el excelente fichero del "orden de batalla".

Pregunta:

¿Cuales son las consecuencias del aumento del costo de los carburantes para el entretenimiento de las tripulaciones del Ejército del Aire, especialmente en el marco de la seguridad?

Respuesta:

Esta cuestión nos preocupa mucho. El presupuesto de "carburantes" del Ejército del Aire fue insuficiente en 1974 para afrontar los objetivos de que les hablaré, y el año 1975 ha comenzado con un presupuesto todavía más deficiente. Hoy en día, los pilotos de los países de la Alianza hacen una media de 18 horas de vuelo por mes en un avión de combate. Los norteamericanos hacían 25 horas y acaban de reducir las a 22 horas. El Ejército del Aire francés, desde hace 3 ó 4 años, se ha limitado a 15 horas por mes y piloto en avión de combate: o sea, que estamos ya por debajo de

la media de los países que tienen una aviación comparable a la nuestra. Pienso -en todo caso es el resultado de una experiencia de varios años- que 15 horas es un mínimo con el que podemos conformarnos. Por el contrario, descender por debajo de 15 horas al mes, es decir, 180 horas al año, nos llevaría a disponer de pilotos insuficientemente entrenados para cumplir sus misiones y sobre todo para garantizar un buen nivel de seguridad de los vuelos. Por ello el combate que estoy librando tiene por finalidad tratar de obtener cada año el carburante necesario para efectuar 15 horas de vuelo por piloto y por mes en avión de combate. Durante 1974 hemos tenido un descenso del orden del 5% en los últimos seis meses, y he considerado que se podía vivir así durante seis meses. Pero no se puede prolongar una disminución de este tipo durante uno o dos años sin correr el riesgo de un incremento importante del número de accidentes. Esto es tan cierto que, aunque el presupuesto del año 1975 viene bajo el signo de una insuficiencia todavía más notable, como ya hemos dicho -nosotros hemos recibido de nuestro ministro la autorización para comenzar a funcionar al mismo ritmo de 1974.

Este ritmo de 1974, gracias a unos arreglos, en particular una disminución de los consumos horarios por la modificación de algunos aspectos de las misiones, puede permitirnos vivir todavía durante el año 1975. Insisto sobre el hecho de comenzar a funcionar a este ritmo sin contar con la cobertura de créditos necesarios y que llegará la hora de la verdad en relación con los carburantes, para los Ejércitos en general y para el Ejército del Aire en particular. Esta se producirá seguramente hacia el mes de septiembre.

Lo que me gustaría decir, para terminar esta pregunta, es que el consumo de carburante de los Ejércitos no representa más que el 1,5 % del consumo total del país; es pues poca cosa. El consumo de carburantes para automóviles no representa sino un 0,8% del consumo del país; por el contrario, el consumo de carburantes para reactor representa el 40% del del país.

Y esto es todo en lo que se refiere a las preguntas sobre empleo muy diversas como ustedes han visto. Estoy dispuesto ahora a responder a las preguntas sobre el equipo aeronáutico.

II.- EQUIPO

Pregunta:

El Ejército del Aire, parece ser, ha hecho del programa ACF (1) su caballo de batalla de los años 1980-1990. ¿Por qué un avión de defensa aérea, con capacidad de penetración, y no a la inversa? ¿Por qué un bimotores pesado y caro que no se inscribe en la línea de los "Mirage", tan apreciados en la exportación, en el mismo momento en que el monomotor norteamericano YF 16 se anuncia como temible competidor en el mercado mundial?

Otra pregunta:

Se refiere también al ACF.

La reciente elección del Ejército del Aire de los EE.UU. en favor del caza YF 16 refuerza la posición del Mirage M.53 en la competencia franco-norteamericana en la sustitución de los F.104 europeos. Se trata de la consagración de la fórmula de monomotor y geometría fija para responder a las misiones asignadas a la OTAN.

En estas condiciones, se puede preguntar sobre el futuro de los programas ya en curso, o previstos, ya se trate por ejemplo de los proyectos MRCA o Super-Mirage en el marco europeo, o del YF 17 en los EE.UU.

En el caso del Super-Mirage, ¿cuales son las características suplementarias previstas que han de justificar las fórmulas técnicas calculadas: mandos eléctricos, doble reactor..., fórmulas que hoy en día, no sirven particularmente a las soluciones del género del YF 17? .

Respuesta:

En primer lugar, me gustaría decir que la elección del YF-16 no significa la del monomotor frente al bimotor, ni de la geometría fija frente a la geometría variable. La elección del YF 16 entra dentro de la política -

(1) Avión de combate futuro.

del Ejército del Aire norteamericano que dispone de muchos otros aviones además del YF 16. No hablo de los "Phantom", que posee a centenares o a millares, sino de los F.15 de los que puede permitirse adquirir 800 ejemplares. El F.15 es de todas formas un aparato que posee otras aptitudes distintas de las del F.16 para cumplir un cierto número de misiones (hablaré de ello enseguida). Cuando se dispone de 800 F.15, uno se puede ofrecer el lujo de tener un F.16. Señalaré que la elección norteamericana contiene algunas incógnitas: el Ejército del Aire norteamericano no ha precisado el volumen de su pedido, simplemente ha elegido el F.16 a fin de ver si respondía a un cierto número de sus preocupaciones.

Dicho esto, voy a hacer una pequeña precisión técnica. Es preciso ser conscientes de que de los dos aviones, el F.16 y el F.17, el primero es técnica y tecnológicamente el más avanzado. Dicho de otro modo, no es el avión más simple, el más ligero y el más barato el que ha sido elegido, sino el avión más revolucionario, el que precisamente posee mandos electrónicos y recurre con mayor amplitud a materiales compuestos nuevos.

Debo decir, por otra parte, que los norteamericanos disponen de una gama de motores que nosotros no tenemos, pues Francia actualmente no tiene más que un solo motor para avión de combate: el M.53. Dicho de otra forma, los norteamericanos pueden permitirse elegir fórmulas que a nosotros nos están vedadas. Esto no significa que no podamos hacer nada: tenemos soluciones muy satisfactorias, pero no están orientadas en el camino del F.16. Este es, por otra parte, el caso del rival del F.16, el F.17, para el que se ha conservado la fórmula bimotor a fin de obtener una relación empuje/peso, elevada. Además - y es una opinión muy personal - creo que en esta elección hay un poco de maquiavelismo por parte de la Fuerza Aérea de los EE.UU.. El F.16 es tan opuesto al F.15 que no puede ser su competidor; así, el Ejército del Aire norteamericano quiere llevar a término, sobre todas las cosas, su programa del F.15, ya que estima que en él logrará el mejor avión que jamás ha tenido. Todo esto, para demostrarles que en definitiva la elección del F.16 no tiene nada que ver con la discusión entre bimotor y monomotor.

¿Por qué hemos elegido un bimotor -creo que es esta la pregunta que se puede formular- y finalmente, por qué se quiere construir el ACF? . Esto es lo que voy a tratar de explicarles. Nosotros tenemos necesidad, además del F.1 y de los "Mirage", de un avión que responda, si es posible, a las misiones de interceptación, a las misiones de caza -hay di

ferencias- y a las misiones de penetración .

Cuando se construyó el Mirage III, se buscó cumplir estas tres misiones con el mismo tipo de avión. Y hemos ido todavía más lejos, pues se buscó cumplir estas tres misiones con el mismo sistema de arma. Nos dimos rápidamente cuenta de que habíamos llegado a los límites de utilización de la máquina y sobre todo del piloto: hoy tenemos dificultades en el entrenamiento de un piloto de Mirage III E, para capacitarlo en la ejecución de todas estas misiones. Para el ACF, también partimos de la noción de un avión polivalente al estadio industrial solamente, es decir, de un avión con los mismos motores, el mismo fuselaje (salvo algunas variaciones), las mismas alas, la misma cola y que diera origen a varias versiones de acuerdo con los sistemas de arma con que los dotaría. Estas versiones están destinadas a la interceptación y a la caza por una parte, y a la penetración y al reconocimiento por otra.

Los problemas de la misión de interceptación eran los más difíciles de resolver en su inicio. Y eran también los que convenía solucionar en primer lugar, ya que partiendo de las características brillantes de un interceptor y de un caza se pueden obtener, haciendo "engordar" el aparato, un buen avión de penetración, mientras que la inversa no es cierta. En su comienzo, pues, se examinaron cuales serían las características posibles, en 1980, de un avión construido en torno del motor M.53, puesto que es el único motor de que disponemos. Lo esencial de estas características era, para la interceptación, el techo: 20.000 metros -el alcance del radar: 100 Km. (todo ello a fin de interceptar a los aviones más modernos en servicio en la actualidad). La capacidad para el combate aéreo necesitaba por otro lado una relación empuje/peso elevada. Tanto para obtener esta relación empuje/peso como para alojar un radar de un alcance de 100 Km, nos hemos visto en la obligación de construir un avión bimotor.

A partir de ahí, hemos examinado las características que resultaban para la versión "penetración", que se obtiene aumentando el peso del avión con equipo, armamento, carburante y colocando un segundo hombre cuya presencia es indispensable para la penetración (y podría también llegar a serlo para la interceptación). Se ha podido comprobar que estas características eran totalmente satisfactorias, especialmente el radio de acción a baja altura, superior en 100 Km. a lo que se deseaba.

Así es como se ha concebido el avión de combate futuro. No es, pues, a la ligera que se haya tomado la decisión de coger un excelente caza

para hacer de él un avión de penetración. Desde el comienzo ha habido la voluntad de concebir alrededor de la misma célula y de los mismos motores, un avión capaz de responder a dos misiones muy diferentes en apariencia. Nos veremos obligados a hablar del avión de combate futuro puesto que se me han planteado sobre él otras cuestiones, pero creo haberles dicho ya lo esencial sobre la génesis de este programa. Se ha hablado de caballo de batalla del Ejército del Aire y la expresión es muy buena: el avión de combate futuro sigue siendo hoy el principal problema del plan a largo plazo (PLT) del Ejército del Aire. Es evidente que esta operación, que está hoy en la fase de realización del segundo prototipo, es ambiciosa y que no podrá proseguirse a menos que el PLT siga siendo aproximadamente lo que ha sido hasta ahora, cosa que no se puede asegurar.

Pregunta:

¿Puede realmente el Ejército del Aire elegir sus aviones de combate, teniendo en cuenta la situación de monopolio real de un determinado constructor? .

Respuesta:

Debo decir desde un principio que el Mirage III nació en un momento en que no había monopolio. Nació en el instante en que la SNIAS (que no se llamaba así en aquella época) construía todavía aviones de combate y en que, en compañía de Breguet y de otros competidores muy conocidos, se interesaba en el programa de los interceptores ligeros.

El Mirage III se impuso entonces por su calidad y por el realismo de su concepción frente a proyectos que solo difícilmente, podían conducir a aviones operativos. Es importante acordarse de ello, al igual que es importante subrayar que este avión ha sido el fruto de una cooperación entre el constructor, los servicios técnicos del Estado y el Estado Mayor del Ejército del Aire. Esta cooperación, tradicional en Francia, se ha revelado siempre fructífera y constituye una de las razones del éxito de nuestros programas.

En el caso del Mirage III, el resultado ha sido muy brillante, hasta el punto que el Ejército del Aire había soñado, hace algunos años, en prolongar la carrera excepcional de este avión equipándolo con un motor nuevo, el 09 K 50. Preveía seguir dotándose con este avión y, a partir de

1976, introducir en las unidades un nuevo avión que no estaba lejos, en aquella época, de ser lo que se denomina hoy al avión de combate futuro.

Es ahí, efectivamente, donde las cosas no pasaron como lo deseaba el Ejército del Aire, aunque en aquella época el monopolio no existía todavía. El F.1 fue impuesto al Ejército del Aire. Este no lo quería, no porque tuviera dudas sobre el éxito de este aparato, sino porque desde el punto de vista operativo, este avión no presentaba, en relación con el Mirage III, un progreso suficiente que justificase los gastos considerables que implicaba la adquisición de un nuevo tipo de aparato, sin contar los problemas de mantenimiento y de suministro de que va acompañada. Se vio entonces la influencia del constructor sobre las opciones del Ejército del Aire.

Este asunto ha sido tanto más grave cuanto que el Ejército del Aire, que pensaba hacer del Mirage III su avión de combate principal hasta 1976, había iniciado, por su parte, juntamente con los ingleses, el programa del avión que se denominaría Jaguar, y que estaba concebido para satisfacer todos los problemas de apoyo táctico. La adquisición simultánea del F.1 y del Jaguar ha agravado enormemente el presupuesto del Ejército del Aire, lo que explica las dificultades que hoy hallamos. Felizmente, los dos aviones han tenido éxito, pero yo preferiría no tener el F.1 y estar en vísperas de ver surgir un avión de combate futuro.

Dado que Dassault ha adquirido la firma Breguet, ¿va a perjudicarnos en el futuro la situación del monopolio? Nosotros mantenemos con el constructor y con los servicios técnicos del Estado un diálogo permanente que nos permite saber adónde vamos, y en el cual el constructor está perfectamente encuadrado. Por otro lado, el avión de combate futuro corresponde a una ficha-programa del Ejército del Aire. No me preocupa, pues, grandemente esta situación de monopolio actual, y he de decir, después de todo lo que acabo de explicar, que la Sociedad Dassault-Breguet es una casa que fabrica excelentes aviones. Esto es, en definitiva, lo que cuenta.

Pregunta:

Con vistas en el horizonte "1986", se pueden tener en cuenta dos consideraciones:

- La primera consiste en buscar el aparato mejor adaptado a nuestra Defensa Nacional, teniendo en cuenta nuestra geografía, nuestro ni

vel de riqueza, nuestro "presupuesto de Defensa Nacional" en esta época, nuestra red de alianzas previsibles, la evolución de nuestros vecinos, etc.

- La segunda consiste en buscar el aparato capaz de conseguir el mayor éxito posible en el mercado mundial de armamentos. Esta búsqueda se basa, sobre todo, en un pronóstico en relación con la competencia norteamericana (precios y características en esta época) a fin de determinar la mejor salida. Estas dos preocupaciones, dado que no conducen forzosamente a la misma definición de aparatos, llevan a preguntar ¿Cual debe ser a su juicio, y en este caso particular, la prioritaria? .

Respuesta:

Desde siempre, el Ejército del Aire -y su Jefe de Estado Mayor el primero, ha tenido la preocupación de contar con el mejor material posible para cumplir sus misiones. Siempre ha buscado cooperar con los servicios técnicos del Estado y con los constructores a fin de que se desarrollen los programas que mejor respondan a estas necesidades.

El constructor del Mirage F.1 tomó la iniciativa de equipar este avión con un motor M.53 con vistas a proponerlo para exportación. Lo hizo a costa de sus propios fondos, recibiendo solamente del Estado una ayuda reembolsable y sin sacarla, desde luego, del presupuesto del Ejército del Aire. Inmediatamente, esta iniciativa dio nacimiento al tipo de preguntas que ustedes me plantean.

Las dos consideraciones que ustedes presentan no son necesariamente antinómicas, ¿Quién hubiera pensado, a principios de los años 1950, que un avión tan conseguido como es el Mirage III, un avión bisónico en una época en que no existía otro, es decir, un avión revolucionario, caro, complicado, difícil de fabricar y tal vez de pilotar, se iba a convertir en un avión sin problemas a la hora de exportar? Nadie. Pienso que hoy es preciso que nos coloquemos en la misma situación en relación con aviones como son el F.15, F.14, el ACF, el F.16, F.17..., todos aviones -- nuevos. Estoy dispuesto a apostar que los países que se han equipado con Mirage III y los que han adoptado el "Phantom" (que es todavía más caro y más sofisticado) sustituirán sus aviones por otros aparatos más evolucionados. No irán a buscar el caza de los pobres, como lo habrían pensado los norteamericanos respecto del F.5.

Dicho de otro modo, al proseguir unos programas que responden perfectamente a los problemas del Ejército del Aire, marchamos simultáneamente en el buen camino de la exportación futura. Estoy completamente persuadido que una u otra versión del avión de combate futuro tendrá éxito en la exportación. La situación es poco complicada actualmente debido a la existencia del F.1 M.53, ya que, en definitiva, este material se presenta en un momento en que puede haber posibilidades. Si los clientes extranjeros compran este aparato habrá repercusiones sobre el Ejército del Aire que se verá sin duda obligado a comprar un número bastante importante. Esto gravaría nuestros presupuestos de tal manera que, a mi juicio, podría quedar comprometido el destino del avión de combate futuro. Creo, para responder a la pregunta, que la mejor política de exportación deriva de los programas específicos del Ejército del Aire.

Pregunta:

¿Cual es el estado de los estudios y realizaciones relativas a un armamento aéreo clásico evolucionado: cañón de gran cadencia de tiro-bombas guiadas por laser-televisión-cohetes-misiles aire-tierra- proyectiles contra personal?

Respuesta:

Esta es una pregunta que me llevaría a entrar en numerosos detalles. Evitaré el hacerlo. Debo decir que nosotros tenemos poco armamento aéreo clásico nuevo ¿Por qué? Porque se ha construido el Ejército del Aire, al igual que los otros dos Ejércitos, en función de la política de disuasión nuclear. Esto nos ha llevado a sistemas de arma complejos, pero esenciales; y, por falta de prioridad el armamento clásico no ha podido progresar de la misma forma. Hoy en día, en que se plantean muchas preguntas sobre el armamento clásico, se da uno cuenta de que, en este campo, llevamos un retraso importante. Y para responder directamente a la pregunta, diré que este retraso es sobre todo irritante en lo que concierne al armamento aire-tierra de gran precisión. Hoy, en un combate clásico aún de corta duración (ya que es preciso situarse, desde luego, dentro de la hipótesis nuestra, en que el combate clásico será de corta duración), el armamento convencional de gran precisión es esencial, ya que permite alcanzar objetivos de escasas dimensiones, permitiendo unas distancias de tiro muy elevadas. Esto constituye nuestra preocupación y, en contacto con la

D.M.A. (1) que está persuadida del interés de este problema, trato de obtener los créditos necesarios para adquirir este armamento. Nos hemos comprometido en un sistema de guiado laser que será de aplicación a bombas, a un nuevo cohete de 100 mm. y al misil aire-tierra AS 30. Esto es lo esencial del campo del armamento clásico.

En relación con los cañones, se puede uno preguntar por qué el Ejército del Aire sigue utilizando el cañón de 30 mm. cuya cadencia de tiro es de 1.500 disparos, cuando los norteamericanos utilizan, desde hace años, un cañón que dispara entre 4.000 y 6.000 proyectiles por minuto. Pues bien, nosotros creemos que este cañón es suficiente, y la guerra del Kipur lo ha demostrado. Su cadencia de tiro relativamente débil se ve compensada por la eficacia y peso de su munición. Además, su dispersión está bien adaptada al combate aéreo próximo. Se puede intentar hacer un esfuerzo para mejorar ligeramente esta cadencia de tiro llevándola a 1.800 disparos por minuto, pero ésta es la única dirección en que nos orientamos de momento y creo que aquí no hay un verdadero problema.

En lo que concierne a los cohetes, se prevé un modelo de 100 mm. de muy gran alcance; este gran alcance será combinado con el guiado laser. Por lo que afecta a los proyectiles contra personal, y a las bombas, están en estudio y van ya a iniciarse un cierto número de sistemas. Estamos en el momento de efectuar la selección para una producción en serie.

Todos estos materiales están desde luego destinados a equipar tanto los Mirage III y los Mirage V como los Jaguar y los F.1.

III.- PERSONAL

Pregunta:

La suerte de los oficiales y suboficiales mecánicos del Ejército del Aire, competentes y mal retribuidos, ¿no representa una amenaza grave para el Ejército del Aire? Hasta ahora se ha garantizado la seguridad en vuelo, ¿ocurrirá así en el futuro? .

(1).- Delegación Ministerial para el Armamento.

Respuesta:

El porcentaje de accidentes del Ejército del Aire está en constante disminución: Ha disminuído en la mitad en diez años y ha decrecido regularmente durante los últimos cuatro años. Regularmente, no es, por otra parte, la palabra exacta; en 1972, este porcentaje ha sido excepcionalmente bajo, el mejor registrado jamás en el Ejército del Aire.

El porcentaje de accidentes es hoy en día ligeramente inferior a un accidente por 20.000 horas de vuelo. Este dato es elevado si se compara con el de las compañías aéreas que recorren el mundo, pero es débil, por el contrario, para la aviación de combate. Sin embargo seguirá pareciendo siempre muy elevado ya que están en juego vidas humanas: cada año el Ejército del Aire pierde, en efecto, unos 17 pilotos y miembros de tripulación. Este balance es todavía demasiado elevado, para todo el mundo, en general, porque guardando las proporciones, nosotros nos colocamos en el marco común de las cifras norteamericanas e inglesas. Es difícil -descender por debajo de esta cifra, pero prosiguen nuestros esfuerzos para conseguir una mejora de la seguridad en vuelo. Esto constituye una preocupación constante, común a todo el Ejército del Aire, desde el Mando superior hasta las unidades.

Dicho esto, hoy en día no tenemos dificultades con nuestros efectivos en oficiales, por el contrario sí los tenemos con los efectivos de suboficiales. Estas dificultades, ¿ponen en peligro la seguridad de los vuelos? No, pues si fuera así, detendríamos los vuelos de las unidades afectadas. ¿Qué hemos hecho ante esta crisis de efectivos? .

Para empezar, hemos apretado nuestro dispositivo. Hemos cerrado bases aéreas, y ambicionamos situar en cada base -esto no ha terminado, por otro lado- 3 escuadrones en lugar de 2. De esta forma obtendremos cierta economía en personal especialista, obteniendo a la vez un mejor rendimiento de las unidades encargadas del mantenimiento del material. Luego, hemos buscado remediar las dificultades de personal de suboficiales especialistas voluntarios mediante ciertas disposiciones: utilizando personal de reemplazo, clases de tropa o suboficiales; promocionando contratos cortos para auxiliares-especialistas; empleando más soldados de reemplazo en tareas técnicas; reclutando personal civil, aunque éste sea, por el momento, más bien modesto porque nos vemos limitados por el problema de las consignaciones presupuestarias. Finalmente, hemos practicado una amplia política de "feminización" ya que, en el aspecto del recluta---

miento femenino, hemos tenido mucho éxito. Numerosas jóvenes tratan de ingresar en el Ejército del Aire, y hemos abierto la gama de especialidades del personal femenino a satisfacción de todos. Este abanico de posibilidades se abre ahora a las especialidades técnicas de la electrónica, después de quedar abierto a las especialidades de informática y de control aéreo.

En total, gracias a estas medidas, el déficit global no es de 6.000 personas sino solamente de 3.000. Esto todavía es demasiado. Todo ello tiene sus consecuencias, y la que más nos preocupa es que el estilo de vida ha cambiado en las bases del Ejército del Aire para un determinado número de suboficiales. Es bueno en particular que el personal pueda tomar el aire, que tenga algunas distracciones en la base para completar su instrucción, para practicar el deporte, el tiro, etc., todas estas cosas que desgraciadamente ha habido que sacrificar en muchas unidades, por no contar con el número suficiente de suboficiales especialistas. Hay sitios también en que el personal trabaja demasiado; esto no es bueno, y espero que la situación, de la que hablaremos ahora, se restablecerá.

Pregunta:

¿Tiene el Ejército del Aire dificultades en el reclutamiento de los suboficiales especialistas? ¿No son antes especialistas que suboficiales? ¿Cómo se concibe la formación militar y el desarrollo de su aptitud para el mando de esta categoría de personal? .

Respuesta:

La situación de la que acabo de hablar está en vías de cambiar. La razón esencial está en el mercado del empleo en Francia. Tal vez, también, algunos de los suboficiales, que se disponían a marcharse al término de su primer contrato, esperan la aparición de las medidas relativas a la condición militar: yo deseo que no se sientan decepcionados. El mercado del empleo pesa fuertemente en este problema; desde diciembre y enero, se nota claramente una mejora de la situación, tanto en lo que concierne al número de los contratos como a la disminución de los que se marchan. Esto es todo lo que se refiere a las dificultades de personal.

Desde luego, ya se habían tomado medidas -antes de este cambio en la coyuntura económica- para remediar la situación. Entre estas disposiciones, una de las más importantes ha sido abrir llamamientos. El Ejér

cito del Aire, hoy en día, recluta a sus suboficiales, a sus voluntarios, de un modo permanente; cada ocho días ingresa todo el que quiere en la Escuela de Nimes. Luego, durante un período de tres semanas tienen lugar intercambios de puntos de vista entre los interesados y el Ejército del Aire, a resultas de los cuales los interesados eligen entre marcharse o quedarse - optando por alguna especialidad. Este modo de reclutamiento funciona correctamente pero hasta hoy daba resultados insuficientes. Ha sido duplicado consecuentemente con un sistema de llamamiento que abre, por oposición o con títulos, el acceso a especialidades más nobles unas que otras. Así ha sido para la electrónica, y así lo hemos hecho también para los controladores de operaciones aéreas y para los mecánicos de avión: los resultados han sido buenos.

También se ha aumentado el personal de los que se denomina Escuela Técnica del Ejército del Aire. Ubicada en Saintes, esta escuela de aprendices recluta al nivel del curso tercero o segundo de la Enseñanza General a los jóvenes que puede dirigir hasta el bachillerato. Aquí tenemos mucha gente, y me atrevería a decir que si la infraestructura fuera suficiente, se podría admitir a muchos más jóvenes de los que ingresan actualmente. He aquí, sin entrar en detalles, los remedios a las dificultades que estimo están en período de resolverse actualmente; y deseo que esta perspectiva se confirme.

Los mecánicos del Ejército del Aire, ¿no son más bien especialistas antes que militares? El mecánico del Ejército del Aire tiene una desagradable tendencia a considerarse mucho más un especialista que un militar, pero no se le deja vivir dentro de esta dulce ilusión.

¿Cómo se realiza la instrucción militar de los especialistas? Los voluntarios llegan a Nimes; después del período de tres semanas de que acabo de hablar, los jóvenes voluntarios hacen su elección; siguen a continuación un período de instrucción militar de tres meses que le prepara para el certificado de aptitud militar. Durante este período, paralelamente a la formación militar clásica técnica diría yo, el Ejército del Aire intensifica la educación militar cuyo carácter es mucho más moral. En este campo, hemos hecho muchas cosas desde hace muchos años. Tratamos de llevar a cabo esta educación militar en el seno de pequeños seminarios de 15 a 20 personas. Es una tarea difícil, ya que todos los oficiales no están capacitados para dirigir este tipo de sesiones; esto, por otro lado, exige mucho tiempo. Este es el camino en que nos hallamos, y a este nivel la noción de educación militar nos parece esencial.

A continuación, el suboficial perfecciona su instrucción militar durante su curso en la escuela de especialización, y luego en la unidad en la que cada semana se dedica una mañana entera a esta instrucción. Participa en todas las actividades de servicios de la base y se le pueden confiar funciones de mando en un centro de instrucción militar del reemplazo. Durante su curso de cualificación superior sigue de nuevo un ciclo de instrucción militar y una nueva fase de educación militar, ya que se trata de conseguir que el suboficial esté capacitado para mandar un equipo y para orientar e instruir a los jóvenes suboficiales. Más adelante se sitúa el marco de maestría sobre el que no insistiré.

Dicho esto, no es porque él haga instrucción o se le dé educación militar que un especialista del Ejército del Aire se considere tan militar como especialista. En particular los jóvenes suboficiales especialistas son personas que trabajan bien y que fuera de su trabajo, dan prueba de un espíritu de disciplina satisfactorio, pero la servidumbre militar pesa entre buen número de ellos.

IV.- SERVICIO NACIONAL

Pregunta:

¿Cual es el sentido del servicio militar en el Ejército del Aire? La mayor parte de los 40.000 jóvenes llamados a filas no son soldados más que durante el periodo de instrucción; ¿cual es el porcentaje de los que realmente cumplen un cometido militar? ¿Se podría reducir el número de los demás mediante un esfuerzo de organización o de racionalización del funcionamiento de las bases aéreas, como es por ejemplo, la reducción del número de los organismos de suministro?

Respuesta:

La reducción del número de organismos de suministro no resolvería el problema de los efectivos. La economía afectaría a algunas unidades -esto es poca cosa- pero conduciría por el contrario a tener unas "fábricas comedoras" monstruosas. Pues bien, yo pienso que el problema de la calidad de vida, una vez más, tienen cierta importancia y que no hay que ir hacia organismos muy importantes. Es preciso saber que hoy en día los organismos de suministro del Ejército del Aire tienen a su cargo como media un millar de hombres y esto ya es muy suficiente. ¿Organización y ra-

cionalización del funcionamiento de las bases aéreas? Ya se ha hecho un gran esfuerzo. El Ejército del Aire, bajo la dirección del General Martín, se ha reorganizado enteramente. Esta operación, a mi juicio, tuvo un gran éxito, y no creo que sea ya en este terreno dónde podamos ganar más.

Hoy en día en el Ejército del Aire un cierto número de los soldados de reemplazo no desempeñan en efecto un papel de soldados. Es una cuestión fundamental. Ya he hablado de ello en distintas ocasiones y considero que el problema está mal planteado. Tengo la impresión de encontrar me un poco aislado en esta opinión pero, en fin, creo que las ideas cambiarán, tal vez. En la actualidad los jóvenes parecen considerar -y digamos que se hace todo lo posible para meterles esta idea en la cabeza- que el servicio militar no tiene valor si no se lleva un fusil en la mano. En primer lugar, desde hace ya mucho tiempo, hay muchos soldados que no llevan fusiles. En segundo lugar, se acaban de construir unos sistemas de disuasión, al precio que ustedes ya conocen, que tienen la importancia que ustedes también saben; a mi juicio, el verdadero problema es servir estos sistemas. Pues bien, para servir estos sistemas de disuasión no hay necesidad de hacer llevar el fusil más que al 9% de los llamados a filas. Por lo demás, se necesitan técnicos, operadores (de salas de operaciones, de transmisiones, de meteorología, tráfico aéreo, etc.), administrativos, de personal empleado en servicios diversos (subsistencias, manutención, infraestructura...). Todo esto es absolutamente indispensable y debe quedar asegurado. ¿Debe serlo por personal militar o civil? Insistiremos luego en ello.

Hoy en día, el personal del Ejército del Aire procedente de reemplazo que desempeña verdaderamente un oficio de soldado es el personal de protección que representa un 9% de los llamados a filas. Es preciso señalar además que pertenecen a esta categoría, además de los fusileros, los guías de perros y el personal de seguridad "nuclear" e "incendios". Si se les añade aquéllos que, aunque, "no llevan el fusil", toman parte directa en las operaciones, se alcanza un total del 49%. Hay pues, un número importante de soldados del reemplazo que desempeñan cometidos de servicios.

Estimo que hay una equivocación al meter en la mente de los jóvenes -que en las bases aéreas y hasta ahora por lo menos, no se plantean estos problemas- la idea de que ocuparse de la seguridad contra incendios, por ejemplo, no es noble y que es mejor llevar un fusil. Esta idea es totalmente errónea. Sin embargo, sigue su camino, incluso hasta los

más altos niveles, y hoy se plantea el problema de tener un servicio militar en el que los jóvenes no serán absorbidos por tareas de servicios. La solución consiste en sustituir a los soldados del contingente por personal civil, aunque parece paradójico pensar que no se quiera hacer durante doce meses una tarea de servicio que un civil hará durante toda su vida. Se ha previsto en efecto una solución de este tipo que consistiría en asignar 8.500 puestos de trabajo a empleados civiles.

Pregunta:

Si, por diversas razones, el ejército de profesionales parece poco deseable en Francia, pudiera ser concebible por el contrario la organización de un servicio "diferenciado" sobre las bases siguientes:

- seis meses (tal vez menos) para todos,
- un año (tal vez más) para los titulares de puestos que exijan una calificación técnica mayor. En este caso, a partir de los seis meses, el soldado se beneficiaría de un régimen disciplinario muy liberal fuera de las horas de servicio...

General Grigaut: ¡Hay que saber que el régimen actual ya es muy liberal! ... Percibiría, por otra parte:

- Bien el salario mínimo interprofesional garantizado (SMIG), si no tenía profesión alguna antes del servicio,
- o bien un sueldo equivalente a la renumeración que percibía antes en la vida civil.

En los dos casos el cálculo debería integrar los gastos de alojamiento, de vestuario y de alimentación.

¿Cuales serían los inconvenientes de este sistema? ¿Ha sido calculado en la perspectiva de una reestructuración necesaria de los Ejércitos?(Tierra y Aire en particular).

Respuesta:

No veo por qué se dice "Tierra y Aire" en particular, ya que la Marina tiene el mismo problema.

Efectivamente, entre todos los estudios que se han hecho relativos al servicio militar -y son numerosos- figura éste. Se ha calculado -- muy exactamente en la hipótesis de que el volumen anual del contingente se mantuviera a su nivel actual. Determinados destinos, 18.000 aproximadamente, son desempeñados por personal llamado a filas para seis meses, es decir un volumen anual de 36.000. Los destinos o puestos que requieren ciertas aptitudes profesionales se confían a personal voluntario para doce meses: unos 8.000, 9.000 contando los mandos, aspirantes y suboficiales del contingente. Un cierto número de puestos aquellos a los que he hecho alusión hace poco- se confían a civiles (8.500 que sustituyen a 11.000 soldados de reemplazo). Como esto no es todavía suficiente, es preciso recurrir a clases de tropa voluntarios para corto período. Ustedes saben que el Ejército del Aire hasta ahora solo tiene un pequeño número de personal de este tipo; en esta hipótesis, serían necesarios 6.200. Pasaré de largo sobre los detalles y el cálculo; esto cuenta al año 570 millones de francos (unos 7.700 millones de pesetas) más que la solución actual. No creo que sea del lado del costo donde se presenta el problema principal. El problema es éste: no veo muy bien quién se presentará voluntario para un año, ya que en definitiva los muchachos que serán llamados para 6 meses van a hacer un servicio todavía menos interesante que en el pasado-hablo del Ejército del Aire. Serán destinados a tareas en las que no tendrán seguramente ninguna posibilidad de recibir responsabilidades, y las ventajas que ustedes me proponen no me parecen lo suficientemente atractivas para lograr que un cierto número de muchachos hagan un servicio de 12 meses. Dudo mucho que se consigan los voluntarios necesarios y, a falta de ellos, el sistema se hundiría por si mismo. Es preciso hacer una experiencia, y si se viera que lográbamos el número de voluntarios necesarios, este sistema permitiría al Ejército del Aire funcionar perfectamente, estoy convencido de ello.

En resumen, un sistema de este tipo necesitaría un esfuerzo -presupuestario que no se puede minimizar. Exigiría sobre todo un número suficiente de voluntario para 12 meses, y -añadiría yo- de voluntarios para un corto período, de los que ya he hablado. Dudo que se encuentren los unos y los otros. No se puede construir un sistema de servicio militar contando con las dificultades de la coyuntura económica para resolver el problema del voluntariado y de los compromisos. Esto sería una solución muy mala. Temo que el éxito de la solución que ustedes proponen descansa desgraciadamente en ésta eventualidad, pero deseo de todo corazón equivocarme si, por cosas del azar, fuera ésta la solución elegida al más alto nivel.
