

EL VUELO

Historia

de la compensación económica de un riesgo

ANTONIO RAQUEJO ALONSO

Toda actividad o servicio por cuenta ajena provoca generalmente una contraprestación económica, aun más justificada si el servicio se realiza en el aire, en pleno vuelo, porque se corre un peligro mayor; y es justo que a la hora de remunerar se evalúe aquél en sus verdaderas dimensiones. Es decir, a mayor riesgo mayor retribución; y a la inversa.

Desde su prueba inicial, la Aeronáutica tuvo un carácter marcadamente científico porque era el medio adecuado para conocer todos los aspectos de un elemento telúrico como el aire, hasta entonces casi ignorado. Por eso fue un físico francés, François Pilatre de Rozier, el pionero en la ascensión en globo y la primera víctima de tan débil ingenio, cuando experimentaba uno de ellos, en 1785, acompañado de otro físico: Romain (1). Desde entonces, en las posteriores ascensiones, tanto en globos cautivos como libres, y más tarde en dirigibles, las tripulaciones se completaban con físicos, astrónomos e ingenieros, que confirmaban los descubrimientos de sus antecesores, a la par que realizaban nuevas observaciones y experimentos. Con estos antecedentes, no es de extrañar que la primera compañía de aerostatos que se creó en Francia en 1794, se constituyera bajo la dirección de un físico: Coutelle (2).

Pero a la par de este aspecto científico, la Aerostación infundió a un grupo de

jóvenes de aquella época, un espíritu deportivo que cristalizó en bahañas verdaderamente increíbles para su tiempo (la primera travesía en globo del Canal de la Mancha en 1785; el vuelo desde Londres al Condado de Nassau (Alemania) en 1836; la primera travesía de los Alpes en 1849; el vuelo de Bayona a Pamplona atravesando los Pirineos en 1875, etc.) (2 bis).

Por último, y simultáneamente a los anteriores, el vuelo de los aerostatos (3) tuvo por objetivo su exhibición en ferias populares y festivales benéficos (4), como un suceso extraordinario que se daba a conocer en pueblos y ciudades con verdadero éxito.

Todos estos vuelos —científicos, deportivos o exhibicionistas—, aunque llevaban aparejado un indudable riesgo, en la mayoría de los casos poseían una nota común: la gratuidad, su falta de lucro; bien porque los vuelos se practicaban como un deporte más sin tener en cuenta el interés ni el peligro; bien por considerarlos como mero entretenimiento o pura curiosidad científica, extraña a la propia labor cotidiana.

A esta gratuidad de los vuelos, que eliminaba la concurrencia de profesionales, había que sumar la escasez de medios con que contaba la Aerostación y el bajo techo de sus aspiraciones una vez conseguidos los objetivos iniciales; lo cual originaba su es-

tancamiento general, con la triste posibilidad de verla convertida al cabo de pocos años, en algo pobre, rutinario, de alcance reducido y de muy dudosa eficacia.

Dos hechos cambiaron el porvenir de la Aerostación tan poco balagüeno: a) El interés de las Fuerzas Armadas por los aerostatos al comprobar paulatinamente su utilidad en la guerra (5); y b) La invención del aeroplano que abrió nuevos horizontes a la Aeronáutica (6).

Concretándonos a España, podemos decir que la Aerostación nació oficialmente como un modesto y secundario auxiliar de las Fuerzas Armadas. La primera disposición que se dicta sobre la materia es el Real Decreto de 15 de diciembre de 1884 (7), que reorganiza las tropas del Arma de Ingenieros Militares, incluyendo entre sus Secciones un Batallón de Telégrafos (artículo 20), a cuya 4.^a Compañía se le asignaba como novedad, entre otras funciones, "la construcción e inflamación de los globos aerostáticos; libres y cautivos, y su manejo, emprendiendo los ensayos y experiencias necesarias para las más útiles aplicaciones de estos nuevos instrumentos de guerra" (art. 21).

Y aunque el desempeño de dichas misiones llevaba consigo un peligro, no se le concede a éste la importancia suficiente como para ser remunerado. Es más, en los Presupuestos del Estado para el ejercicio

- (1) —Luis de Manimon Riera— "Pilatre de Rozier - Primer aeronauta fallecido en vuelo" - Revista "Historia y Vida" núm. 118, pág. 10.
- (2) —Rafael Avella— "La primera utilización militar del globo cautivo" - Revista "Historia y Vida" núm. 122, pág. 4.
- (2 bis) —Luis Santaló Sors— "Historia de la Aeronáutica" - Buenos Aires, 1946.
- (3) —Nombre que dieron sus inventores, los hermanos Montgolfier, a sus globos de papel y tela en 1783 y que fue aceptado en el mismo año por la Academia de Ciencias Francesa. En España se reconoció por primera vez este nombre en la legislación, un siglo más tarde, por R. Decreto de 15 diciembre de 1884.
- (4) —José Gomá Ordóña— "Historia de la Aeronáutica Española" (Madrid, 1946 - Pág. 24 a 39).
- (5) —Ya como observatorio de posiciones y fuerzas tanto propias como enemigas o para lanzarlos provistos de explosivos sobre las plazas

sitiladas aprovechando el viento favorable; bien para dirigir el tiro de la Artillería e instalar telégrafos en ellos a fin de transmitir órdenes, partes y noticias del frente con mayor rapidez y exactitud; o con la creación durante el sitio de París en la guerra franco-prusiana de 1870, de unos globos correos destinados a burlar el sitio y mantener comunicaciones con el resto del país.

- (6) —Cuenta Courtlandt Canby— "Historia de la Aeronáutica" - Madrid, 1965, pág. 12, que cuando los escépticos ante aquellos aeroplanos de alambres y lienzos que vemos en las fotografías y dibujos de la primera década de nuestro siglo como gigantescos y extraños dípteros, preguntaron al físico norteamericano Benjamin Franklin, supuesto testigo de estos primeros vuelos: "¿Para qué sirve todo esto?", él les respondió con otra pregunta: "¿Para qué sirve un recién nacido?".
- (7) —Colección Legislativa del Ejército núm. 413, pág. 726.

económico 1893-1894 (8) el sueldo de un Capitán del Batallón de Telégrafos citado, era de 3.600 ptas. anuales, y el de los Primeros Tenientes 2.400 ptas. (9). Sin embargo, es la Ley de Presupuestos de 30 de agosto de 1896 (9 bis), donde por vez primera aparece la Compañía de Aerostación como unidad económica independiente del expresado Batallón de Telégrafos, se le reconoce al Capitán de la misma un sueldo de 3.000 ptas. anuales, y a los Tenientes 2.250 ptas., mientras que a los Capitanes y Tenientes del referido Batallón, se les continúa reclamando las 3.600 ptas. y 2.400 ptas., respectivamente.

Al separarse del Batallón de Telégrafos el Servicio Aerostático (compañía de Aerostación) formando unidad distinta con residencia en Guadalajara, de acuerdo con lo dispuesto en la Orden Ministerial de 30 de septiembre de 1896 (10), y, sobre todo, al crearse el Parque Aerostático dependiente del Establecimiento Central de Ingenieros, funcionando en la misma forma que otra Comandancia cualquiera del citado Cuerpo (11), se le concede a su personal idénticas gratificaciones que las asignadas a los Ingenieros destinados en las Maestranzas (12), cuyas remuneraciones eran a su vez semejantes a las que percibían los Jefes y Oficiales de Artillería destinados en Fábricas (13).

Por eso en la Ley de Presupuestos de 28 de diciembre de 1908 (14), aprobando los del Estado para el año 1909, se consigna una partida para el abono de la gratificación de industria, a los Jefes y Oficiales de las "Tropas afectadas al servicio de Aerostación y Alumbrado en campaña" (15), pero omitiendo toda mención a gratificaciones referentes al vuelo.

En cuanto a la aparición del aeroplano en nuestra Patria, si bien los Ingenieros militares llevaban años haciendo estudios y adquiriendo experiencias sobre los mismos (16), la realidad es que hasta febrero de 1910 (17) no se efectuó el primer vuelo sobre España, en el Hipódromo barcelonés, cerca del actual Aeropuerto (18); aunque dos meses después se encargaba al Parque Aerostático de Ingenieros Militares, al estudio del tipo de aeroplano que más conviniera a nuestro Ejército (19).

No obstante, en 1911 que se publicó el primer Reglamento para la Experimentación de Aeroplanos (20), aún no se les reconocía a los pilotos de Aviación una gratificación especial de vuelo (21), sino la



A partir de 1896, los destinados en el Servicio de Aerostación cobraron la misma gratificación que los ingenieros destinados en Maestranzas y los artilleros en Fábricas.

(8) —Ley de 5 de agosto de 1893— Presupuestos Generales del Estado— Madrid, 1893, pág. 336 y 337.

(9) —Capítulo 5.º, art.º 1.

(9 bis) —Presupuestos Generales del Estado— Madrid, 1896, pág. 314 y 315.

(10) —Diario Oficial del Ministerio de la Guerra núm. 222, pág. 78.

(11) —Real Orden de 17 de diciembre de 1896— Colección Legislativa del Ejército núm. 355, pág. 572.

(12) —R. Orden Circular 9 de septiembre de 1899— Colección Legislativa del E. núm. 176, pág. 310— y R.O. Circular de 26 de junio de 1901— Colección L. del E. núm. 132, pág. 165— Apartado 4.º.

(13) —R.O. Circular 20 de agosto de 1898— C.L. del E. núm. 285, pág. 502.

(14) —Madrid, 1909— Imprenta de J.A. García.

(15) —Capítulo 5.º, Art. 1.º —Personal— Ingenieros.

(16) —En la Ley de Presupuestos ya citada, de 28 de diciembre de 1908 y en la Sección correspondiente al Ministerio de la Guerra (capítulo 7.º, artículo único, Material de Ingenieros) se incluye una partida de 300.000 ptas. "Para la adquisición del material necesario a fin de dotar al Ejército de globos dirigibles o aeroplanos, después de hechos por el Cuerpo de Ingenieros los estudios que demuestran la conve-

niencia de este nuevo servicio".

(17) —Desde diciembre de 1903 en que los norteamericanos hermanos Wright hicieron volar el primer aparato, la Aviación ya era una realidad, aunque iniciaron sus primeras experiencias en secreto por el posible interés militar del invento. (Stanton B. Clayton - "El nacimiento de la Aviación" - Revista "Historia y Vida" núm. 141, pág. 49).

(18) —Luis de Marimon Riera, "El primer avión que voló sobre España"— Revista "Historia y Vida" núm. 82, pág. 106.

(19) —O. Ministerial 2 de abril de 1910. Diario Oficial del Ministerio de la Guerra núm. 73, pág. 35.

(20) —Aprobado por R.O. de 7 de marzo de 1911— C.L. del E. núm. 46, pág. 85.

(21) —Bien es verdad que la primera Promoción de Pilotos españoles de 1911 la constituían seis oficiales, todos del Arma de Ingenieros; la segunda, también del mismo año, la forman ocho Oficiales de diversas Armas y Cuerpos (Rafael de la Guardia y Pascual de Pobil, "Crónica de la Aeronáutica Naval Española" —Tomo I, pág. 24) que hacen un total de catorce pilotos en toda España; insuficiente número para provocar una disposición que remunerara por primera vez unos servicios.

indemnización reglamentaria por salida de su residencia habitual, al igual que a los demás Jefes y Oficiales del Ejército. Únicamente, como un requisito singular, se disponía en dicho Reglamento que "los vuelos realizados en aeroplanos se anotaran en la 7.^a Subdivisión de la Hoja de Servicios, análogamente a los que se hace con las ascensiones en globo esférico o en dirigible" (art. 16).

Fue el Reglamento de Aeronáutica Militar publicado por Orden de 16 de abril de 1913 (26) el que crea la primera gratificación especial para el personal en vuelo, a percibir solamente por Pilotos, Observadores, alumnos y Oficiales en prácticas, denominada Gratificación de Aeródromo, "para compensar de los peligros y gastos de la vida de Aeródromo" de dicho personal (27).

Esta gratificación de aeródromo se amplía a todo el personal navegante aéreo militar por la citada R.O. de 19 de octubre de 1914 (28), y se fija su cuantía en 12,50 ptas. diarias para los Jefes; 7,50 ptas. para los Oficiales, y 5 ptas. para Subalternos.

En cuanto a las ascensiones libres en globo, se percibirá por cada ascensión 50 ptas. los Pilotos, y los demás Oficiales 30 ptas. Y en las campañas de dirigibles se abonaba como "gratificación mensual de embarque", 200 ptas. al Comandante, 125 ptas. a los Pilotos y 75 ptas. a los Oficiales alumnos (29).

Además los Pilotos superiores de Aviación (30) disfrutaban un aumento del 20% del sueldo compatible con cualquier otra remuneración, que puede estimarse como el primer devengo por título aeronáutico (31) que en años posteriores es ampliamente regulado.

De esta manera, en el expresado Reglamento de 16 de abril de 1913, se perfilan los tres grupos de retribuciones que a partir de entonces percibe el personal militar de vuelo: 1.º Las que se le abonan como funcionario público integrante en la Administración del Estado (Retribuciones básicas como luego se denominaron) y que son idénticas en cada empleo, para el personal militar de todas las Armas, Cuerpos y Servicios. 2.º Los complementos que recibe el citado personal militar por diversas causas (destino, territorio donde ejerce sus funciones, responsabilidad, mando, competencia, preparación técnica, títulos, diplomas, especialidades, horario de trabajo, etc.); y 3.º Los que le compensan del riesgo, penalidades y demás contingencias que amenazan sus misiones en vuelo, que son las que interesan en este trabajo.

En la Armada, a los Oficiales que prestan servicios en la Aviación militar (32), se les reconoce por O. del Ministerio de Mari-



El Reglamento de Aeronáutica Militar de 1923 creó la primera gratificación especial de vuelo.

(26) —C.L. del E. núm. 33, pág. 66—.

(27) —Es curioso resaltar que así como este Reglamento sólo habla de compensar "peligros y gastos", la R.O. de 19 de octubre de 1914 (C.L. del E. núm. 188, pág. 195) añade otro motivo de compensación, "las molestias"; tal vez por las que se sufren en los barracones provisionales de entonces, generalmente de madera, expuestos a todas las alteraciones atmosféricas y siempre de escasas comodidades tan necesarias para el descanso después de una hora de tensión y nerviosismo.

(28) —C.L. de la Armada, núm. 375, pág. 672—.

(29) —Apéndice 2-3-2.º del Reglamento citado.

(30) —O de primera categoría, por haber sufrido no solamente el examen elemental como los pilotos de segunda categoría, sino el superior; lo que les da el derecho, con carácter exclusivo, a ser utilizados en campaña, maniobras y en servicios fuera del Aeródromo (Apéndice 1, apartado D, 2.º del Reglamento de 16-4-1913).

(31) —Apéndice 2-3-2. —.

(32) —Por haberse ampliado el reclutamiento de oficiales aviadores a todos los Cuerpos del Ejército y de la Marina con la R.O.C. de 27 de octubre de 1911 —C.L. del E. núm. 201, pág. 377—, obteniendo el título de piloto, ya en la 3.ª Promoción (año 1912), dos Alféreces de Navío (Rafael de la Guardia— obra citada, pág. 24).

na de 29 de noviembre de 1916 (33), el derecho a idénticas gratificaciones que las disfrutadas por el personal del Ejército pertenecientes al mencionado Servicio.

La R.O. Circular de 17 de septiembre de 1920 (34), que modifica el Reglamento de Aeronáutica militar de 16 de abril de 1913, cambia la denominación de la Gratificación de Aeródromo por la de "Gratificación de vuelo", y se amplía su percepción a todos los Jefes, Oficiales y Tropa que desempeñen cargos cuya principal misión sea volar; así como al personal navegante de las Escuadrillas, Grupos y demás unidades tácticas de Aviación, los alumnos y profesores de vuelo y los pilotos destinados a la recepción y transportes de aeroplanos por vía aérea, siempre que todos ellos hayan cumplido las condiciones de permanencia en el Aire (35).

La gratificación de Aeródromo no desaparece, sino que subsiste con igual denominación (36) para extender el devengo especial de vuelo a aquellos Jefes y Oficiales cuya principal misión sea volar, pero que no hayan cumplido las condiciones de permanencia en el Aire; y a los que por el destino que desempeñen deban volar y asistir a los Aeródromos, sin que sea esta su principal misión (37).

Tanto la gratificación de Aeródromo como la de vuelo, reguladas como hemos visto para la Aviación militar, se hace extensiva al personal de la Aeronáutica naval por R.O. de 28 de noviembre de 1920 (38), con las compatibilidades e incompatibilidades que fija el Reglamento de abril de 1913.

Por lo que se refiere a la gratificación de vuelo, desde que fue creada en 1920 no ofreció duda alguna su verdadera naturaleza. Pero en 1921, ante la consulta elevada por la Intervención Central del Ministerio de Marina sobre determinados emolumentos a percibir por su personal, resolvió la Orden de dicho Ministerio de 31 de marzo del citado año (39), que el verdadero concepto de la llamada gratificación de vuelo, no es el de gratificación sino de "indemnización", por los mayores riesgos del servicio y mayores gastos de adquisición y deterioro del vestuario.

A su vez, el Tribunal de Cuentas del Reino, al censurar la correspondiente al mes de septiembre de 1919, repara la simultaneidad de abono de una gratificación con toda clase de emolumentos que no tengan carácter de indemnización; indicando, además, que el denominarlos con vocablos distintos del que a su verdadera acepción corresponde, no puede servir para sustraerlos de la legislación que los regula. Por tal motivo, la R.O. del Ministerio de Marina

de 18 de junio de 1922 (40), intenta puntualizar el verdadero concepto de la gratificación de vuelo, que debe considerarse como "plus de campaña" y seguir para su abono las mismas reglas que para este.

A partir de entonces surge la confusión sobre el repetido devengo; y para aclarar ese estado de cosas, o tal "desbarajuste" como lo denomina la Exposición de motivos del R.D. de la Presidencia del Directorio Militar de 23 de febrero de 1924 (41), se define en el mismo lo que se entiende por "gratificación" e "indemnización" (42).

Unos meses más tarde, el Reglamento de Dietas aprobado por R.O. de 6 de mayo de 1924 (43) expone la necesidad de definir cada devengo para evitar equívocos, de

acuerdo con la Real Academia de la Lengua, dándole tanto a la "indemnización" como a la "gratificación" un significado idéntico al que le señalaba el anterior R.D. de 23 de febrero del mismo año, pero ampliando el concepto de gratificación a todos los devengos que no sean sueldos, dietas, indemnizaciones, viáticos, asignación de residencia o representación, etc.

Desde entonces y hasta 1940 en que aparece el "Plus de vuelo", como luego veremos, no hubo dudas sobre la naturaleza, concepto, contenido y significado de la "gratificación de vuelo" que percibía el personal volante. El R.D. de 13 de julio de 1926 (44) aprobando el Reglamento orgánico de Aeronáutica militar, clasifica al perso-



En mayo de 1932 se concede una gratificación del 30 por 100 del sueldo a los Jefes y Oficiales en posesión de los títulos de piloto observador de aeroplano.

(33) —Colección Legislativa de la Armada núm. 393, pág. 606—.

(34) —Colección Legislativa del Ejército núm. 447, pág. 752—.

(35) —Previsiones Generales I—.

(36) —Hasta que por R.O.C. de 13 de febrero de 1931 —C.L. del E. núm. 67, pág. 136—, se transforma en gratificación de "Destino de Aviación", perdiendo su carácter especial de vuelo porque desde entonces lo devenga el personal de la plantilla de la Sección— Dirección de Aeronáutica militar y demás unidades y servicios que no tengan derecho a la gratificación de vuelo (art.º 13).

(37) —Igual disposición de 17 de septiembre de 1920.

(38) —C.L. de la A. núm. 320, pág. 744—.

(39) —D.O. de M. núm. 74, pág. 455—.

(40) —C.L. de la A. núm. 147, pág. 259—.

(41) —D.O. de M. núm. 47, pág. 243—.

(42) —Indemnización: Es el emolumento que se le asigna a los Funcionarios para resarcirse de los mayores gastos que se les originen al desempeñar una comisión de servicio que le obligue a separarse de su habitual residencia. Gratificación: La cantidad asignada a los diversos destinos para compensar los gastos de representación, aumento de trabajo, especialización que requiera un destino, mayor responsabilidad u otra circunstancia extraordinaria análoga (art.º 1).

(43) —C.L. de la A. núm. 101, pág. 282—.

(44) —C.L. del E. núm. 251, pág. 266, Apéndice núm. 6—.



El "Plus del Vuelo" significa un nuevo concepto de retribución, creado en 1940 por Orden Circular Comunicada, para retribuir con un devengo fijo y mensual al personal de vuelo y al destinado como plaza en vuelo.

nal de Aviación con derecho a la gratificación de vuelo, en tres grupos: 1.º Personal que por su destino o cargo ha de efectuar por término medio diez horas de vuelo al mes; 2.º El que calcula ha de volar quince horas; y 3.º Los que precisen veinte horas mensuales. El módulo horario para la gratificación de vuelo será el importe de la dieta reglamentaria correspondiente al empleo (art.º 42) (45).

Por lo que respecta a la Armada, el R.D. de 15 de agosto de 1927 (46), aprueba el Reglamento de Jefes, Oficiales y personal subalterno de Aeronáutica Naval, el cual dispone que una vez que los mismos desempeñen los destinos proveídos por R.O., percibirán mientras lo ocupen, iguales emolumentos que para el personal de Aeronáutica militar señala el ya citado Reglamento orgánico de 1926.

Y en 1933, por Circular de 15 de diciembre (47), se concede a los Especialistas de Aeronáutica Naval y a sus alumnos, la gratificación de vuelo en las siguientes cuantías mensuales: Jefes, 750 ptas.; Oficiales de todos los Cuerpos, 550 ptas.; Auxiliares, 400 ptas.; Subalternos y Clases, 300 ptas.; Clases de Marinería, 225 ptas.; Marinería, 150 ptas. Para percibir esta gratifica-

ción completa ha de justificarse que se han realizado vuelos durante un tiempo mínimo de ocho horas al trimestre (7.º).

Con el fin de estimular al personal volante con título de piloto y observador, a conservar la dualidad de aptitudes tan conveniente al mayor rendimiento de los servicios a ellos encomendados, se dictó la Orden Circular de 12 de mayo de 1932 (48), por la que se concede una gratificación del 30% de su sueldo a los Jefes y Oficiales en posesión de los títulos de piloto y observador de aeroplano, que hayan demostrado sus aptitudes para el pilotaje de aviones de guerra; efectuando como prueba un viaje anual en aparato monomotor de 300 kilómetros como mínimo, con regreso en el día al Aeródromo de partida (49).

También se otorga una gratificación del 20% del sueldo a todos los Jefes y Oficiales con título de observador, que hayan demostrado su aptitud de vuelo como tal, totalizándose en el año anterior un mínimo de doce horas de vuelo.

Por O. de 18 de enero de 1935 (50) se hace extensiva la anterior disposición con carácter obligatorio al personal del Cuerpo de Suboficiales y Tropa con título de Piloto; y se amplía a los Generales que reúnan

las condiciones exigidas, por O. de 27 de enero de 1944 (51).

No hay que confundir esta gratificación sobre aptitud de vuelo: a) Con el 20% por título de Piloto y Observador creado por el Reglamento del Servicio de Aeronáutica Militar de 16 de abril de 1913 (Apéndice 2.º-3-2) y confirmada por disposiciones posteriores (52), pues aunque ambos son devengos especiales para el personal en vuelo, este último tiene por objeto retribuir los conocimientos adquiridos que dieron lugar al título y no es una gratificación sino un "premio". b) Con el 20% que disfrutaban los Jefes y Oficiales que han cursado estudios diferentes o complementarios de los de su carrera y que no constituyen un devengo especial de vuelo, ni gratificación o premio, sino una bonificación del sueldo que se percibe.

Con la guerra civil española, ambos bandos, reconociendo el aumento de los riesgos y lo penoso de los vuelos, incrementaron las gratificaciones de esta especialidad. Y así, en la zona republicana, a partir de 1 de julio de 1937, el personal navegante de Unidades tácticas que no fueran los de caza, percibía la máxima gratificación de vuelo incrementada en un 30% (53). En

(45) —Esta dieta, según el Reglamento de 6-5-1924 comprende las siguientes categorías: 1.ª Capitanes Generales, Tenientes Generales y Almirantes 40 ptas. diarias; 2.ª Generales de División y de Brigada, Vicealmirante y Contralmirante 40 ptas.; 3.ª Jefes 22,50 ptas.; Oficiales 15 ptas.; Suboficiales y Tropa 7,50 ptas.

(46) —C.L. de la A. núm. 255, pág. 538, —Apéndice 9—.

(47) —C.L. de la A. núm. 508, pág. 846—.

(48) —C.L. del E. núm. 271, pág. 336.

(49) —La O. Circular de 9 de diciembre de 1933— C.L. del E. núm. 579, pág. 690— exceptúa del indicado viaje al personal que reuniendo las demás condiciones, se halle destinado en Fuerzas Aéreas de plantilla,

como profesor en la Escuela de vuelo, en las Escuadrillas de instrucción Y-1 y Y-2, y en la Subdirección de Experimentación en vuelo, además de los que efectúen un vuelo sin escala de 600 kms.

(50) —C.L. del E. núm. 28, pág. 27—.

(51) —C.L. del E. núm. 22, pág. 37—.

(52) —Entre ellas, la R.O.C. de 17 septiembre 1920 —C.L. del E. núm. 447, pág. 752— modificando la anterior; el nuevo Reglamento orgánico de 13 de julio de 1926 (art.º 40); y el D. de 15 de marzo de 1940 (art.º 2.2.º).

(53) —O. 7 de junio de 1937 —Gaceta de la República núm. 160, pág. 1133—.

cuanto a la zona nacional, se dispuso que el importe mensual de la gratificación de vuelo sería la dozava parte de la cantidad total anual que se calcula en 240 horas (el máximo que se otorgaba en el art.º 42 del Reglamento orgánico de 13 de julio de 1926) por término medio. El módulo horario para fijar dicho devengo era el importe de la dieta reglamentaria.

La gratificación de vuelo desde su creación en 1920, ha sido la retribución genuina de personal militar volante, para compensarle de los riesgos y penalidades que lleva consigo su misión en el Aire. Se le llamó de varias formas: gratificación, indemnización, premio, sobresueldo, plus de campaña, etc., según bemos visto; pero todos sus nombres significaban lo mismo: devengo especial para remunerar a los que vuelan, para diferenciarlos, económicamente, de los que se quedan en tierra.

Pero a partir de 1940, surgió otro devengo de igual naturaleza e idéntico objetivo, denominado "Plus de Vuelo".

El nacimiento de esta nueva retribución, rompió las normas tradicionales seguidas hasta entonces para poner en vigor cualquier clase de devengos de las Fuerzas Armadas, pues no se utilizaron en su aprobación las disposiciones legales apropiadas; ni se le dio publicidad, insertándola en los Boletines Oficiales para que tuvieran efectos jurídicos de carácter general (54). Su aparición en la vida oficial se produjo mediante Orden Circular Comunicada, fechada el 12 de junio de 1940 y no publicada pero que se cita en la Orden Ministerial del Aire de 10 de mayo de 1941 (55) y cuyo objetivo era retribuir con un devengo fijo y mensual al personal de vuelo y al destinado como plaza aérea.

Por declararse dicha retribución de carácter fijo mensual, y para todo el personal de la Escala del Aire, desde los Jefes hasta las Clases de Tropa, se le daba al término "Plus" un sentido bien distinto de su significado gramatical (56) e histórico (57).

Por lo que respecta a la cuantía de este Plus, fijada en la Orden comunicada de 16 de julio de 1941, y confirmada por la Orden del Ministerio de Marina para Observadores navales de 20 de febrero de 1947

(58), fue aumentada al doble por otra Orden Comunicada de 8 de febrero de 1952, y nuevamente se volvió a elevar su importe por la Orden Comunicada de 27 de febrero de 1960, hasta las siguientes cantidades: Teniente General, General de División y General de Brigada, 65 ptas. diarias; Coronel con destino en Alas, Escuadrones y Escuadrillas de Unidades aéreas, 60 ptas.; Tenientes Coronales y Comandantes en iguales destinos, 51 ptas.; y todos los Jefes en el resto de los destinos, el 50% del sueldo mensual; Capitanes en iguales destinos de Unidades aéreas, 48 ptas.; y, en los demás, 36 ptas.; Brigadas, 31 ptas.; Sargentos, 27 ptas.; y Cabos, 765,62 ptas. mensuales.

La variedad de devengos y diversidad de disposiciones de todo orden jerárquico que los regulaban, inició en el Ejército de Tierra un movimiento unificador con objeto de agrupar en una sola disposición, todas las vigentes sobre la materia y denominar a los diferentes devengos de acuerdo con el nombre específico por el que se le distingue y la índole del servicio que con ellos se trata de premiar. A tal fin se dictó la Ley de 13 de diciembre de 1943 (59) sobre gratificaciones en el Ejército por razón de destinos, que fue desarrollada por una Orden de dicho Ministerio de 15 de enero de 1944 (60), y aplicada poco después al personal de Marina por Orden de 31 de mayo de 1944 (61) y al Ministerio del Aire por otra de 3 de julio del mismo año (62).

Pero en estas disposiciones solamente se regulan las retribuciones de carácter general, no los devengos especiales (63), que seguirán rigiéndose por las mismas normas que hasta entonces.

Sin embargo, con el paso de los años, estos devengos especiales fueron cada vez más numerosos, sintiéndose la necesidad de unificarlos también como así se hizo mediante Ley núm. 113 de 28 de diciembre de 1966 (64), que los agrupó bajo la denominación de "Gratificaciones para remunerar servicios extraordinarios u ordinarios de carácter especial" (65); y luego por el Decreto del Ministerio de Hacienda núm. 132 de 28 de enero de 1967 (66), que distinguió dos modalidades entre los servicios ordinarios remunerados por aquéllas,

según que éstos fueran de carácter periódico mensual o no periódicos; quedando a cargo de cada Ministerio militar, calificar los servicios que deban considerarse como ordinarios de carácter especial y también los que bayan de incluirse en alguna de las citadas modalidades (67).

Para determinar la cuantía de estas gratificaciones, el mencionado Decreto núm. 132 de 1967, publica la escala de módulos base sobre los que habían de aplicarse los factores que señalen los Ministerios castrenses (68); y la Orden de la Presidencia del Gobierno de 14 de marzo de 1967 (69), que contiene las normas dictadas conjuntamente por los tres Departamentos militares, fija esos factores (70).

Con estos antecedentes, los tres Ministerios referidos dictaron en la misma fecha sendas Ordenes (71) en las que agrupan bajo el epígrafe "Gratificaciones por servicios ordinarios de carácter especial, periódico mensual", todos los títulos y destinos relacionados con el vuelo (entre otros que no interesan a nuestro trabajo), con preferencia, en cada Ministerio, a los más comunes dentro de su Ejército, sin que ello excluya en cada uno lo que es preferente en los demás, pero con misiones específicas distintas.

Al implantarse este nuevo sistema, la "gratificación de vuelo" desaparece como devengo especial y representativo, al ser absorbida por el grupo de "Gratificaciones por servicios ordinarios de carácter especial y periódico" donde caben no solamente los servicios de vuelo, sino otros que no lo son, aunque arrastren igual peligrosidad (72), o penosidad (73), o mayor responsabilidad (74), o exigen una gran confianza (75), o especial preparación y competencia (76).

Desde entonces, la "Gratificación de vuelo" únicamente aparece en la legislación militar de forma esporádica, para casos aislados y concretos.

En los años sucesivos se confirma la orientación de unificar las gratificaciones del personal militar sea cual fuere la naturaleza de las mismas, y se sustituyen los módulos bases por puntos, también asignados, como aquéllos, en razón de jerarquía (77).

(54) —Sentencias del Tribunal Supremo de 28 de marzo de 1959 (Referencia de la Jurisprudencia Aranzadi 1038); 1 de febrero de 1958 (R.J.A. 494) y 15 de febrero de 1960 (R.J.A. 411), entre otras.

(55) —Diccionario Aranzadi (6638).

(56) —Para José Almirante, "Diccionario Militar" —Madrid, 1869— el "Plus" es "una voz genérica para toda gratificación o sobresueldo extraordinario que reciben las Clases de Tropas singularmente en campaña". Definición que coincide con la del Diccionario Espasa: "Sobresueldo que se le concede a la Tropa en tiempo de guerra y en otros casos extraordinarios".

(57) —Pues las dos únicas disposiciones que conocemos sobre el Plus de vuelo, anteriores a la referida Orden Comunicada de 1940 (R.R.O.O. Circulares de 30 de noviembre de 1920 y 31 de marzo de 1921 —C.L. de la A. núm. 319, pág. 743, y D.O. de M. núm. 74, pág. 455, respectivamente) aplicaron dicho devengo en su verdadero sentido.

(58) —Referencia Aranzadi 276—.

(59) —Alcubilla, pág. 749—.

(60) —D. O. del E. núm. 13—.

(61) —D.O. de M. núm. 140, pág. 787—.

(62) —B.O. del Aire núm. 86, pag. 540—.

(63) —Reconocidos al Tercio, Regulares, Submarinistas, Personal de vuelo, etc.

(64) —B.O. del E. núm. 311, pág. 16.408—.

(65) —Apartado tres, b) del artículo 2.º.

(66) —B.O. del A. núm. 27, pág. 1361 (R.A. 206).

(67) —Artículo 8, Apartados Tres y Seis—.

(68) —Teniente General 5.500 ptas.; General de División 5.000 ptas.; General de Brigada 4.500 ptas.; Coronel 4.000 ptas.; Teniente Coronel 3.600 ptas.; Comandante 3.100 ptas.; Capitán 2.600 ptas.; Tenien-

te 2.300 ptas.; Alférez 2.000 ptas.; Subteniente 1.800 ptas.; Brigada 1.600 ptas.; Sargento Primero 1.400 ptas.; Sargento 1.200 ptas.

(69) —B.O. del E. núm. 63, pág. 3581 (RA 511).

(70) —Grupo Especial: Factor 4; Grupo A, Factor 2; Grupo B, Factor 1,7; Grupo C, Factor 1,6; Grupo D, Factor 1,35; Grupo E, Factor 1,3; Grupo F, Factor 0,9; Grupo G, Factor 0,8; Grupo H, Factor 0,7; Grupo I, Factor 0,6; Grupo J, Factor 0,5; Grupo K, Factor 0,4; Grupo L, Factor 0,3; Grupo M, Factor 0,25; Grupo N, Factor 0,12; Grupo O, Factor 0,15.

(71) —O.M. del E. de 29 de marzo 1967 (R.A. 634); O.M. de M. núm. 1362 de 29 de marzo 1967 (D.O. de M. núm. 74, pag. 268; y O.M. del A. 29 de marzo 1967 (R.A. 1874).

(72) —Embarco en submarinos, Buceadores de combate, ciertas unidades de Operaciones Especiales.

(73) —Destacados en las Provincias de Ifni y Sahara.

(74) —Comandante de buques, Personal de los Escuadrones de Alerta y Control.

(75) —Personal en el Regimiento de la Guardia del Jefe del Estado.

(76) —Profesores de Academias y Escuelas.

(77) —El artículo 5.º del Decreto núm. 346 del Ministerio de Hacienda de 22 de febrero de 1973 (R.A. 382), fija la cuantía de los puntos citados según el empleo del personal: Teniente General y Almirante 6; General de División y Vicealmirante 5,50; General de Brigada y Contralmirante 5; Coronel y Capitán de Navío 4,50; Teniente Coronel y Capitán de Fragata 4; Comandante y Capitán de Corbeta 3,50; Capitán y Teniente de Navío 3; Teniente y Alférez de Navío 2,50; Alférez 2; Subteniente 1,80; Brigada 1,70; Sargento Primero 1,60; Sargento 1,50; Cabo Primero 0,80; Cabo 0,7; Gardia 0,5.



Es en junio de 1984 cuando se llega al actual "Complemento de peligrosidad y penosidad especial", en el que el riesgo del vuelo se confunde con cualquier otro que pueda arrostrar el personal militar en tierra, mar o aire.

Las Ordenes de los Ministerios castrenses posteriores a la publicación del expresado Decreto núm. 346/1973 (78), modifican y complementan los títulos, destinos y servicios que son objeto de gratificación, y fijan los Grupos y Factores que, multiplicados por los puntos señalados en el Decreto referido, determinan la cuantía de aquélla en cada caso.

Por último, la Ley núm. 20 de 15 de junio de 1984 (79) determina las retribuciones por las que únicamente podrá ser remunerado el personal militar y asimilado: *Retribuciones básicas, Retribuciones complementarias, e Indemnizaciones, Gratificaciones y Pensiones.*

Su principal singularidad desde nuestro punto de vista, consiste en que la antigua gratificación de vuelo y las posteriores por razón de títulos aeronáuticos, destinos y servicios en Unidades aéreas, recogidas bajo el concepto de "Gratificación por servicios ordinarios de carácter especial, periódico-mensual", se agrupan ahora bajo el signo del riesgo en el "Complemento de peligrosidad y penosidad especial" (art.º 4-4), volviéndose así a la denominación primitiva de los devengos del personal volante, cuya motivación se encuentra en el peligro o la penosidad, según hemos visto; pero con la particularidad de que en la citada Ley núm. 20/1984, el riesgo del vuelo no constituye un grupo aparte, sino que se confunde con los demás peligros no comunes a que puede estar sujeto el personal militar, sea en el aire, en el mar o en tierra (80).

Sus cuantías deben ser fijadas, para toda clase de peligrosidad y penosidad, por el Ministro de Defensa, previo informe del Ministro de Economía y Hacienda (art.º 5-3); lo que así se hizo para el año 1984 mediante la Orden del Ministerio de Defensa núm. 38 de 5 de julio de 1984 (art.º 8-2) (81), y para 1985 con el Anexo III-5 de la Orden del Ministerio de Defensa núm. 3 de 29 de enero de 1985 (82).

Como colofón a cuanto se ha expuesto, hemos de resaltar los cambios que, tanto en la denominación como en su cuantía, han sufrido a través de los años los devengos especiales del personal que vuela; tal vez entre otros motivos, por el perfeccionamiento de la técnica aeronáutica moderna que ha dado a las aeronaves unas garantías de seguridad muy semejantes a las del barco o el tren, y mayores que las del automóvil. Y si el riesgo se ha modificado para disminuir, parece lógico que la retribución compensatoria del mismo sea modificada en igual medida. Por la misma razón, es también natural que la retribución que perciben los responsables en vuelo de la vida de las personas que le acompañan y de la conservación de las aeronaves que tripulan (cada vez más numerosas las primeras y de mayor valor las segundas) se modifiquen de idéntica manera, pero a la inversa. ■

(78) —Ejército: 2 de marzo de 1973 (R.A. 599), que deroga la de 26 de junio de 1970 (R.A. 1093). Marina y Aire: Ordenes números 154 y 566, de 2 de marzo de 1973 (D.O. de M. núm. 54, págs. 630, y R.A. 598, respectivamente.

(79) —B.O. del E. núm. 144 - Disposición 13.640, y R.A. 1586.

(80) —Artículo 5.º del R.D. del Ministerio de Economía y Hacienda de 4 de julio de 1984 (R.A. 1772).

(81) —(R.A. 1973).

(82) —Boletín Oficial del Ministerio de Defensa núm. 2, págs. 38.