

Aportación al estudio para la determinación del sueldo en el Ministerio del Aire

Por ALFREDO BLASCO ARNAUDA

Teniente coronel de Intervención del Aire

El Fuero del Trabajo y la teoría cristiana del salario fijan, como determinante técnico del mismo, el que éste debe estar en función de los factores siguientes: Rendimiento del individuo en su trabajo, subsistencia de él y de su familia, situación económica del Estado, considerado como Empresario, y bien común general.

El rendimiento del individuo en su trabajo.—Lo determinaremos con la evaluación del trabajador y de la tarea que ejecuta.

La evaluación del trabajador en el aspecto físico comprende: la edad, el sexo, el estado de salud, la vista, el oído, la fuerza, etc.

En el intelectual, su instrucción o cultura general, su pericia o aptitud profesional, su amor al trabajo, su experiencia y su moral.

El reconocimiento médico determina la aptitud de las primeras condiciones, tanto para el ingreso en el servicio del Estado como en las sucesivas etapas de la vida, y con distintas exigencias, según la función a desarrollar por el empleado.

Para determinar las segundas se aplican en la actualidad pruebas de selección con motivo de las declaraciones de aptitud para el ascenso, y deben aprovechar los jefes del interesado todas las ocasiones que se presentan en la vida profesional, para la conceptualización y clasificación específica, con observaciones que permitan evaluar al individuo y que sirvan también para el mejor empleo de sus aptitudes profesionales en cuantos asuntos y destinos se le asignen.

Evaluación del cometido o tarea que se asigna al empleado.—Son determinantes a considerar: las dificultades técnicas, las de responsabilidad, las físicas y morales que se requieran para el perfecto desempeño del cometido que se le asigna. Entra aquí en cierto modo la ley de la oferta y la demanda, pues si bien no es una mercancía, se trata de un trabajo, y para estimularlo es preciso fijar remuneraciones superiores a medida que las condiciones que se exijan sean más penosas o difíciles de cumplir.

Las fuentes de información para la fijación de estas remuneraciones las encontraremos, marcando las normas de la tarea a desarrollar con exactitud, notoria y públicamente; ver si pueden averiguar con certeza qué condiciones de vida se le imponen al individuo, qué riesgos tienen que sufrir, qué conocimientos precisa reunir, los años de estudio o prácticas, los títulos, además de las condiciones físicas, vista, oído, nervios, etcétera, que precise el trabajo, las morales (laboriosidad, disciplina, honradez, etc.). En fin, cuantas causas ayuden a formar lo que podríamos llamar el código de clasificación de las actividades o tareas inherentes en este Ministerio, siendo circunstancia importante en la determinación de las tarifas de sueldos, la igualdad de éstos en los empleos similares y en cuantos trabajos,

si no idénticos, sean lo bastante parecidos al que se ha de remunerar. Si queremos concretar cuanto queda dicho al personal de este Ejército, veremos cuán distinta es la tarea que tiene que desarrollar el personal que lo integra, según la Escala, Servicio u Organismo a que pertenece. Así vemos que al que pertenece a la Escala del Aire se le exigen, en primer lugar, condiciones físicas notables; la pérdida de ellas obliga al paso de esta Escala a la de Tierra. El mayor riesgo que lleva inherente el medio en que desenvuelve su misión y su actuación en el combate, como fuerza de choque. También le precisa obtener los títulos aeronáuticos y la práctica del vuelo, y, por último, ha de llevar la dirección y el mando del Ejército en sus categorías más elevadas, con las consiguientes dotes que en estos cargos se requieren.

En los demás Cuerpos, Organismos y Servicios les precisa, a sus componentes, poseer los conocimientos técnicos que les proporcionan los títulos académicos (Médicos, Farmacéuticos, Ingenieros, Abogados, Sacerdotes, Meteorólogos, Profesores mercantiles) y los conocimientos de las especialidades (Fotógrafos, Delinantes, Radios, Mecánicos), con el ejercicio de cargos de responsabilidad facultativa, moral y económica.

Quando la remuneración es la misma para trabajos intrínsecamente diferentes, o cuando es distinta, tratándose de funciones iguales, viene el descontento ante el convencimiento de que se les trata injustamente, produciéndose el movimiento del personal que tiende a buscar la mayor remuneración con el menor esfuerzo, trasiego que ocasiona grandes perjuicios a la función a desarrollar y del que se puede dar perfecta cuenta la Dirección General de Personal del Ministerio.

Subsidio del empleado y de su familia.—En la actualidad viene ésta atendida con el sueldo y con el complemento del subsidio familiar, a los que tienen derecho a él. Con ello vemos percibe lo mismo el soltero que el casado, y que el casado con hijos, que por las edades de éstos no les corresponde subsidio, y si bien es verdad que frecuentemente el soltero atiende a sus padres necesitados, puede buscarse la solución de marcar tres remuneraciones: Primera, sueldo de soltero sin padres que atender; segunda, soltero con padres que viven a sus expensas, y casados sin hijos o con hijos que, por su número o edades, no estén comprendidos en el subsidio familiar; tercera, casados con derecho a subsidio familiar.

Para calcular y cifrar las necesidades del individuo deberán tenerse en cuenta: la categoría social del que ha de percibir el devengo y el poder adquisitivo de la moneda.

La categoría social que lleva consigo la jerarquía, marcada por el empleo, hace precisa una escala de sueldos con independencia de las diferencias que pueden existir en la satisfacción de las necesidades de la fami-

lia. La jerarquía es al militar lo que la pericia al trabajador.

Esta escala de sueldos debe ser también independiente de los destinos, con sus diversas modalidades, pues éstas deben ser remuneradas y estimuladas por medio de las llamadas gratificaciones, dietas, indemnizaciones, etc., que sólo se perciben mientras se desempeña el destino, y que requieren una legislación clara y concreta basada en la justicia más estricta.

Las atenciones que tiene que satisfacer el individuo, son: Por alimentación, vestuario, alojamiento, seguros sociales y gastos, y las extraordinarias (enfermedades, cambios de residencia y atenciones que exige la vida social). También deberá tenerse en cuenta la necesidad de un pequeño margen para el ahorro.

Poder adquisitivo de la moneda.—Depende éste del mercado nacional y del cambio internacional, teniendo íntima relación con la situación del Estado, considerado éste como Empresa, obligada a retribuir a sus empleados por el servicio que les prestan. La pobreza de la nación, producto de malas cosechas, guerras, calamidades

públicas y mala administración de los caudales del Erario, se refleja directamente en el presupuesto de ingresos del Estado, y como de él se derivan los de gastos de los Departamentos ministeriales, en los que vienen cifrados los haberes que se asignan a los empleados, podremos deducir que a una nación pobre le corresponderán empleados mal retribuidos, pues aunque sean altas las cifras señaladas, como el poder adquisitivo de la moneda es pequeño, siempre cubrirán aquéllos mal las necesidades que tengan.

Bien común general.—No cabe duda que la buena marcha de una Empresa, y más si ésta es el Estado, debe basarse en la Justicia Social, y para que ésta exista es preciso que se atienda a los miembros que componen la sociedad en un sentido humano, que les permita cumplir sus cometidos con la máxima dignidad, avivando más el sentimiento de amor y solidaridad a ese Estado que les proporciona los bienes. Esto, en definitiva, es hacer Patria, que lleva unida el pan y la Justicia para los españoles que la sirven en los empleos del Estado.

¿Motores refrigerados por líquido o por aire?

Necesitamos todos los que podamos producir de ambos tipos

Por el Mayor General GEORGE H. BRETT

Jefe del "U. S. Army Air Corps"

De "Aviation" de septiembre 1941

Los "pros" y los "contras" de la refrigeración por aire comparada con la refrigeración por líquido son cosas muy atrayentes para escritores y polemistas. Los méritos e inconvenientes de estos dos tipos pueden ser explotados indefinidamente por cualquier lego en la materia.

Nadie puede esperar que se deje de escribir o de hablar sobre el particular, ni siquiera por un minuto. Pero, desde luego, se serviría mejor los intereses de la Nación si cesase ese carácter de controversia, en la que el Ejército diría la última palabra. Se podría disminuir la aplicación de ambos motores para la defensa aérea, determinando para qué misión es más adecuado uno y otro.

La superficie frontal del fuselaje presenta una resistencia que depende de sus dimensiones. Desde luego, es muy pequeña la ventaja que se logra colocando un motor currentilíneo en el morro de un avión grande. Un motor refrigerado por aire carenado científicamente, y con una superficie frontal que no sea mayor que la del fuselaje, añadiría muy poco a la resistencia total del avión. Pero un motor grande refrigerado por aire en el morro de un avión de líneas finas añade, generalmente, mucho a la resistencia del aparato. Los motores currentilíneos y alargados de tipos refrigerados por líquido serán y son los que se emplean en los aviones de caza, generalmente de dimensiones reducidas.

Recientemente, los aviones de caza han alcanzado velocidades considerables, a pesar de ir equipados con motores refrigerados por aire de mucha potencia. Estos motores se han carenado de tal manera, que se ha reducido su resistencia al mínimo. Es posible que aún se modifiquen más los motores radiales.

Se ha creado la impresión, errónea por completo, de que la Aviación americana ha concentrado toda su atención y su interés en los motores refrigerados por líquido, apartándose de los motores refrigerados por aire. En todos nuestros bombarderos medios y pesados, en los aparatos de entrenamiento y en los de caza se han instalado motores refrigerados por aire.

El motor refrigerado por líquido más generalmente em-

pleado es el Allison. Se ha instalado en el bimotor Lockheed P-38, en el Bell P-39 y en el Curtiss P-40, construido en serie. El Republic P-47 va equipado con un Pratt & Whitney refrigerado por aire, de 2.000 cv., y el P-43, con un modelo de 1.200 cv.

En breve estará en condiciones de ser instalado en aviones de caza un motor refrigerado por líquido Rolls-Royce "Merlin". El Allison, que se emplea actualmente, desarrolla 1.150 cv.; también se ha aceptado uno de 1.350 cv., y se hacen proyectos a base de 2.000 cv. La Casa Packard está construyendo un Rolls-Royce de 1.300 cv. Existen otros tipos distintos de motores refrigerados por líquido, cuyo desarrollo estudian los constructores en cooperación con la "Air Force". En Europa, hasta el comienzo de la guerra, sólo se instalaban en los aviones de caza motores refrigerados por aire. No somos nosotros los más llamados a opinar sobre si están equivocados o no. Limitándonos a observar los resultados, apreciamos que los nuestros son mejores.

Los técnicos americanos pueden estar orgullosos de los progresos que han logrado en los motores refrigerados por líquido. Europa ha trabajado durante veinticinco años en esta clase de motores, y en la actualidad, muchos de los aviones de caza que América envía a la Gran Bretaña llevan motores refrigerados por líquido. En el campo de los grupos motopropulsores refrigerados por líquido, Europa tiene en servicio actualmente motores que desarrollan 200 cv. más de potencia que los motores americanos. Dentro de algunos meses América podrá presentar algunos tipos que puedan compararse con cualquier creación europea.

Escribiendo o hablando de esta cuestión, hay que tener siempre en cuenta que la persecución no es más que una parte de la guerra aérea. De otra manera, habría que enfocar los proyectos de la refrigeración por líquido desde otro punto de vista. Ciertamente es que los aviones de caza tienen una importancia grandísima, pero no puede negarse que los bombarderos se precisan, a su vez, más que los cazas.

Los Estados Unidos están a la cabeza del mundo en motores refrigerados por aire en potencia y en duración.