

Puesta a punto de una Fuerza Aérea

Por JOSE JUEGA BOUDON
Comandante de Aviación.

Si consideramos una determinada Fuerza Aérea en cierta fase de desarrollo y comprometida a alcanzar una potencialidad mínima en una fecha prefijada, los problemas ante los que se verán enfrentados los planeadores y ejecutores empeñados en el alumbramiento de los recursos necesarios abarcarán los siguientes extremos:

- A) Personal.
- B) Material y equipo.
- C) Bases e instalaciones.

La solución de estos problemas exigiría la confección de un programa cuyo desarrollo habría de ejecutarse en dos diferentes niveles. Tendríamos en el primero una Fuerza Aérea cuya potencialidad permanecería estacionaria y relativamente indiferente a las reacciones ocasionadas por los acontecimientos internacionales. Este sería el núcleo de la futura Fuerza Aérea y serviría a la vez de caparazón protector al conjunto de la operación. Y sobre este núcleo tomaría cuerpo otro programa, el volumen del cual sería dictado por la acción o probables intenciones de un enemigo potencial. El programa para desarrollar esta parte de la Fuerza Aérea estaría forzosamente influenciado por la política exterior, y a su vez ejercerá considerable presión sobre la vida interior del país (Aviación civil, industria, personal), y especialmente sobre el presupuesto y sistema contributivo. Esta parte del programa es la que exige toda clase de sacrificios nacionales.

En el caso de un ataque enemigo a la integridad nacional, la Fuerza Aérea iniciaría inmediatamente el cumplimiento de su misión. La primera parte de esta misión es garantizar la seguridad del país. Mientras el Mando de Defensa asesta sus golpes sobre los aviones enemigos atacantes, el Mando Estratégico descargará su acción sobre la Fuerza Aérea enemiga en

las bases desde las que opera y sobre los aviones estacionados en ellas. Esto constituye la Defensa Aérea, es decir, Defensa Aérea sobre el territorio nacional y próximo a sus órganos vitales, que se sentirán directamente afectados por la cercanía de la batalla, y Defensa Aérea lejana, tan lejana como el brazo pueda alcanzar.

La segunda parte de la misión encomendada a la Fuerza Aérea es prestar todo el apoyo posible al ataque contra las fuerzas enemigas de superficie. Esto significa la prohibición de las líneas de suministro y comunicación enemigas y ataque contra instalaciones fijas y material móvil.

La tercera parte de la misión la constituyen los ataques al potencial bélico enemigo, a objetivos políticos e industriales y a sus fuentes de recursos militares.

Naturalmente, la segunda y tercera parte de esta misión, que no contribuyen a la defensa directa de la integridad nacional, exigirían el más amplio desarrollo de la segunda parte o nivel del programa, ya que nunca debe esperarse una rápida y fácil victoria.

Por ejemplo, no es posible que la Fuerza Aérea de los Estados Unidos actual pueda hacer frente en caso de conflicto a las exigencias de las tres etapas de esta misión, ya que para ello necesitó 243 regimientos en la pasada guerra, y se puede calcular fácilmente el riesgo que corre intentando mantener la paz y prepararse contra un ataque contando hoy con menos de la mitad de aquel número, ya que los avances de la técnica en los campos de la aeronáutica y armamento no justifican la pretensión de suplir hasta ese extremo la abundancia de medios por la calidad.

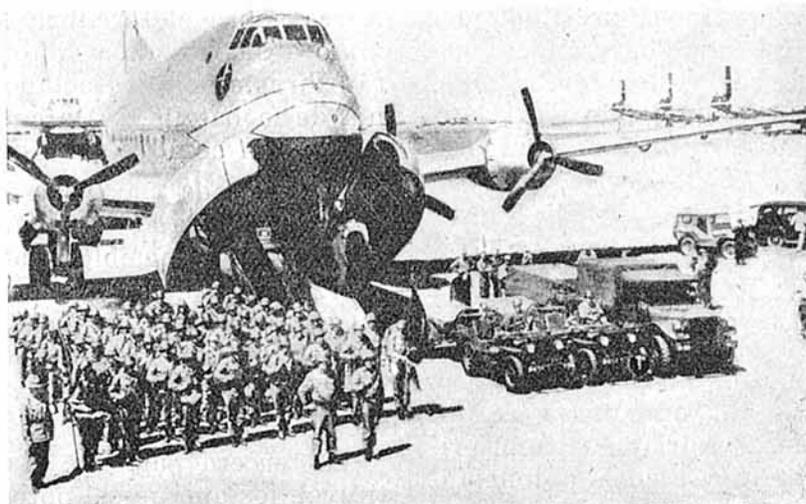
La movilización del personal necesario para animar esta supuesta puesta a punto de una Fuerza Aérea, plantearía proble-

mas tanto más difíciles de resolver cuanto más bajo fuera el nivel medio de vida del país considerado, y dependería directamente del grado de instrucción del mismo. Un país con una industria normalmente desarrollada, una agricultura regularmente mecanizada, en donde funcionarían eficientemente los centros de capacitación técnica, tendría al alcance de la mano la reserva de dónde extraer los medios para nutrir sus cuadros de especialistas. Una juventud familiarizada con la mecánica desde sus primeros pasos en el hogar, acudiría a la llamada de las Fuerzas Aéreas.

Aun en este caso tan favorable, las dificultades surgirían de la resistencia que naturalmente opondría una juventud a desviar el camino elegido hacia su porvenir sin que la presencia tangible de una guerra les obligase a ello. ¿Quiere esto decir que la Aviación ha perdido su antigua fascinación sobre la juventud? No parece ser así, ya que la gente joven sigue tan interesada como siempre en los motores y velocidades. Los nuevos modelos de aviones levantan oleadas de curiosidad. La atracción de antaño se mantiene despierta. Pero hemos de considerar el caso de cualquier joven que con su carrera comenzada se enfrentase con la posibilidad de capacitarse en cualquiera de las especialidades que una Fuerza Aérea ofrece a los muchachos con una base de conocimientos que sólo se puede alcanzar cuando ya quedan atrás los estudios elementales y ya se ha elegido un rumbo en la vida. Un joven en estas circunstancias dudará mucho antes de dejarse arrastrar

por sus deseos, que seguramente le llevarán a alistarse en las Fuerzas Aéreas. Una experiencia en pilotaje, en mecánica o en radio sería interesante, pero ello significaría dos o tres años perdidos en el camino elegido. Mientras estuviera volando se olvidaría de lo que deja en el suelo, pero al terminar todo y reanudar sus estudios, tendría que incorporarse con un retraso que dejaría su futuro señalado con

huella indeleble. Todo se daría por bien empleado si su país se viese comprometido en un conflicto bélico; ante una amenaza real y evidente, muy pocos serían los que dudasen; pero no sucede lo mismo cuando la guerra es una contingencia más



Esta fotografía muestra claramente la capacidad de carga del avión C. 124 "Globemaster".

o menos remota, en la que, naturalmente, se piensa con repugnancia, y ello sin contar con las presiones de índole familiar, que, como es lógico, concentrarían su influencia, tan importante a estas edades, en apartar al muchacho de todo compromiso que pusiera en riesgo su seguridad o su futuro.

En estas condiciones, creadas por este clima de preguerra, por esta sensación de opresión que cada uno intenta dentro de sí resolver de acuerdo con sus deseos, la mayor parte de los muchachos intentan atender la llamada de las Fuerzas Aéreas sin violentar el curso de su porvenir, es decir, se alistan en aquellas especialidades que les permitan adquirir una experiencia aprovechable en su carrera civil. De esta manera, el tiempo dedicado a prevenir patrióticamente una guerra en la que no se quiere pensar, no sería un tiempo desperdiciado, ya que rendiría sus frutos al incorporarse a sus actividades

ordinarias. La serie de especialidades de índole administrativa de una Fuerza Aérea se verían así preferidas, en perjuicio de las especialidades privativas, que serían solicitadas por los aspirantes menos lanzados en el camino de su porvenir, es decir, los más jóvenes y menos preparados. Un estudiante de tercer o cuarto año de cualquier carrera, difícilmente se comprometerá a realizar dos o tres años de prácticas después de realizar un curso de navegante, armero, piloto o control de tráfico, pongamos como ejemplo de especialidades aeronáuticas, cuyos conocimientos, una vez cumplido su compromiso con la Fuerza Aérea, no le proporcionarían ningún rendimiento en su labor profesional al reintegrarse a la vida civil.

Otro extremo interesante es el originado por la tendencia actual a que el equipo utilizado por las Fuerzas Aéreas sea más complicado de día en día. Ello hace que no sea posible facultar para su entretenimiento y reparación a muchachos de veinte a veintidós años, si se tiene en cuenta que los correspondientes cursos han de tener una duración limitada.

Se han buscado a este inconveniente dos posibles soluciones: la primera consiste en dividir las funciones relativas a un determinado equipo complejo, en una serie de conceptos, cada uno de los cuales puede ser enseñado a un individuo. Esto significa que el entretenimiento total del instrumento es realizado por un conjunto de especialistas de los cuales ninguno es capaz por sí solo de entretenerlo en su conjunto, y ello lleva consigo los inconvenientes de que la ausencia de un miembro compromete la eficacia del conjunto, aparte de la pérdida de tiempo que representa la enseñanza atomizada hasta ese punto y el derroche de hombres necesario para cumplir la misión que anteriormente, con un equipo más sencillo, realizaba uno solo.

Otra solución es llevar al ánimo de los proyectistas lo impropio de realizar un tipo de equipo que de puro fácil de manejar sea imposible de entretener. Sin embargo, obrando los proyectistas y las casas productoras en este sentido, resultarán aumentados los precios de coste y los plazos de entrega.

Y esta misma tendencia hacia una mayor complicación en el equipo utilizado en las Fuerzas Aéreas repercute sensiblemente tan pronto nos trasladamos al plano de la movilización del personal necesario para la puesta a punto de la industria aeronáutica. Ello ha exigido el empleo de personal altamente capacitado para crear un material cuyas tolerancias alcanzan límites microscópicos. Así, muchos puestos que en la pasada guerra fueron ocupados en los talleres por madres de familia, agricultores y dependientes de comercio, tienen que ser ahora cubiertos por personal especializado. La tarea de admitir trabajadores en la industria aeronáutica consiste hoy en una cuidada selección sin precedentes en la Historia y en una ansiosa búsqueda de ingenieros, científicos y demás personal especializado, cuya escasez es, por otra parte, un fenómeno puesto de manifiesto en todos los países con caracteres de gravedad.

En estas condiciones, las grandes empresas industriales tendrán que ceder parte de los contratos otorgados a empresas menores repartidas por todo el territorio nacional. Esto lleva consigo dos ventajas primordiales: en primer lugar, se ensancha la base de la movilización industrial, y además se evita la necesidad de trasladar grandes masas de trabajadores y su consiguiente aglomeración en los grandes centros fabriles.

Un problema que merece especial atención es el creado por la necesidad ineludible a que conduce un proceso como el que estamos analizando de movilizar a los reservistas de la Fuerza Aérea en trance de velar sus armas. A este aspecto de la movilización le son aplicables en parte aquellas consideraciones que anteriormente hicimos al referirnos a la resistencia que ofrecerían los jóvenes estudiantes a abandonar sus estudios sin que un estado de guerra justifique la medida, consideraciones que ven reforzada su posición al no perder de vista el caso de estos veteranos, que seguramente llevarán varios años dedicados a sus actividades en la vida civil, que han perdido hábito en el riesgo y entrenamiento y han contraído obligaciones familiares que no es posible desconocer.

Recientemente, en Estados Unidos fué hecha pública sensacionalmente la negativa formulada por varios reservistas de continuar sus actividades en vuelo. El gran público pareció sorprenderse, y grandes titulares en la prensa mantuvieron la atención de las gentes pendientes de la famosa "huelga de aviadores". Pero no ocurrió lo mismo en los medios aeronáuticos americanos, en donde estaba previsto que la vacilante política de defensa acabaría por infectar las cabinas de los aviones del mismo modo que había contaminado otros elementos del esfuerzo defensivo. Las negativas de participar en el programa de defensa no habían sido escasas; innumerables directores de empresas, muy necesarios en Wáshington para conducir el programa, se habían negado a la llamada del deber por no violentar sus proyectos personales; sectores de la industria habían rechazado contratos relacionados con el esfuerzo defensivo por la simple razón de ser más conveniente y provechoso continuar sirviendo a su cliente habitual. Miembros del Congreso negaron su apoyo a puntos vitales de la legislación militar por temor a que no resultase políticamente remunerador.

En un sistema de gobierno que depende en gran parte de la participación voluntaria del pueblo, cada una de estas negativas debe ser considerada como una huelga contra el programa de defensa. Nadie se ha molestado, sin embargo, en proclamarlo así, o por lo menos tan ruidosamente como en el caso de los reservistas.

En general, puede decirse que de los cincuenta mil reservistas que en la actualidad están volando en las Fuerzas Aéreas americanas, sólo catorce se han visto encartados en el famoso asunto de la huelga, y aun cuando son mirados con escasas simpatías por el resto de sus compañeros, la publicidad que envuelve a estos catorce señala en realidad con su dedo al conjunto de los reservistas de las Fuerzas Aéreas americanas que, por otra parte, están cumpliendo su cometido a entera satisfacción.

Es preciso tener en cuenta, además, que la llamada de reservistas con motivo del conflicto en Corea pudo ser evita-

da si una previsora política hubiese aprontado, después de la guerra pasada, un programa de instrucción para las Fuerzas Aéreas que hubiese colocado una joven generación en las cabinas de los aviones de hoy. Al faltar este grupo de jóvenes, los veteranos han tenido que pagar las consecuencias.

En realidad, se está aprendiendo la dura lección de un poder aéreo insuficiente, y puede decirse que el sacrificio de estos veteranos no será baldío si la continuidad en el esfuerzo preside en lo sucesivo la organización de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos; pero, mientras tanto, si otro Corea levanta su cabeza en cualquier rincón del planeta, lo más probable es que los reservistas americanos tengan que pagar otra vez el precio del poder aéreo inadecuado, y así continuará sucediendo mientras el programa para un poder aéreo suficiente no sea un empeño en el que la palabra "huelga" haya quedado desprovista de sentido.

Y, por último, antes de terminar estas consideraciones relativas al personal encuadrado en las Fuerzas Aéreas, hemos de poner de manifiesto la preocupación que los encargados de desarrollar el programa de ampliación deben sentir hacia los problemas planteados por el ajuste de las correspondientes plantillas.

Es un hecho incontrovertible la tendencia a la hinchazón que experimenta el número de hombres destinados a desempeñar un determinado servicio, a poco que una estrecha vigilancia deje de presidir su designación. Si basamos nuestro juicio en datos tomados de la pasada guerra, hay que confesar que los servicios armados no estuvieron inclinados nunca a reducir a un mínimo sus demandas de personal.

Algunos informes que estimamos exagerados afirman que eran empleados tres hombres por cada uno necesario.

Sea como fuere, es preciso tener muy presente que cada hombre eliminado es un hombre que el presupuesto destinado a las Fuerzas Aéreas no tiene que pagar, alimentar, alojar, vestir, entrenar ni equipar. Es, por consiguiente, esencial ser prudente en la confección de las plantillas. En estas circunstancias, al intentar

aumentar la capacidad combativa de una Fuerza Aérea en tiempo de paz y disponiendo de una movilización limitada, tal vez la tendencia a aumentar desproporcionadamente el número de hombres necesario se encuentre equilibrada por las disponibilidades de personal, también limitadas, con que forzosamente se ha de tropezar. Esto sería una ventaja en parte. Pero no es conveniente que el número de alistados sea reducido por escasez de oferta, sino por la convicción de que este número es suficiente.

Un aumento de potencialidad no exige expansión proporcional de todas las funciones de una Fuerza Aérea, sino que puede limitarse a las unidades de combate y de vuelo. Naturalmente se aumenta la capacidad combativa, pero disminuye la capacidad de mantenimiento de esta fuerza, y ello lo podemos ver con el siguiente ejemplo:

Supongamos una Fuerza Aérea determinada y supongamos también que se desea aumentar aproximadamente un 50 por 100 su capacidad de combate. La distribución del personal dentro de la Fuerza Aérea antes de su desarrollo es como sigue:

Unidades de combate	27	por	100
Instrucción y alumnos... ..	32	"	"
Unidades de servicios	9	"	"
Entretención	4	"	"
Investigación y experimentación.	2	"	"
Talleres... ..	5	"	"
Actividades administrativas	4	"	"
Enfermos y transeúntes.. ..	4	"	"
Radar y defensa aérea... ..	5	"	"
Transporte aéreo... ..	8	"	"

La constitución de la futura Fuerza Aérea podría ser:

Unidades de combate	35	por	100
Instrucción y alumnos... ..	24	"	"
Unidades de servicios	7	"	"
Entretención	6	"	"
Investigación y experimentación.	2	"	"
Talleres.. ..	5	"	"
Actividades administrativas	4	"	"
Enfermos y transeúntes.. ..	4	"	"
Radar y defensa aérea... ..	5	"	"
Transporte aéreo... ..	8	"	"

Quedaría de este modo en servicio una Fuerza Aérea que habiéndolo aumentado en potencialidad en un 50 por 100 de sus

unidades de combate sólo habría exigido un aumento del 20 por 100 escaso de sus efectivos.

Como puede verse, el 35 por 100 del personal estaría encuadrado en unidades de combate, mientras que en la primitiva organización sólo contaban estas unidades con el 27 por 100. Se sacrifica en parte la proporción de individuos destinados en cometidos relacionados con los diferentes cursos desarrollados dentro de la Fuerza Aérea, pero sin que este sacrificio ponga en peligro la eficiencia de las enseñanzas ni disminuya el ritmo con que los centros de instrucción tienen que atender a las necesidades de la reorganización en marcha. Una escrupulosa selección, tanto de los instructores como de los aspirantes, evitará gastos y eliminaciones innecesarias, que deben limitarse a un mínimo.

Un establecimiento escrupuloso de los sistemas de selección permitirán conocer, casi con exactitud y con anterioridad al comienzo de los cursos, al aspirante capaz de concluirlos con éxito, lo que imprimirá a la instrucción una eficacia que los antiguos procedimientos selectivos no permitían, y reducirá las eliminaciones de aspirantes a lo imprescindible con el ahorro de tiempo consiguiente.

Tal vez el aspecto más arriesgado de la reorganización radique en la proporción de personal asignado al mantenimiento de las unidades de combate, que se conserva aproximadamente análogo al inicial, mientras estas unidades aumentan en un 50 por 100, pero no conviene perder de vista el hecho de que las nuevas herramientas y procedimientos han aumentado el rendimiento del personal utilizado y la posibilidad de emplear en estas operaciones a personal civil contratado que, si tenemos en cuenta lo que carga el presupuesto, la alimentación, alojamiento, vestuario, entrenamiento, equipo, etc., del personal militar, siempre resultará de empleo más económico, aunque no siempre posible y, sobre todo y para terminar, que se trata de un riesgo que es preciso correr si en verdad se desea apretar el cinturón en el capítulo de la demanda de hombres.