



Una crisis en el Ejército del Aire

RICARDO RUBIO VILLAMAYOR,
Coronel de Aviación

INTRODUCCION

COMO cualquier otro organismo, el Ejército del Aire a través de su corta historia ha pasado por diferentes periodos de crisis, los cuales han afectado su operatividad. Así, al finalizar la Segunda Guerra Mundial, la carencia de combustible dejó prácticamente en el suelo a sus Unidades de FF.AA. Posteriormente, a mediados de los años cincuenta, la transición de nuestros anticuados medios aéreos a los modernos de la era del reactor, con todo lo que este cambio de mentalidad suponía para pilotos y especialistas, también significó un gran vacío operativo.

Actualmente, y por un fenómeno que no es nuevo, el Ejército del Aire

está sufriendo, quizás, una de las peores crisis de su historia por escasez de pilotos, motivada sobre todo por su petición de pase a las Líneas Aéreas, con ocasión de la fuerte demanda que ha producido el difícilmente previsible "boom" del transporte aéreo iniciado en 1987.

En este sentido cabe hacer constar que la pérdida de pilotos militares por estas circunstancias se produce, hoy día, en la práctica totalidad de los países, originando serios problemas a sus Fuerzas Aéreas.

ANTECEDENTES

En España, como en la mayoría de los países, las trayectorias de las aviaciones civil y militar han estado

intimamente ligadas a lo largo de su historia. Uno de estos vínculos entre ambas y probablemente el más importante ha sido el intercambio de personal de vuelo. En este sentido basta indicar que hasta 1977, fecha en que se creó el Ministerio de Transporte, la Subsecretaría de Aviación Civil, órgano que regula las actividades de las Empresas Civiles de Transporte Aéreo, pertenecía al entonces Ministerio del Aire.

Al estar ambas partes (Civil y Militar) bajo una misma autoridad, se puede decir que si bien las Líneas Aéreas se nutrían principalmente de pilotos militares, nunca estas aportaciones de personal representaron un grave problema para el Ejército del Aire, pues incluso cuando las empresas pasaron por momentos de gran

expansión, como ocurrió en 1968 y 1970, el Ejército regulaba sin dificultad esta pérdida de pilotos.

Es decir, el hecho de transferir pilotos militares a las empresas civiles de transporte aéreo, se ha venido produciendo a lo largo de la historia de la aviación en todo el mundo y por supuesto en nuestro país. La razón de ello está bien clara: es la forma más fácil, rápida y barata de obtener pilotos, además de que hoy en día las líneas aéreas siguen prefiriendo al piloto militar por su mayor experiencia y prestigio. Normalmente esta transferencia de personal de vuelo, al no producirse de forma masiva, no causaba serios problemas en el Ejército del Aire. Por otro lado, la disponibilidad de estos recursos humanos (plantillas) no tenía las limitaciones actuales, contando además con un personal de "complemento" que en buena parte pasaba a las líneas al cumplir sus contratos en el Ejército del Aire, lo que evitaba dañar la escala profesional.

A partir de 1970, se crea en España y dentro del Ministerio del Aire, la Escuela Nacional de Aeronáutica (ENA) para atender las necesidades de pilotos de las Líneas Aéreas. En 1983, la ENA se integra en la Subsecretaría de Aviación Civil (Ministerio de Transportes) desvinculándose totalmente del Ejército del Aire. Por desgracia, esta Escuela, dotada de magníficas instalaciones y medios, no ha sido capaz de producir los resultados apetecidos, es decir, satisfacer la necesidad de los pilotos de líneas aéreas.

SITUACION ACTUAL

En el periodo 1970/86, las empresas civiles de aviación no sólo se estabilizan, sino que incluso se ven obligadas a abrir expedientes de crisis o regulaciones de empleo. La necesidad de pilotos era escasa, por lo que podía ser absorbida por pilotos procedentes de la ENA y el "goteo" esporádico de algún militar. Pero a partir de 1987 es cuando en España, como en el resto del mundo y debido a una situación favorable, las líneas aéreas sufren una fuerte expansión, motivada principalmente por la liberalización del transporte aéreo, mejora económica, renovaciones de flota, etc. Todo ello desata una fuerte demanda de pilotos que, como se ha dicho, era difícil de predecir. No se puede olvidar que incluso en 1985 todavía se consideraba que la aviación comercial pa-





saba por uno de sus períodos más críticos.

Esta falta de previsión ha motivado que el E.A. se vea afectado por una fuerte demanda de pilotos, pues las empresas tienen que recurrir al único sitio donde los pueden encontrar rápidamente: la Fuerza Aérea. De esta forma, el E.A. que en el año 1986 todavía y por reajuste de las plantillas concedía pases a la situación de Reserva Transitoria se ve desbordado ahora por peticiones de retiro en el período de los dos años siguientes.

El E.A., en principio y con idea de satisfacer una necesidad nacional, apoyando al servicio que prestan las Compañías Aéreas Civiles, atendió las primeras peticiones de sus pilotos militares que solicitaban el pase a las líneas mediante el retiro voluntario. No obstante, cuando el número de estas peticiones alcanzó cifras que rozaban los mínimos imprescindibles para que el E.A. pudiera cumplir su misión, se tuvo que tomar la decisión de suspender temporalmente la concesión de pases a dicha situación.

**CAUSAS POR LAS QUE
LOS PILOTOS MILITARES
SE MARCHAN
A LAS LINEAS AEREAS**

A grandes rasgos se puede decir que los factores que provocan las peticiones de retiro del personal militar (pilotos) para desarrollar actividades en la aviación civil, son de dos tipos: externos o internos al E.A.

a) Causas externas al E.A.

— Momento favorable del transporte aéreo civil, fundamentalmente del "CHARTER" que a partir de 1987 renace con imprevisible fuerza. Solamente en España se crean, desde 1986, siete compañías de este tipo cuyos medios aéreos crecen constantemente. Estudios realizados por las empresas civiles de aviación, señalan que las necesidades de pilotos civiles, en España, serán de 100 al año durante un período de diez años.

— Escaso rendimiento de la Escuela Nacional de Aeronáutica (ENA). Esta Escuela, que funcionó bien desde su inicio (1974) hasta que fue transferida por el E.A. a la Subsecretaría de Aviación Civil (1983), no ha sido capaz de cubrir las necesidades de pilotos civiles que necesitan las líneas aéreas. Las razones de este insatisfactorio resultado parece ser que radican fundamentalmente en la escasez de profesores de vuelo y en una inadecuada gestión de mantenimiento.

b) Causas internas (imputables al MOD/EA.)

— *Aspectos social y familiar*

No cabe la menor duda que en la vida civil se disfruta de una mayor estabilidad en el sentido de que el piloto de línea aérea no se ve tan afectado como el militar por los frecuentes cambios de destino que este sufre a lo largo de su carrera. Trasladados que, en su inmensa mayoría,

llevan consigo dificultades de vivienda, separación familiar, problemas de colegios, pérdida de trabajo de la esposa, etc. La capacidad económica del militar difícilmente alcanza para afrontar los gastos que esos cambios de destino originan.

— *Riesgo profesional*

Está claro que el número de accidentes aéreos es mucho más elevado en la aviación militar que en la civil, sobre todo en los pilotos de caza y ataque, lo que en muchos casos crea tensiones familiares.

— *Trabajo más difícil y mayor responsabilidad*

En la vida militar, aunque existe un horario oficial de trabajo, este no puede estar limitado en horas como en la civil. El militar ha de estar siempre dispuesto para el servicio, en cualquier momento del día o de la noche; su propia vocación le lleva a aceptar gustosamente la dedicación plena. Es una profesión en la que no se concibe una compensación económica para las horas extraordinarias. El jefe u oficial tiene siempre a sus órdenes subordinados de los cuales es responsable, no sólo en el aspecto profesional, sino que también debe velar por todos sus intereses. A medida que alcanza empleos más altos su área de responsabilidad se extiende más allá de la actividad aeronáutica, alcanzando otros múltiples aspectos de dirección, gestión, económicos, etc., para los cuales debe prepararse constantemente.

— *Separación de la actividad aérea*

Normalmente, el piloto militar permanece en las Unidades de FF.AA. muy poco tiempo una vez que alcanza el empleo de Comandante. A partir de ese momento comienza a desempeñar funciones en destinos de Estado Mayor, Organismos logísticos, etc., es decir, se le separa de la actividad aeronáutica, a la que ha dedicado plenamente su vida desde la salida de la Academia, produciéndose un gran efecto frustrante cuando se debe abandonar.

— *Promoción de carrera*

El militar, durante su carrera, está continuamente preparándose mediante cursos que le faculten para desempeñar puestos en alguna de las múltiples facetas que su profesión le exige. Los ascensos por selección



implican un constante esfuerzo intelectual y de competitividad que no siempre se pueden ver recompensados.

— *Valoración de la profesión militar*

Hoy día, en España como en la mayoría de los países de nuestro entorno, no se valora en su justa medida el papel de las Fuerzas Armadas. Existe un fuerte rechazo por parte de la sociedad hacia los Ejércitos. El pueblo no cree en la posibilidad de una guerra; no tiene sensación de estar amenazado, y en esta situación es fácil generar campañas antimilitares. Todo ello afecta a la moral y produce desaliento en el personal militar, que ve cómo la sociedad considera al Ejército más como una carga económica injustificada que como una necesidad para la defensa nacional.

— *Retiros y pensiones*

Igual que en el resto de la Administración del Estado, los sueldos que se perciben en el Ejército cuando se llega a la edad de retiro son muy reducidos. Como por otra parte las retribuciones económicas durante el período de actividad no permiten compensar estos bajos sueldos por medio de prestaciones que puedan garantizar una tercera edad cómoda, lo que sumado a que las pensiones por viudedad se puedan considerar meramente simbólicas, hacen al militar sentirse desprotegido ante su vida futura.

— *Nueva legislación reguladora de la Carrera Militar*

La próxima entrada en vigor de una ley que regulará la política de personal de las Fuerzas Armadas, ha creado una cierta incertidumbre en cuanto a las consecuencias que se puedan derivar de su aplicación.

— *Remuneración Económica*

La considerable diferencia existente entre las retribuciones de los pilotos civiles y militares, claramente a favor de los primeros, es sin lugar a dudas, el factor más determinante por el que los segundos deciden abandonar el Ejército. Efectivamente, un piloto civil siempre tiene, y tendrá, pagas superiores a las del militar. Basta decir que para un militar que decide ingresar en una empresa de aviación, desde el primer mes cobra al menos el doble que en el Ejército, cantidad que puede llegar a ser tres veces superior al alcanzar la edad de retiro, incluyendo coberturas por incapacidad profesional no inferiores a los 30 millones de pesetas.

SOLUCIONES

QUE SE PUEDEN ADOPTAR PARA RETENER EL PERSONAL DE VUELO MILITAR

— *Por parte del MOD.*

Ante todo es necesario considerar que cualquier medida que se tome en el ámbito del E.A., para evitar que

su personal pueda verse tentado de abandonar al Ejército, deberá estar enmarcada dentro de una política de personal que apoyada desde el Organismo Central del Ministerio de Defensa, se realice fundamentalmente al contexto social en el que sus miembros se desenvuelven. Por ello, una constante preocupación del Mando deberá ser la armonización de las normativas que regulan esta política en lo referente a satisfacción y categoría profesional, reconocimiento de la misma así como las retribuciones. Es el sistema seguido con los miembros de las Fuerzas de Seguridad destacadas en lugares conflictivos. Todo esto significa desarrollar una política de asistencia social amplia que facilite solucionar los problemas del personal, para que con criterios de justicia e igualdad se facilite y mejore su bienestar.

Normas que permitan a los pilotos permanecer el máximo tiempo posible en las Unidades de Fuerzas Aéreas. En este sentido, se están estableciendo normas enfocadas a que los Comandantes y Tenientes Coroneles de la Escala del Aire —de momento los Comandantes—, si al ascender no pueden permanecer en dichas Unidades, realicen periódicamente prácticas de vuelo en las mismas, para mantener su capacitación y entrenamiento con vistas a su posible utilización en periodos de crisis. Estas normas paliarán en cierta medida el trauma que para todo piloto significa el cese en la actividad aeronáutica.

— Por parte del E.A.

- Establecer una política de personal que contemple:

- Compromiso de permanencia en el Ejército no inferior a los QUINCE años para el piloto profesional y de DIEZ para el de complemento, tiempos que permiten amortizar los enormes gastos que el Estado invierte para su formación.

- Una política de personal que permita definir la carrera del individuo al más largo plazo posible; reduzca al mínimo los destinos de carácter forzoso y regule los ascensos con criterios que incentiven la dedicación y esfuerzo personal.

- Normativa de retribuciones acorde con el nivel social y la función

facilidades de viaje, clubs sociales y deportivos, seguros de vida y accidentes, asistencia letrada, etc.

- Disposiciones dirigidas a que el personal militar se sienta protegido por su propia organización contra las "agresiones" de los estamentos civiles, evitando cualquier clima de indefensión.

— Por parte de la Sociedad

Hoy día asistimos a una profunda renovación política en el campo de las relaciones internacionales, en la que el sentimiento de agresión/defensa está desapareciendo. En Europa se hacen grandes esfuerzos encaminados hacia un concierto y unidad

desde la escuela al ciudadano el papel social que el Estado realiza por medio de sus Fuerzas Armadas con su indispensable papel disuasorio, aunque no falten los utópicos que crean que se puede llegar actualmente a un mundo sin guerra y sin ejércitos.

La comprensión y acercamiento mutuo entre la Sociedad y el Ejército es indispensable en cualquier nación. No hay cosa peor para un Ejército que llegar al convencimiento de que su país considera que no sirve para nada.

CONCLUSIONES

La extraordinaria expansión de la aviación comercial en los últimos años ha originado una fuerte demanda de pilotos que las líneas aéreas tratan de satisfacer contratándolos allá donde los hubiere. El Ejército es una forma rápida y económica de obtenerlos. De esta forma el E.A. se encuentra en una situación en la que debido al **elevado** número de pilotos que han solicitado el retiro para trabajar en empresas civiles, su operatividad se ha visto seriamente amenazada, pudiéndose poner en peligro un servicio fundamental para la sociedad como es el que la Fuerza Aérea presta a la Defensa Nacional, en el caso de atender todas las mencionadas peticiones de retiro. Ello ha motivado que el Ministerio de Defensa decidiera suspender temporalmente estas concesiones (no se niega el derecho a pedirlo y concederse) hasta que el ingreso de nuevos pilotos militares en la escala correspondiente del E.A. permita la concesión de más retiros.

En este artículo se ha tratado de analizar las causas por las que el piloto militar decide abandonar al Ejército para trabajar en las líneas aéreas, así como las posibles medidas a tomar para evitar que esto suceda, y si bien ha de reconocerse que muchas de esas causas son comunes a los militares de los tres Ejércitos, debe hacerse una salvedad en el caso de los pilotos militares: la tasa de muertos en acto de servicio que sufren éstos durante su vida militar en tiempo de paz, es muy superior a la de otros Ejércitos, y la oferta de abundantes puestos de trabajo, muy altamente remunerados, es una tentación que sólo se da en su caso. La política de personal que con ellos se siga no debería perder de vista estos datos. ■



que desarrolle el piloto (responsabilidad y peligrosidad).

- Aspectos sociales, de tal forma que se puedan satisfacer con amplitud las necesidades básicas del individuo, como son la vivienda, colegios y asistencia sanitaria.

- Una escala de pilotos de complemento que en número suficiente formen el núcleo principal del personal de vuelo, permitiendo que de esta forma el piloto, militar de carrera, pueda tener, al final de su trayectoria profesional, grandes posibilidades de acceso a los más altos empleos y principales puestos de dirección del Ejército.

- Cualquier otro aspecto que pueda mejorar el bienestar del individuo como puedan ser zonas residenciales,

entre naciones que parecen augurar un sistema de convivencia en paz.

Este ambiente hace que el ciudadano pierda las anteriores sensaciones de tensión y posibilidad de guerra y como consecuencia se llega a cuestionar la necesidad de los gastos económicos que hoy se invierten en defensa.

Esta falta de sensación de amenaza es, y lo será aún más en los próximos tiempos, el gran reto para las Fuerzas Armadas. Una situación así hace muy difícil la comprensión de la sociedad hacia el militar profesional, lo cual afecta gravemente a su moral pues precisa ser comprendido por el pueblo al que con toda su entrega sirve. Es el Gobierno en este caso y no el Ejército, el que debe enseñar