

La hoja de la espada

DANIEL SANESTEBAN

SI queremos disponer de una buena espada nos preocuparemos primero de conseguir una excelente hoja de acero bien templado. Después vendrá el puño, la espiga, la guarnición y el pomo. Todos estos elementos son necesarios para completar la espada, pero no la definen; nuestra espada será tan buena como buena sea su hoja.

El Ejército del Aire es un conjunto formado por muchos elementos, todos necesarios, pero solamente uno de ellos lo define. De igual forma que la hoja define a la espada las Unidades de Fuerzas Aéreas definen a una Fuerza Aérea; de la calidad de las UU de FF.AA. dependerá la calidad del conjunto.

Las espadas se utilizan, hoy, más como adorno que como arma y, como consecuencia, se concede más importancia a la riqueza y belleza del puño y de la guarnición que al acero de su hoja, que permanece siempre oculto. Esta es la servidumbre de los objetos, y también de los hombres: cuando cambia el mundo que los rodea, cambia su destino. Y lo mismo ocurre con las organizaciones. Así como la función crea al órgano la carencia de función lo deforma o lo atrofia. Y puesto que la función de los Ejércitos es la guerra, cuando se disfrutaban largos períodos de paz la máquina guerrera se oxida, se enmohece, se deforma y se carga de adherencias como la panza de un buque largo tiempo fondeado.

Un Ejército del Aire será tanto mejor cuanto mayor sea su capacidad de combatir en el aire. Esta capacidad se la proporcionan sus Unidades de FF.AA. y a la eficacia de estas debe estar subordinada toda la Organización. Ningún aviador ignora esta verdad tan simple, sin embargo, sumer-

gidos en el trajín diario del informe, el oficio, la plantilla y "la existencia", el tiempo de mando, el de destino, la antigüedad en el empleo y las condiciones para el ascenso, cosas todas ellas importantes, nos olvidamos, a veces, de para qué estamos aquí. Nos ocurre lo que a aquel hombre de secano al que sus amigos llevaron a la costa para que, por primera vez en su vida, viera la mar; lo bajaron del coche con los ojos vendados y al quitarle la venda ante aquella inmensidad azul dijo, con gran asombro, "¡Ahí va, que maroma!", mirando perplejo la enorme estacha que amarraba un transatlántico al muelle.

Nuestra maroma es vieja, de la época de los hermanos Wright, más o menos. Habría sido necesario tener la imaginación de Julio Verne y la base científica de Alberto Einstein para darse cuenta, entonces, de lo que era aquello que revoloteaba torpemente ante las intriguadas narices de nuestros abuelos, y adonde iba a llegar. Este cruce de imaginación y ciencia no existía y si existía no se hizo aviador, por eso, cuando se creó la Aviación Militar -y a partir de ahora voy a referirme, exclusivamente, a España- se hizo un calco exacto del Ejército de Tierra, desde la división en Regiones, a la que ahora en un inesperado salto atrás hemos vuelto, a las insignias y nombres de los distintos empleos, las denominaciones de las Unidades -las Alas se llamaron Regimientos hasta muy entrados los años cincuenta- y -aquí es donde más nos aprieta el zapato- las plantillas, que nos atan a un concepto de la guerra que no es la guerra en el aire. Los nombres no son lo importante, de nada nos serviría llamarnos Capitanes de Bandada o Señores de las Nubes si no somos capaces de concebir un

concepto de plantilla y un modelo de carrera que proporcione un máximo de eficacia a nuestras Unidades de Fuerzas Aéreas. Mientras no seamos capaces de ver, y de hacérselo ver a nuestros colegas de Tierra y Mar, y del Organo Central, que un Capitán de Aviación equivale y sustituye él solo a todo el personal de una Batería de Artillería, desde el comandante al último soldado, o de la torre de proa de un acorazado, y que además de encargarse del fuego es el responsable de la maniobra, no habremos encontrado nuestro camino.

Naturalmente, yo no soy ese híbrido de imaginación y ciencia -¡ojalá lo fuera!- que puede darnos la solución, que, por supuesto, no se encuentra a la vuelta de la esquina, que exigirá sacrificios y paciencia, pero lo que sí sé y sabemos todos los que hemos visto las nubes desde arriba es que la Aviación no es un Ejército de Tierra que vuela, sino un pájaro que ataca y que la plantilla debe estar hecha para la misión y no la misión para la plantilla.

Me gustaría ser capaz de hacer, al menos, un esbozo de la estructura del Ejército del Aire que yo imagino, pero, desgraciadamente, no lo soy. Me limitaré a trasladar al papel las preguntas que me hago a mí mismo y las respuestas que me doy, sin saber hasta qué punto son válidas, y algunas preguntas que no acierto a contestarme.

¿Verdad que nadie cambiaría su novia de veinticinco años por la misma a los treinta y cinco? Sin embargo, el Ejército del Aire sí lo hace y desplaza de las Unidades a los Comandantes recién ascendidos, cuando están en el mejor momento de su carrera aeronáutica, en el punto óptimo de la curva, con gran experiencia y

todavía pocos años, para destinarlos a las mismas Unidades seis u ocho años después, que además de ser bastantes años para un hombre son demasiados para una técnica que avanza tan vertiginosamente.

¿Os pondría en manos de un cirujano sabiendo que ha estado seis años sin operar? El Ejército del Aire sí lo hace, y no puede servirnos de disculpa el saber que, en nuestro caso, el bisturí se clava en el mismo que lo maneja. Nos dice la Ordenanza que la obligación de cada uno es tener el constante deseo de ser empleado en las ocasiones de mayor riesgo y fatiga (Art. 31) pero también dice a los jefes cuando habla del ejercicio del mando, en el Capítulo IV, Artículo 96, que "Considerará la vida de sus hombres como valor inestimable que la Patria le confía y no las expondrá a mayores peligros que los exigidos por el cumplimiento de su misión". Es decir, es loable que cada hombre pida el destino de mayor riesgo pero es deber del jefe no dárselo si considera que hay otro que puede cumplir la misión con igual o mayor eficacia y menor riesgo... aunque sea más moderno, es digno de elogio el respeto a la antigüedad en el empleo y el deseo de dar a todos las mismas oportunidades pero estas actitudes, tan dignas por parte de cualquier jefe, se pagan, a veces, muy caras. ¿Y hasta qué punto es lícito anteponer los criterios de antigüedad e igualdad de oportunidades, que al fin y al cabo son beneficios que se otorgan a la persona, a los intereses del Ejército del Aire?

De hecho, las vacantes de comandantes y tenientes coroneles en las Unidades de FF.AA. no se cubren atendiendo a conseguir el mayor nivel de eficacia sino con el criterio de dar a todos los jefes la oportunidad de cumplir unas condiciones que una determinada norma -susceptible de ser modificada, como todas- exige para el ascenso. Por no lesionar los intereses del individuo se lesionan los de la Organización y además los del individuo y, a veces, gravemente, porque se le permite que, en aras de un pundonor mal entendido, se exija

más a sí mismo de lo que realmente puede dar.

Es lógico que exista una legislación de acuerdo con la cual se asignen los destinos, pero ¿en qué pensaba el legislador al redactarla, en la guerra en el aire o en una igualdad de derechos a tumba abierta? Porque puestos a pensar en la igualdad de derechos del individuo también los aviadores tienen derecho a una vida larga, todos igual de larga, salvando lo que disponga la Providencia Divina.

No ignoro que se ha tratado de unificar la legislación relativa a personal de las tres Fuerzas Armadas, 1



cual tiene indudables ventajas, pero en algunos aspectos particulares me parece como si cogiéramos un pájaro y un pez y los hiciéramos vivir juntos en un ambiente que fuera mitad agua y mitad aire. Toda igualdad tiene un límite; un tigre y una cebra tienen muchos aspectos comunes, ambos son vertebrados, de sangre caliente, mamíferos, vivíparos, cuadrúpedos y tienen la piel rayada pero, si uno se fija bien, hay algunos matices que los distinguen. Es innegable que, en tiempo de paz, no corre los mismos riesgos, ni tiene que soportar las mismas exigencias psicofísicas, un comandante al mando de un batallón de infantería que el piloto de un F-18 haciendo una misión nocturna a baja cota. Desde este punto de vista parece lógico que el Ejército del Aire dis-

ponga de una herramienta legal que le permita cubrir una determinada vacante con la persona capaz de realizar cada misión con la mayor eficacia y el menor riesgo.

Tal vez este problema tiene más incógnitas que ecuaciones. Si sólo tuviéramos que atender a la eficacia y la economía -entendiendo por tal no el ahorro, sino el empleo más rentable de los recursos disponibles- y dando por hecho que la seguridad en vuelo está incluida en ambos conceptos, y sabiendo, como sabemos, que la actividad aérea es más exigente que un novio turco y que las interrupciones en ella tienen siempre efectos negativos, yo me atrevería a sugerir atenernos a la siguiente norma: el personal destinado en las Unidades de Fuerzas Aéreas lo estaría, de una manera continua, mientras fuera el más idóneo para ocupar ese puesto. Voy a tratar de aclarar este jeroglífico. Tal y como ahora ocurre, la primera fase de la vida de los tenientes debe ser de instrucción y selección, pero una vez clasificados y destinados, de acuerdo con sus aptitudes y preferencias, los cambios de Unidad ya deben ser mínimos. El tiempo que les resta de teniente y, si este no les basta, el que necesiten de capitán, lo dedicarán a perfeccionarse

hasta alcanzar el máximo nivel operativo que se haya establecido, el cual tendrán que conservar mientras continúen en la Unidad. Las vacantes de comandante las ocuparían los recién ascendidos, ¿quiénes? los más aptos. Y para decirnos quiénes son los más aptos nadie mejor que sus jefes que los han tenido a sus órdenes directas un plazo de seis a ocho años. Y las vacantes de Teniente Coronel las ocuparían los comandantes más aptos, en el momento del ascenso, siguiendo el mismo proceso de selección. De esta forma un Teniente Coronel destinado en una Unidad de FF.AA. habría estado en la misma, o en otra equipada con igual material, en los empleos de comandante, capitán y parte del de teniente, sin solu-

ción de continuidad. Con ese sistema la vida se haría, tal vez, algo más monótona, pero se ganaría en eficacia, emplearíamos mejor el presupuesto y el Jefe de Estado Mayor se podría ahorrar escribir algunas cartas de pésame. No se daría el caso de que el mismo piloto volase tres o cuatro aviones de combate distintos, lo cual es divertido pero caro, ofrece menores márgenes de seguridad en vuelo y es de dudosa eficacia. Ni el del hombre que con el loable deseo de cambiar de horizontes dejase la Unidad para hacer el Curso de Estado Mayor, por ejemplo, y volviese a ella varios años más tarde con la misma ilusión y el mismo empuje que cuando llegó de capitán pero bastante más viejo, con los reflejos más lentos, las arterias menos flexibles, alguna dioptría perdida en la refriega y con cierta falta de adaptación que habría que superar a fuerza de coraje -que nunca falta-, de riesgo y de dinero.

Con respecto a las plantillas de las UU de FF.AA. sería tal vez conveniente estudiarlas aplicando un concepto más aeronáutico. La mayor

parte de los pilotos de una Unidad ejercen función, no mando; combaten en el aire y todos son iguales a la hora de combatir, y el mejor es el que derriba más aviones enemigos o alcanza los objetivos con mayor precisión. Se necesitan los pilotos más capaces; el hecho de que sean capitanes o comandantes no es lo más importante a la hora de combatir. Flexibilizar la plantilla de estos dos empleos, fijando el número total de ambos y cubriendo las vacantes indistintamente dentro de un límite de edad, podría proporcionar mayor eficacia, menor coste y un nivel de seguridad en vuelo más alto. Lo de fijar un límite de edad es una solución simple, imperfecta, pero bastante segura porque entre dos pilotos que tengan el mismo nivel operativo y pasen igual el reconocimiento médico, el más joven es el mejor. Hubo una época en que nuestro sistema marchaba justo en dirección contraria -me estoy refiriendo al año 86; no sé, exactamente, la dirección que ahora sigue- entonces conseguimos tener en nuestras Unidades los comandantes más viejos de Europa;

con un modesto ensayo en la dirección aquí apuntada la edad media de los comandantes de una determinada Unidad se rebajó de 43 años a 36.

La solución del problema ya sé que no es sencilla porque cualquier organización es como un castillo de naipes, no podemos cambiar dos o tres naipes sin que el castillo se derrumbe, es más fácil hacer un castillo nuevo. Pero si lo escrito no es una absoluta insensatez y si se acepta que con este sistema, u otro parecido, se podría mejorar el nivel operativo de nuestras Unidades, entonces ya tendríamos la hoja de acero bien templada y para hacer el resto de la espada le sobran al Ejército del Aire hombres inteligentes y capaces que si se les encarga esa tarea conseguirían encontrar las mejores soluciones dentro de las posibles y, puesto que cuesta poco dinero, creo que, aunque ahora no pudiera ponerse en práctica, valdría la pena tenerlo guardado en una vitrina como modelo de laboratorio. Con la seguridad añadida de que cuando el hombre alumbró una buena idea, si es realmente buena, tarde o temprano llega a realizarse ■

CONCESION DE PREMIOS DE REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA

Orden 700/08115/92

En consecuencia de lo establecido en la Orden Ministerial número 3332/72, de 11 de diciembre ("Boletín Oficial del Ministerio del Aire" número 152), por la que se regula la concesión de los premios *García Morato*, *Vara de Rey*, *Haya* y *Vázquez Sagastizábal*, a los mejores artículos publicados en la "Revista de Aeronáutica y Astronáutica", una vez reunida la junta encargada de la selección de los trabajos publicados durante el segundo semestre de 1991, ha resuelto conceder los indicados premios en la forma siguiente:

Premio García Morato, dotado con 100.000 pesetas, al artículo "especialidades fundamentales y complementarias en el Ejército del Aire" del que es autor el coronel don Manuel Murcia Roldán.

Premio Vara de Rey, dotado con 75.000 pesetas, al artículo "tres visiones sobre la seguridad en Europa" del que es autor el teniente coronel don Pedro Pitarch Bartolomé.

Premio Haya, dotado con 60.000 pesetas, al artículo "La Patria", del que es autor el Excmo. Sr. General don José P. Guil Pijuan.

Premio Vázquez Sagastizábal, dotado con 50.000 pesetas, al artículo "perfil de carrera", del que son autores el coronel don Julio Rocafull García, Teniente coronel don Francisco Beca Casanova y comandante don Juan A. Moliner González.

Madrid, 5 de junio de 1992.- P.D., el Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, Ramón Fernández Sequeiros.