

Reservas de pilotos

Por ANDRÉS DEL VAL

Capitán de Aviación militar

ENTRE los problemas que se presentan al estudiar un plan de movilización integral de Aviación, destaca, por su excepcional importancia y dificultad de resolución, el concerniente a la preparación de las reservas de personal navegante—pilotos y observadores principalmente—. No hay que resaltar la importancia de estas reservas, pues se comprende que sólo ellas pueden constituir la masa de pilotos, indispensable en la guerra, y que la capacidad económica del Estado no permitiría mantener siempre en situación activa.

Al efectuarse la expansión de las unidades armadas, en el momento de la movilización, el papel de la oficialidad permanente no debe ser otro sino constituir los cuadros de mando en que hayan de encajarse los elementos movilizados, quienes por su inferior preparación militar y técnica han de ver en aquéllos sus jefes y directores naturales. Esta idea preside, naturalmente, la organización de la oficialidad de complemento de todas las Armas y Cuerpos del Ejército y, nacida en la Gran Guerra, ante las imperiosas necesidades del momento, ha sido desde entonces ampliada y perfilada por todas las Potencias, que ven en ella, no sólo la solución de un problema, hasta entonces muy complejo, sino posibilidades también de insospechadas economías presupuestarias, al permitir reducir notablemente los cuadros de la oficialidad permanente.

La técnica del piloto militar, de suyo tan variada y compleja, y la necesidad en todo momento de mantener su entrenamiento, dificultan la organización de estas reservas, excluyendo al propio tiempo toda la posibilidad de improvisación. La experiencia de la Gran Guerra no puede desaprovecharse. En ella, las primicias de empleo marcial de la Aviación, sorprendió a los beligerantes con una organización embrionaria, que en modo alguno podía prever la necesidad a que aludimos. Vimos, en efecto, que a pesar de que la entrada de la Aviación en la guerra no fué, por así decirlo, de golpe, sino que tuvo un proceso evolutivo, acompasado a las posibilidades técnicas e industriales de los beligerantes—lo que evidentemente no ocurriría en la guerra futura—, a pesar de ello, decimos, la carencia de pilotos de reserva, obligó a entrar en acción a todos los elementos capaces de las respectivas aviaciones, que, al perderse en gran parte, las pusieron en trance de imposibilitar toda organización posterior. Otro aspecto no menos angustioso y trágico del problema, que llega a nosotros a través de literatura de guerra y conversaciones con pilotos de entonces, es que el porcentaje más alto de bajas en Aviación no estaba precisamente en el frente,

sino a centenares de kilómetros de distancia, en la labor callada y permanente de las Escuelas de vuelo. En ellas, la demanda creciente de pilotos con que cubrir las bajas naturales y nutrir las unidades que incesantemente se creaban, exigió *forzar la producción*; los pilotos se hicieron en *serie*; la necesidad de cantidad hizo secundaria la calidad, y las filas de los aspirantes a pilotos se diezmaron terriblemente, en accidentes que una enseñanza más prolongada hubiera seguramente evitado. Hasta en el mismo frente, la proporción de bajas por accidentes debidos a la inexperiencia fué muy superior a lo normal. Las pérdidas evitables de personal y material fueron enormes, y, evidentemente, el grado de eficacia de la Aviación disminuyó también por esta causa.

Terminada la guerra, los países beligerantes aprovecharon sus enseñanzas, no olvidando lo que a costa de tantos sacrificios aprendieron. Fué, así, inmediata la organización de las reservas, hechas a base de selección entre los pilotos desmovilizados, que en Inglaterra llegaron a la enorme cifra de 22.000, que da idea de la intensidad a que hubiera llegado la guerra aérea, de haberse prolongado la contienda. Pero esta organización es ciertamente compleja, ya que es necesario formar pilotos que, a una técnica profesional perfecta, sumen los conocimientos militares concernientes a la especialidad de aviación (caza, cooperación con el Ejército o Armada Aérea) en que hayan de prestar sus servicios, y estos conocimientos técnico-militares han de adquirirse en un período de tiempo que no podrá ser muy corto, si la instrucción ha de ser eficiente, ni tampoco tan largo que pueda perjudicar al piloto al apartarle de su función civil. Vemos, pues, que el éxito que alcance la organización de estas reservas dependerá, principalmente, de una determinación acertada del tiempo de permanencia en situación activa; de su perfecto aprovechamiento, mediante distribución adecuada de la instrucción en Escuelas y unidades, y, por último, de la periodicidad y forma de llevar a cabo el reentrenamiento. Sobre ello no pueden darse normas generales, ya que dependerán de factores económicos y psicológicos, diferentes en cada país, y que impondrán soluciones a ellos peculiares. Veamos las organizaciones más importantes.

Inglaterra.—Este es el país en que más importancia se da al asunto, hasta el extremo de tener cerca de 10.000 pilotos de reserva, perfectamente entrenados, y de que el 60 por 100 de la oficialidad que sirve en la Royal Air Force es de complemento (*Short Service Commission*). Con

ello consiguen no recargar los cuadros de la oficialidad permanente.

La recluta se hace directamente y sin necesidad de examen, cuando el aspirante tiene certificados de estudios universitarios, escuelas o colegios de categoría, sufriendo en caso contrario examen de cultura general. Edad, de diez y ocho a veintinueve años. Compromiso de servicio por cinco años. Ingresan en las Escuelas de vuelo (*Training School*) de R. A. F. con el rango inferior de la escala del aire, y allí aprenden el pilotaje, teoría de vuelo y la instrucción militar necesaria. Al terminar, entran en un escalafón, con el número que les corresponde, destinándoles a las unidades y siguiendo cursos de la especialidad correspondiente. Tienen el sueldo de su categoría de la escala activa, y al terminar los cinco años de su compromiso se les entregan 75 libras en concepto de gratificación, reintegrándose a la vida civil; pero quedando sujetos a períodos de reentrenamiento anual. Todos los años, y mediante selección rigurosísima, se permite el pase a la escala activa a determinado número de estos oficiales, cursando sus estudios en la Escuela de Cadetes de Aviación.

Italia.—Los pilotos de complemento (In congedo) que constituyen las reservas, adquieren su aptitud de vuelo en escuelas civiles subvencionadas por el Estado y que están extendidas por todo el país. Estas escuelas tienen una inspección militar y en ellas reciben los alumnos instrucción premilitar. Al obtener el título de pilotos pasan a Aviación como soldados y, mediante cursos especiales en la Escuela de Aeronáutica, obtienen la aptitud técnico-militar precisa. Practican, hasta completar tres años, en las escuadrillas, pasando después a la reserva y teniendo períodos anuales de reentrenamiento.

Estos pilotos de reserva pueden tener otras procedencias:

a) Alumnos de la Academia de Aeronáutica que por determinadas circunstancias no llegaron a terminar el plan de estudios.

b) Oficiales del Ejército y Marina con título aeronáutico.

c) Oficiales de aeronáutica que dejaron la escala activa.

d) Clases de tropa del Ejército y Marina que, con un mínimo de cinco años de servicio y mediante selección rigurosa, adquieren aptitud de vuelo.

Hay, además, otras procedencias no clasificadas. Los pilotos de complemento que tienen categoría de suboficial, durante el tiempo que permanecen en el servicio tienen escalafón especial, y ascienden a categoría de oficial mediante exámenes de aptitud. Los ascensos por elección sólo son en circunstancias especialísimas.

La aptitud de vuelo se conserva mediante reentrenamientos periódicos en unidades y en los Aero-Clubs, cuyo material está organizado en escuadrillas con una inspección militar. El procedimiento, que ha sido copiado por Inglaterra, es muy económico al emplearse material de

poco gasto de entretenimiento. El año 1930 entrenaron 500 pilotos de reserva por este sistema. Estas escuadrillas de los Aero-Clubs se emplean en casos de movilización y maniobras como medios de enlace entre los mandos de las unidades de aeronáutica.

Estados Unidos.—Parecido al sistema inglés. De la vida civil se ingresa en la Escuela General de Aviación de San Antonio (Texas), mediante presentación de título académico o examen especial. Se les da categoría de soldados; siguen en la Academia dos cursos para obtener el título de pilotos y conocimientos técnico-militares necesarios, y, al terminarlos, después de selección muy rigurosa, se les concede categoría de Flying Cadest, rango inferior de la escala del aire. Van entonces a practicar a las escuadrillas hasta terminar su compromiso, que dura cinco años, pasando entonces a las reservas con categoría de oficial, siempre que cumplan determinadas condiciones.

Pueden provenir también de escuelas civiles y Aero-Clubs, pero pasando siempre por la Escuela Militar de Aviación. Los pilotos civiles pueden figurar en las reservas teniendo un mínimo de cuatrocientas horas de vuelo y previo examen de aptitud en un aparato militar.

Actualmente hay en los Estados Unidos 6.000 pilotos en las reservas.

Francia.—La recluta de pilotos se hace principalmente mediante *bourses* (becas) de pilotaje, que el Estado concede en numerosas escuelas civiles intervenidas por la Aviación militar. En estas escuelas reciben los alumnos su instrucción premilitar, que completan después con los conocimientos técnicos necesarios, en cursos que reciben en la Escuela de Aviación, pasando después a las unidades, donde completan su instrucción, hasta terminar un período de diez y ocho meses. Ingresan en Aviación de soldados, y al terminar y pasar a las reservas les conceden categoría de oficial. Sus prácticas se siguen en escuadrillas de cooperación y caza, pero no en las de bombardeo. Los reentrenamientos anuales se hacen en la Aviación militar.

Es interesante indicar que últimamente se ha establecido el observador de reserva, destinado a desempeñar su misión en las escuadrillas de cooperación y oficinas de información. Se exige cuidadosa selección, siendo preciso posean alguna carrera o título académico. Durante los seis meses que dura su servicio activo adquieren instrucción muy completa, pasando seguidamente a la reserva con categoría de oficial. Tienen prácticas anuales.

Polonia, Yugoslavia y Checoslovaquia tampoco des-cuidan este asunto, empleando sistemas de reclutamiento parecidos al de Francia.

* * *

En España no se ha acometido aún a fondo este problema, y lo poco hecho ha sido enfocado con escaso acierto, consecuencia, sin duda, de un concepto equivocado sobre la función que a estas reservas corresponde. Hay, sin

embargo, en ellas elementos valiosísimos que han rendido ya señalados servicios, y cuya eficiencia militar aumentará notablemente el día que estén articulados en una organización adecuada. ¿Cuál debe ser ésta? A la vista de las organizaciones anteriores consideramos la inglesa como más perfecta, y desearíamos que la nuestra la imitara. Hemos tenido ocasión de comprobar el extraordinario grado de instrucción que alcanzan sus pilotos de cinco años, que, a la posibilidad de obtener iguales resultados, bien valdría la pena sacrificar la originalidad. Pero el sistema, sobre ser caro, no es aplicable a nuestra idiosincrasia; pues el hombre medio español, entre los veinte y treinta años de edad, no admite ni puede estar cinco años dedicado a una actividad que no ha de constituir su medio de existencia. Es, pues, necesario rebajar a uno y medio o dos años la duración del servicio activo. En este tiempo, con un intenso plan de trabajo en escuelas y escuadri-llas, podría llegarse a resultados muy satisfactorios

El éxito de la recluta hace indispensable una intensa propaganda aérea y las máximas facilidades a los aspirantes. A estos efectos, deberá acudir-se a todo medio de publicidad: conferencias, exhibiciones, películas, anuncios, etc.; los reclutas con título de F. A. I. podrían ser

eximidos del pago de cuota militar; la categoría de oficial, fácilmente accesible, etc. Pero aun hay que llegar a más; es preciso que estas reservas de pilotos se alimenten de savia popular, y, para ello, deben crearse todos los años un buen número de becas de pilotaje que permitan llegar la Aviación a las clases más humildes. Estas becas, establecidas en las escuelas de vuelo de los Aero-Clubs, además de presentar para el Estado ventajas económicas im-egables, constituirían por sí mismas quizá el medio más eficaz de propaganda. Ciertos períodos de reentrenamiento podrían también hacerse en los Aero-Clubs bajo una inspección militar.

Bosquejadas las ideas anteriores, que creemos son adaptables a las realidades nacionales, podrán seguirse o no en la organización que se adopte, pero cualquiera que esta sea, no creemos deba iniciarse sin una política que la oriente, ni un presupuesto que la ampare. Convencidos de la importancia vital de la creación de unas fuertes reservas, es preciso señalar nuestras necesidades y el plan anual a desarrollar para cubrirlas. No hacerlo así sería seguir en la desorganización actual que, sobre no favorecer a nadie, priva a las aviaciones marciales de su complemento indispensable.

José Luis Albarrán

LA noticia concisa, seca y escueta ha vibrado en unas cuantas líneas de la prensa diaria. Accidente de aviación en Granada, una breve información por la que resbala casi indiferente la mirada del lector al hojear su periódico preferido, y una dolorosa sacudida para los que sabemos quién era José Luis Albarrán y la magna labor que estaba desarrollando. ¡Uno más! Otra cuenta que se engarza en el interminable rosario de héroes anónimos que, al entregar su vida silenciosamente, lo hacen sabiendo que no tienen derecho al más pequeño jirón de gloria, que su recuerdo se extinguirá paulatinamente en el reducido ambiente de sus camaradas del aire, de sensibilidad anestesiada por el hábito de ver casos análogos, y que un olvido tristemente humano irá tejiendo día tras día un velo cada vez más denso sobre su persona y sobre su obra.

Pero con José Luis Albarrán esto no debe suceder.

Pocas veces se ha dado el caso, sentimentalismo aparte, de que una pérdida entre nosotros la consideremos irreparable. A nuestra memoria acuden nombres de hombres extraordinarios que al desaparecer dejaban un hueco difícil de llenar, pero siempre hubo continuadores entusiastas.

Hoy, de José Luis Albarrán se puede decir que era insustituible. Alma, creador, impulsor y propagandista de los vuelos sin motor en España, no es aventurado afirmar que a su constante esfuerzo y entusiasmo se debe lo que en nuestro país existe de esta moderna modalidad aereo-

náutica. Especializado en la Escuela alemana de Wasserkuppe, Albarrán, modesto suboficial piloto del Servicio de Aeronáutica Militar, acomete una labor insuperable sin arredrarse por la magnitud de la obra.

Escribe folletos, da conferencias, publica artículos, vuela en exhibiciones, propaga el vuelo a vela por todas partes; de todas las regiones se solicita su concurso para la creación de Sociedades cultivadoras de este deporte, es profesor único de la pléyade de muchachos estu-siastas que constituyen los Clubs de Madrid. Mantiene un enlace constante con las agrupaciones de toda España, no cesa en la propaganda, da su valioso consejo en todo momento y condensa su experiencia y saber en un libro, no publicado todavía, valioso documento que merece editarse.

No hace muchos días, lo salva milagrosamente el paracaídas, al caer el avión remolcador del velero que tripulaba, y nada disminuye su tesón admirable ni merma sus energías. No existen las dificultades para él y su dinamismo es un manantial de iniciativa y proyectos, muchos de los cuales ya no serán realidad.

Y todo esto sin estímulo material alguno, sin omitir sacrificio de tiempo y trabajo; jamás pensó en algo que significase lucro. Su juventud, sus entusiasmos y todas sus grandes cualidades estaban al servicio de la idea... Era un romántico enamorado del vuelo sin motor, al que entregó todo, incluso la vida.