

Plan de estímulos y recompensas

Por JUAN ABOAL

Capitán de Aviación

LA situación actual de nuestra Aviación militar, pendiente desde hace años de una reorganización total, esperada por nuestros aviadores y que satisfaga sus legítimos deseos y los de la Nación, que son comunes y tienen como finalidad la apremiante necesidad de que España cuente para su defensa y la de su neutralidad de una Aviación poderosa y eficiente, obliga a que planteemos un problema que existe latente y que afecta al personal.

Ese problema que pretendemos modestamente resolver se refiere al marasmo y estancamiento que existe en nuestra Arma, que lleva varios años utilizando un material anticuado, con una organización precaria, en espera de la definitiva y ordenada, disponiendo de un exiguo número de unidades, reducidas en la actualidad a 20 escuadrillas, con la consecuencia de disponer de pocos destinos de mando en vuelo y hallarse una parte crecida del personal en destinos burocráticos, causas que a nuestro juicio originan ese estado y que cesará cuando se adquiera nuevo material, necesidad que se hace sentir urgentemente y que el Gobierno piensa atender.

Teniendo presente las circunstancias políticas internacionales y el estado de alarma e inquietud que ha levantado Alemania con sus decisiones de crear a partir del 1 de abril una Aviación militar y la declaración de establecer el servicio militar obligatorio, las grandes potencias se arman en el aire a toda prisa. Inglaterra aumenta su presupuesto en 3,685.000 libras con el fin de disponer a fin de año de 54 nuevas escuadrillas (41 de primera línea y 13 de reserva) y piensa desarrollar un programa a ejecutar en cuatro años que tendrá como resultado la elevación del número de aviones a 1,310.

El general Denain, ministro del Aire francés, ha hecho una exposición de sus propósitos a la Comisión de Aeronáutica de la Cámara y solicita del Parlamento un proyecto de ley que autorice un gasto de 1.500 millones de francos para nuevo material.

El general Valle, subsecretario de Estado para la Aeronáutica, manifestó el 27 de marzo pasado en la Cámara italiana que el plan de seis años y gasto de 1.200 millones de liras para adquisición de material moderno, tendrá que desarrollarse en tres años vistas las actuales circunstancias.

Es necesario, por lo tanto, que nuestro país preste la debida atención al desarrollo de su poder aéreo, que nuestra Aviación militar adquiera el volumen que le corresponde y su expansión sea pronto llevada a la realidad. En espera de que estas medidas sean realizadas por los Altos Poderes, se necesita combatir el estado actual de estancamiento, llevando a la práctica iniciativas de realización fácil, y ellas serán como un oasis en el desierto rutinario de nuestra vida aeronáutica presente, haciendo destacar las dotes personales y procurando ofrecer ocasiones al personal escogido para desarrollar en plena actividad sus aptitudes excepcionales.

La solución que me parece más justa para resolver la situación que acabo de exponer, consiste en la realización de un plan de estímulos y recompensas, con el fin de sacudir la apatía actual y lograr una renovación de las actividades aeronáuticas, en que todos laboren con fe, agrado y entusiasmo, rivalizando noblemente para conseguir las distinciones y recompensas que se ofrecen, justo premio a los sinsabores y fatigas que se impondría voluntariamente ese personal.

El plan que se propone es el siguiente:

a) *Viajes al extranjero.*

Las patrullas vencedoras del concurso que anualmente organiza la REVISTA DE AERONÁUTICA, independientemente de los trofeos que reciban, deben realizar un viaje de 1.500 a 2.000 kilómetros en territorio extranjero en vuelo y con los equipos (pilotos y mecánicos) ganadores; la duración del viaje sería de diez días como máximo en el extranjero, y serviría para familiarizar a nuestros pilotos en las prácticas de navegación en terrenos desconocidos y con dificultades de tiempos variables, y la Aviación militar española, hoy ignorada en absoluto, sería conocida en el exterior.

b) *Escuadrilla de alta acrobacia.*

Se debe organizar con material especial, que hoy existe en el mercado aeronáutico, una escuadrilla de nueve pilotos, análoga a las que tienen Italia y Francia, cuyas exhibiciones, tanto en el territorio propio como en el extranjero, han elevado su nombradía aeronáutica a un alto grado.

Esa escuadrilla se especializará en vuelos acrobáticos colectivos; sería una base de donde saldrían los profesores de acrobacia y combate y un estímulo real y efectivo para todos los oficiales y clases pilotos, cuyos deseos serían formar parte de esa escogida unidad. Tomará parte esa escuadrilla en mítines y concursos de Aviación, tanto militares como civiles, sus maniobras atrevidas y sincronizadas elevarían el prestigio de nuestra Aviación, serían la admiración y el orgullo de nuestra Nación y darían una muestra de arrojo y alta eficiencia a nuestros conciudadanos, los que podrían ver palpablemente que el dinero que se gasta en la defensa del país, se aprovecha bien y que su tranquilidad ante un peligro aéreo está salvaguardada por una élite de pilotos entrenados y conociendo a fondo su oficio y sus deberes militares.

A los pilotos pertenecientes a esa escuadrilla selecta se les abonaría una gratificación mensual de un 20 ó 30 por 100 sobre su sueldo, y mientras formen parte de esa unidad serán autorizados a llevar sobre el uniforme y debajo del emblema de piloto un distintivo especial que denote que forma parte de esa unidad especializada.

c) *Idiomas.*

La importancia de que una mayoría de oficiales del Arma posean idiomas es notoria y no se necesita justificar

esa perentoria y tangible necesidad; por lo tanto, debe fomentarse su estudio, y para ello será preciso conceder facilidades para lograr que esa mayoría indicada arriba, exista. Para conseguir lo que exponemos, deberá estimularse a los oficiales a que dediquen sus ratos de ocio al estudio de lenguas extranjeras, y todos los años deben convocarse exámenes a los que asistirán los que lo deseen y se encuentren en condiciones, con el fin de comprobar, no la posesión definitiva de un idioma, que no es lográble en el país propio, sino el convencimiento por parte del Tribunal examinador de que los oficiales convocados posean una base mínima de conocimiento del idioma que pretenden poseer, y los oficiales aprobados serán comisionados a los países cuyos idiomas desean perfeccionar, por un año, con su sueldo en oro y los viajes de ida y regreso al punto donde deseen fijar su residencia de estudio con los viáticos reglamentarios. La Jefatura de Instrucción propondrá anualmente a la de Aviación el número de oficiales que deberán ausentarse al extranjero (10 como mínimo) y la distribución por naciones, eligiendo, como es natural, las limítrofes y las que viven en relaciones económicas y culturales con nosotros y que además posean un aparato militar y aéreo cuyo desarrollo conviniere conocer, y para esto último, el idioma es imprescindible. Al regreso de su comisión, serían nuevamente examinados, y contrastado su aprovechamiento, se les expediría un diploma de intérprete en la lengua o lenguas que hubiesen estudiado.

d) Recompensas en paz.

Si bien existen para premiar méritos aeronáuticos las medallas "Plus Ultra" y "Aérea", éstas, sin embargo, recompensan los extraordinarios y heroicos; falta, a mi juicio, una condecoración especial, peculiar a nuestra Arma, y que sirva para premiar los años que se llevan prestados en activo (análoga a la de San Hermenegildo en el Ejército) y los servicios y vuelos que se apartan de los que se realizan normalmente y a diario en la instrucción de los equipos y de los realizados en las escuadras.

La condecoración a crear sería pensionada con un tanto por ciento del sueldo anual (10 por 100, por ejemplo), si los servicios realizados son dignos de ser recompensados, y sin pensión para premiar los años que se llevan en el Arma en activo; una Comisión estudiaría el asunto que se propone y fijaría un reglamento, creando esta condecoración, que podría llamarse "Medalla de Mérito Aéreo" y las condiciones que deberán reunir los candidatos propuestos o que aspiren a su concesión.

e) Raids y viajes al extranjero.

La época de los grandes y sensacionales raids y la de batir records ha pasado; lo más extraordinario ha sido realizado, y no se pretende que pilotos españoles realicen hazañas en el campo aeronáutico ni que batan records; esto último, difícil y problemático, ya que exigiría una minuciosa y larga preparación, tanto en lo que se refiere al personal como al material, aparte de la imposibilidad en que se encuentra nuestra industria para producir aviones para batir records, que exigen esfuerzos de muchos años y consumir cuantiosas sumas de dinero. Lo que se pretende es aprovechar los dos aviones de gran

raid que posee Aviación Militar para que pilotos excepcionales y que hoy poseemos puedan realizar grandes viajes por el extranjero, que nuestra Aviación se dé a conocer y se conozcan nuestras posibilidades, si no en material, al menos en personal, a ejemplo de lo que han pretendido realizar (y han fracasado) Macedo y Black, que en avión *Comet* quisieron unir Portugal con el Brasil en un vuelo amistoso y de estrechamiento de lazos espirituales, sin pretender batir ningún record. O bien realizar vuelos colectivos análogos (claro que en menor escala y más modestos) a los que verificó el mariscal Balbo y el crucero "Negro" del general Wuillemin y a los que constantemente realiza la Aviación inglesa estacionada en Egipto, Irak y la India. Esos viajes, realizados por escuadrillas y grupos completos, serían de gran enseñanza, pondrían a prueba el material de los equipos, éstos se familiarizarían con las rutas en países de climas, y condiciones geográficas variadas, y servirían para estudiar los servicios aéreos militares en el extranjero. El teniente coronel Camacho, jefe de la Escuadra número 1, presentó el año 34 al teniente coronel Pastor (en aquella época jefe del Arma) un proyecto de viaje de una Escuadra de 25 aviones *Bréguet XIX* a la Guinea española, empresa hacedera dentro de nuestras posibilidades actuales, pero que fue rechazada por causas financieras. Este proyecto abandonado podría llevarse a cabo, procurando perfilar y reducir a lo indispensable su coste económico, y serviría para premiar a los pilotos que llevan años esperando a realizar algo que se aparte de la vulgaridad corriente y cotidiana.

f) Competiciones de tiro y bombardeo.

Todos los años en el aerodromo de Los Alcázares debería desarrollarse un concurso o competición de tiro y bombardeo para las unidades de caza y observación (hoy carecemos de bombardeo), que servirían para comprobar su estado de instrucción y el trabajo realizado en sus bases durante el período de entrenamiento y enseñanza. Al concurso asistiría un escuadrilla por grupo, previa una eliminación en las Escuadras, y los caza competirían en tiro sobre blancos fijos y móviles (manga remolcada) y bombardeo en picado, y los de observación en tiro de torreta y bombardeos sobre blancos fijos y móviles (estos últimos en tierra y en el aire; para ello, se podría utilizar la canoa-blanco "Power", inglesa, que se piensa adquirir). Las escuadrillas vencedoras del concurso recibirían un trofeo, y los componentes tendrían derecho a llevar un distintivo especial análogo a los que llevan en el Ejército los tiradores de primera clase.

Por último, convendría que cada dos años se realizase una fiesta aérea en la que tomase parte nuestra Aviación militar, e invitar también a la civil y naval, con fines dedicados a obras de beneficencia a crear (Colegio de Huérfanos, sanatorio para descanso de pilotos muy volados, etc.), a cuya fiesta el público prestaría su asistencia, fijándose precios módicos, y el Arma daría una bella demostración de sus posibilidades y del grado de entrenamiento y pericia de sus pilotos; algo parecido a las fiestas celebradas en Barajas en los años 32 y 33 que fueron suspendidas por causas que desconocemos, y que hay que lamentar, pues representaban una eficaz propaganda aeronáutica.