

Reflexiones sobre la enseñanza del inglés en el Ejército del Aire

GERARDO GONZALEZ PÉREZ

*Profesor de la Escuela de Idiomas del Ejército del Aire
Jefe del Departamento de cursos para personal MPTM*

La importancia de los idiomas, en especial del idioma inglés, es algo sobradamente conocido en toda empresa que nos propongamos, debido al carácter internacional que envuelve todo acontecimiento y actuación social que tiene lugar en nuestro mundo.

Dentro de las Fuerzas Armadas, este hecho se hace cada vez más evidente y de manera acuciante. En labores humanitarias propiciadas por catástrofes naturales, en las relaciones comerciales entre los distintos ejércitos y empresas extranjeras, militares o civiles (para la venta, adquisición y mantenimiento de material militar), en la utilización de documentación técnica y oficial, en la política internacional, en los ejercicios conjuntos entre distintos países, en programas de fabricación de aviones, así como en las numerosas intervenciones militares multinacionales en diversos conflictos en todo el mundo se requiere como elemento fundamental de comunicación el uso del idioma inglés.

En el seno del Ejército del Aire este hecho es considerado como de alta prioridad y las inquietudes que ello suscita fueron plasmadas recientemente de manera oficial en el Primer Seminario de Departamentos de Idiomas de Centros de Enseñanza del Ejército del Aire que tuvo lugar los pasados 1 y 2 de marzo del 2000 en el Cuartel General del Ejército del Aire en Madrid. Transcurrido un año desde entonces y en aras de la celebración del próximo Seminario, quería aprovechar la ocasión para apuntar algunos aspectos fundamentales que atañen a la enseñanza del inglés en el Ejército del Aire. Como punto de partida fundamental me centraré en aquellos centros que por razones obvias adquieren una mayor relevancia en cuanto a la enseñanza del inglés se refiere que son: la Academia General del Aire de San Javier, el Ala 23 de Caza y Ataque de la Base Aérea de Talavera la Real, el Grupo de Escuelas de MATACÁN de la Base Aérea de Salamanca, el Ala 78 de Instrucción para pilotos de helicópteros de la Base Aérea de Armilla, y la Escuela de Mando, Control y Telecomunicaciones (EMACOT) de la Base Aérea de Cuatro Vientos.

Comenzaré, pues, por lo que atañe a la Academia General del Aire de San Javier. Debido a la importancia que para una Fuerza Aérea tiene la formación de pilotos, es aquí donde la enseñanza del inglés adquiere un gran peso a la hora de valorar este aspecto.

Aparte de la enseñanza general militar, centrándonos en lo intrínseco al vuelo, no sólo es necesario adquirir unos conocimientos teóricos y unas destrezas prácticas referentes a los conceptos y principios aeronáuticos, sistemas y actuaciones del avión, procedimientos de vuelo y de emergencia, meteorología y navegación, sino que también existe el factor fundamental de las comunicaciones. Recordemos que sólo para que el avión empiece a rodar es necesario pedir autorización a la torre, dar y solicitar datos y recibir autorización y todo ello sin haber despegado del suelo.

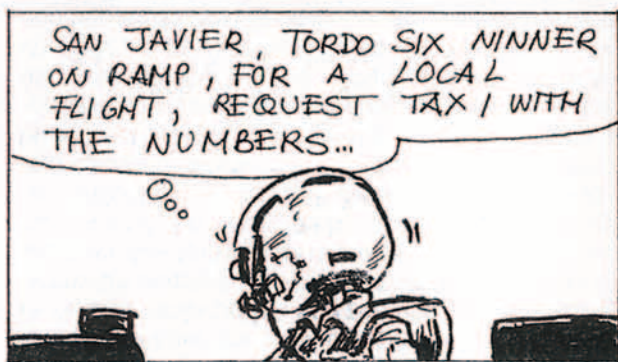
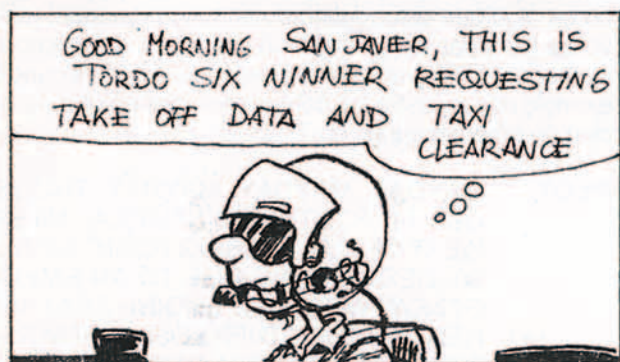
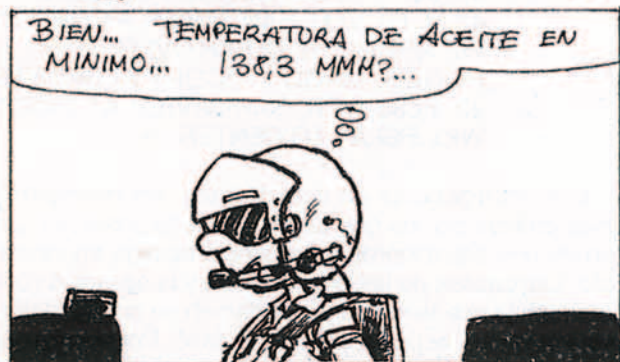
Veamos un ejemplo de comunicaciones entre el piloto de un C-101 y la torre de control antes de despegar:

- PILOT.- SAN JAVIER TOWER, THIS IS MIRLO 65. OVER.
- TOWER.- ROGER, MIRLO 65. THIS IS SAN JAVIER TOWER. GO AHEAD.
- P.- ROGER, SAN JAVIER. MIRLO 65 ENGINE STARTED. TAXI AND TAKE OFF INSTRUCTIONS. OVER.
- T.- ROGER, MIRLO 65. ALTIMETER SETTING 3012, WIND 230 DEGREES AT 16 KNOTS, ACTIVE RUNWAY TWO THREE. CLEARED TO TAXI TO THE RUN-UP AREA.
- P.- ROGER, SAN JAVIER. MIRLO 65 UNDERSTAND ALTIMETER SETTING 3012. ACTIVE RUNWAY 23.
- T.- CORRECTION. LATEST ALTIMETER SETTING NOW READS 3000.
- P.- ROGER, UNDERSTAND. NEW ALTIMETER SETTING NOW READS 3 TRIPLE 0.
- T.- THAT IS AFFIRMATIVE, MIRLO 65.
- P.- MIRLO 65, SAN JAVIER. RUN-UP COMPLETE, REQUEST PERMISSION TO TAKE THE ACTIVE.
- T.- MIRLO 65, SAN JAVIER. TAXI INTO POSITION RUNWAY 23 AND HOLD. YOU HAVE TRAFFIC INTO DOWNWIND AND SHORT FINAL.
- P.- WILCO, MIRLO 65.
- T.- MIRLO 65, SAN JAVIER. TAXI INTO POSITION RUNWAY TWO THREE AND

by Sastis

TORDO69

TODOS HEMOS INTENTADO MANTENER UNA ACTITUD PROFESIONAL Y TRANQUILA A TRAVES DE LA RADIO... AUNQUE A VECES (ALUMNOS SIEMPRE) SUCEDA LO INEVITABLE...



HOLD. ATC CLEARANCE FOLLOWS. ARE YOU READY TO COPY?
 P.- ROGER, SAN JAVIER. GO AHEAD ATC CLEARANCE.
 T.- ATC CLEARS MIRLO 65 TO MADRID, VIA DIRECT ALBACETE FLIGHT PLAN ROUTE. CLIMB AND MANTAIN FL 70. REPORT TO MADRID CONTROL ON 341.7 MCS. OVER.
 P.- ROGER, SAN JAVIER. UNDERSTAND ATC CLEARS MIRLO 65 TO MADRID, VIA ALBACETE, FPR, CLIMB AND MANTAIN FL 70. REPORT TO MADRID OVER ALBACETE ON 341.7.
 T.- ROGER, MIRLO 65. CLEARANCE CORRECT. CLEARED FOR TAKE OFF. HAVE A NICE FLIGHT.
 P.- ROGER, SAN JAVIER. THANKS.

Es decir, comunicación. Además, el idioma aeronáutico a nivel mundial es el inglés. Si bien es verdad que el código aeronáutico de comunicaciones por radio es muy reducido y específico y que en muchos casos se vuela en territorio nacional y con tripulaciones españolas, no debemos caer en el error de tomarlo por norma y dejar las comunicaciones en inglés en segundo plano pues no siempre es así; por una lado, muchas maniobras, cada vez más, son conjuntas con personal foráneo, en territorio nacional o en el extranjero, pero por otro lado hay que tener en cuenta además un factor, que en aviación es de suma importancia, que es el factor de lo imprevisto. Recuerdo, por citar uno de entre muchos ejemplos, el caso de un piloto de transporte del E.A. realizando unas maniobras en Noruega. Su comandante le comunicó por la mañana que era el momento de darle la suelta como comandante de aeronave y pasó una situación de verdadero apuro. Se juntaron diversos factores; en primer lugar había varios aviones en espera para despegar, las calles de las pistas de rodaje estaban muy próximas entre sí, y las condiciones meteorológicas eran bastante adversas; además contaba con otro factor que era su falta de destreza con el inglés. A la hora de saber quién tenía prioridad para salir y ya que se enteraba a trozos y por palabras sueltas de lo que el controlador noruego le comunicaba por radio, más la tensión añadida de estar ante una suelta, el piloto no sabía si tenía que meter gases o seguir esperando. Este es uno de los muchos casos en los que tu vida y la de los demás puede estar en peligro y depender de saber inglés bien y sin fisuras. He aquí la relevancia del tema.

Veamos un ejemplo de una previsión de tiempo en San Javier solicitada por el piloto de un F-5 de Talavera:

PILOT.- SAN JAVIER TOWER, MAGO 17, OVER.
 TOWER.- ROGER, MAGO 17. THIS IS SAN JAVIER TOWER, GO AHEAD.
 P.- CAN YOU GIVE ME YOUR PRESENT

WEATHER AND FORECAST FOR 0900Z. OVER.
 T.- 3000' BROKEN, TOPS 4000' AND 5000' OVERCAST, BASES 6000' WINDS VARIABLE AT 05K.
 P.- ROGER, SAN JAVIER. COPY WEATHER MAGO 17 IS EXPECTING ALBACETE AT 42 FL 80, VFR, SAN JAVIER AT 0900Z. WE ARE IN THE CLEAR OVER.
 T.- ROGER, MAGO 17, COPY ALBACETE 42, FL80, VFR, SAN JAVIER AT 0900Z. WILL RELAY TO CENTER.

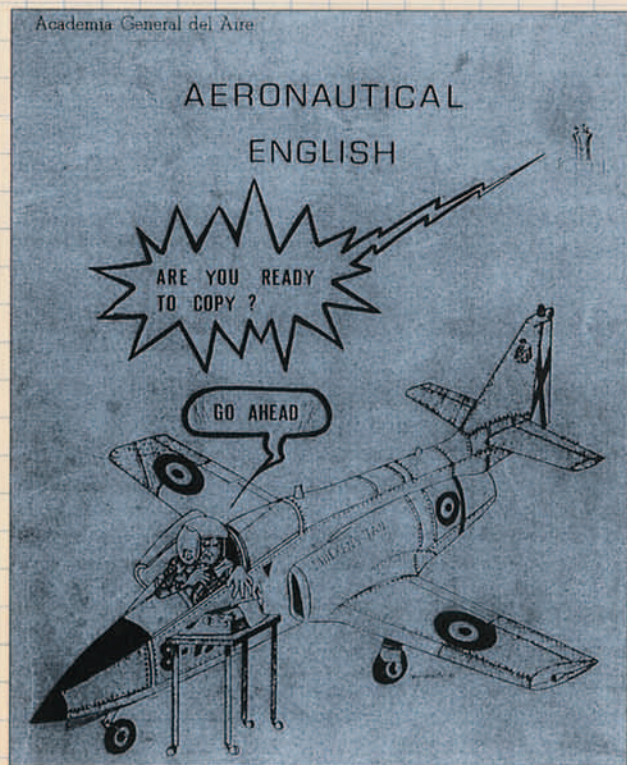
Las emergencias en aviación son los momentos más críticos por los que un piloto puede pasar. El que se dé una situación de emergencia es algo imprevisible. Las causas de las emergencias y la situación concreta en la que tienen lugar se dan en un ámbito determinado y son específicas a cada caso. Por lo tanto, la forma de referirnos a todo ello y comunicarlo por radio no es algo que esté registrado en ningún manual (salvo las llamadas de emergencia y la forma de proceder al respecto de una manera estándar). Un segundo ejemplo nos muestra las comunicaciones en una situación de emergencia en un T-12:

PILOT.- MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY. THIS IS OCA 14. POSITION 10 NAUTICAL MILES WEST OF CJN, PASSING FLIGHT LEVEL 90, DESCENDING DUE TO AN EMERGENCY, WITH ONE ENGINE FEATHERED AND THE OTHER LOSING RPM RAPIDLY. WE'VE HAD A STRONG HIT ON THE RIGHT REAR PART OF THE AIRCRAFT. OUR RATE OF DESCENT IS MORE THAN 5000 FEET PER MINUTE, SQUAWKING ALPHA 7700. WE WILL ATTEMPT AN EMERGENCY LANDING ON AN OPEN FIELD 15 NM, NORTH WEST OF THE TOWN OF YEBRA, OVER.
 CONTROL.- OCA 14, OCA 14, OCA 14. THIS IS MADRID APPROACH. MADRID APPROACH, MADRID APPROACH, ROGER, RADAR CONTACT, POSITION IDENTIFIED, REQUEST SOULS ON BOARD (SOB). CONFIRM UNABLE TO REACH BARAJAS AIRPORT OR TORREJON AFB, ROGER.
 P.- MADRID APPROACH, ROGER. SOULS ON BOARD, FOUR. CONFIRM UNABLE TO REACH BARAJAS AIRPORT OR TORREJON AFB. WE HAVE FLAT TERRAIN IN SIGHT, PASSING 4000 FT AND DESCENDING. LANDING DIRECTION NW, OVER.
 C.- OCA 14, ROGER, RESCUE SERVICE IS ALERTED AND THERE IS A C-130 DUMBO FIVE MILES BEHIND YOU AT 4,5000 FEET THAT HAS YOU IN SIGHT AND TWO HELICOPTERS CIRCLING FIVE MI-

LES WEST OF YEBRA AT 3,000 FEET
TO ASSIST YOU, OVER.
MADRID APPROACH, ROGER.

C.-

Existe, por lo tanto, una necesidad imperiosa de atajar de lleno esta cuestión y de darle una solución inmediata. Hay una situación real actual, unas necesidades, unas carencias y limitaciones, unas medidas ya tomadas, unas soluciones a buscar para obtener así unos resultados eficaces, pues existen unos parámetros a los que hay que llegar con la mayor celeridad posible y sin escatimar esfuerzos. No se trata, de hecho, de una propuesta de mejora, sino más bien de una cuestión obligatoria de máxima prioridad. Ante esto creo que es impensable que los alumnos no den inglés hasta cursos avanzados y no tener en primero, segundo, tercero y cuarto curso de la AGA una conti-



nuidad de clases en inglés real y eficaz, diaria y semanal a lo largo del año académico. El porcentaje de actividad diaria en la que el inglés es parte fundamental exclusiva o parte adicional como herramienta de comunicación de otra materia debería incrementarse de forma que el alumno tenga entre dos y tres horas al día de contacto directo/indirecto con el inglés. Esto puede parecer una medida excesiva pero no lo es en absoluto ante la evidencia de la experiencia diaria. Es por esto por lo que debería existir esta filosofía desde el primer curso con el objetivo de mentalizar al alumno y acostumbrarle a esta dinámica para que el inglés no suponga problema alguno cuando empiece en segundo o tercer curso con sus clases teóricas de vuelo

(muchas de ellas: sistemas del avión, procedimientos del avión, etc. podrían impartirse íntegramente en inglés) y prácticas de vuelo en las que las comunicaciones, salvando una fase orientativa inicial, deberían hacerse siempre en inglés. De igual modo los alumnos deberían acostumbrarse a hacer los briefings y debriefings "siempre y en su totalidad" en inglés y no como una anécdota casual aislada durante su periodo de formación ya que es esto lo que luego van a tener que hacer cuando estén volando con unidades de la OTAN en la Base Aérea de Lakenheath (U.K.), en la Base Aérea de Nellis en Nevada (U.S.A.) durante los ejercicios Red Flag, Green Flag y Coalition Flag, en la Base Aérea de Ramstein (Alemania), por citar algunas, o como es el caso del destacamento Ícaro que el Ejército del Aire tiene permanentemente en la Base Aérea de Aviano (Italia). Se alcanzaría así una soltura con el idioma que favorecería notablemente la seguridad y operatividad del futuro piloto una vez que éste esté integrado en su correspondiente unidad.

Este es el objetivo al que hay que llegar y para ello es necesario poner todos los medios materiales y personales para conseguirlo lo antes posible. En el citado seminario, la frase "los planes de estudios no pueden cambiarse" fue repetida por todos los ponentes de los departamento de idiomas de los distintos centros de enseñanza. Pues bien, si no nos mentalizamos todos de que esto es necesario y no lo llevamos a cabo, lo único que obtendremos serán limitaciones en todos los sentidos. No se trata de un asunto calificable de caprichoso sino de una exigencia evidente que requiere una contundencia absoluta en la actuación. Las medidas pues a tomar partirían de un nuevo planteamiento y modificación de los planes de estudios que reflejasen un incremento de las clases de inglés pasando a tener entre dos y tres horas/día por alumno, usando el inglés directa o indirectamente como herramienta de comunicación para otras asignaturas empezando ya desde primer curso. Al final de cada curso pasarían un examen SLP en convocatoria oficial, siendo obligatorio ya en segundo curso obtener al menos los 3 treses y en tercero y cuarto los cuatro treses, con idea de que cuando reciban sus despachos de alférez o teniente ya tuvieran, como mínimo, su acreditación oficial SLP 3.3.3.3 de inglés. También habría que contratar mayor número de profesores, proporcionar cursos de reciclaje a los profesores ya existentes, formar más y mejor a aquellos militares dedicados también a la docencia del inglés, mentalizar y formar al profesor instructor de vuelo para que pueda hacer frente a la impartición de un periodo de instrucción de vuelo íntegro en inglés, incluyendo, por supuesto, las comunicaciones por radio con la torre de control y otros aviones (alternativa para ello de la Base Aérea de Lackland, USAF Academy en Colorado Springs en U.S.A., etc.), contar con nuevas instalaciones, etc. y todo ello pasando por asignar mayores fondos económicos para este proyecto esencial. En este sentido, no parece coherente el realizar potentes y cuantiosas inversiones

para la adquisición de material, como lo fue en su día el programa FACA para adquisición de los primeros F-18, el posterior programa CX para la adquisición de F-18 adicionales de segunda mano destinados a cubrir los requisitos de las unidades de caza, el programa de adquisición de los nuevos CASA C-295, el programa FLA de adquisición del avión de transporte de gran tamaño que sustituirá al C-130 Hércules o el programa EUROFIGHTER, si no invertimos paralela y equitativamente en el mantenimiento de aeronaves y en la formación del personal, incluyendo la formación lingüística, para poder así operar de forma óptima con el material adquirido.

Una vez salidos de la Academia General del Aire, la labor de enseñanza no acaba aquí, sino que continúa a lo largo de su carrera profesional. Los ya pilotos del Ejército del Aire pasarán al Curso de Reactores en la B. A. de Talavera, el Curso de Transporte en la B. A. de Salamanca y al Curso de Helicópteros en la B. A. de Armilla. No sería aceptable que ahora, que precisamente pasan a un proceso de especialización, dejaran apartada la cuestión del idioma. De todos es sabido que los idiomas requieren constancia y continuidad al igual que lo exige la práctica del vuelo. La experiencia nos dice que la mayor preocupación del alumno son las asignaturas relativas al vuelo en todas sus dimensiones y acaban, como tónica general, por aparcar el inglés. Luego, por un lado, no existe el interés suficiente debido a lo marcado por el, hasta cierto punto lógico, orden de prioridades dentro de un curso de vuelo y por otro, no existe suficiente presencia de esta asignatura en la carga lectiva del alumno ni conciencia de la verdadera relevancia de la misma. Así es que la motivación y la concienciación sobre este tema son factores a tomar también muy en cuenta. Por lo tanto, habría que ajustarse a la misma línea de medidas a tomar en la AGA pasando por los ajustes en el plan de estudios de estos centros con una mayor presencia del inglés en las horas lectivas y mayores medios de todo tipo. Este planteamiento sería, sin duda, necesariamente extensible a los responsables del control y el tránsito aéreo cuya formación tiene lugar fundamentalmente en la EMACOT de Cuatro Vientos.

Pasando a una segunda etapa que es su nuevo destino como pilotos de reactores, de transportes o de helicópteros, debe seguir existiendo la mencionada continuidad. Para este propósito, y aunque en algunos casos, los menos, ya gozan de esto, debería existir en cada unidad, en cada base, un laboratorio de idiomas, un laboratorio multimedia y un profesorado con el fin de que, al igual que el piloto debe realizar un mínimo de horas de vuelo requerido de acuerdo a unos niveles establecidos, debería también realizar un número mínimo de horas de inglés al año. Es fundamental para el piloto el continuar estudiando a lo largo de su carrera sobre avances tecnológicos de la aviación (con documentación técnica en inglés en muchos de los casos) a los que ha de adaptarse continuamente como

pueden ser nuevos sistemas de navegación, computadoras de vuelo, sistemas de armas, etc. y el inglés no debe ser menos. Otra cuestión a considerar es la posibilidad de que estos oficiales permanezcan un determinado tiempo en estancias periódicas en el extranjero en programas de intercambio para practicar in situ el idioma. Sería necesario que no sólo realizasen cursillos de inglés en Inglaterra, en los que, aun siendo útiles, se tiende a estar rodeados de alumnos españoles y no se les saca todo el partido necesario. Lo suyo sería que fuese un requisito obligatorio el que todos los oficiales y suboficiales estén destinados en una base o unidad fuera de España, encontrándose aislados lingüísticamente (hablando sólo en inglés) y estén en contacto directo con el idioma, por un tiempo determinado, al menos una vez en algún momento determinado de su carrera.

Así mismo, y centrándonos ahora en otros escalones, ya que un avión no vuela si no es gracias a todos y cada uno de los profesionales que forman el Ejército del Aire, considerando que además de las actividades intrínsecas al vuelo, este organismo también desempeña multitud de actividades, es necesario traspasar las medidas a tomar a todos los estamentos, unidades y cuerpos que lo forman. Ya se ha empezado a trabajar en este sentido impartiendo, por ejemplo, cursos intensivos a la tropa profesional desde septiembre de 1999. Pero todavía hay mucho por hacer. Debería proporcionarse formación en cada departamento, centro, base y unidad a todos los cuerpos que forman los distintos eslabones del Ejército del Aire: los ingenieros aeronáuticos responsables del funcionamiento y mantenimiento de aeronaves, instalaciones y sistemas así como para sus relaciones externas con otras fuerzas aéreas o empresas civiles extranjeras, que precisan pues del inglés, o los técnicos en informática del cuerpo de especialistas e ingenieros encargados de establecer la infraestructura necesaria para las conexiones en red entre las distintas unidades operativas y centros orgánicos, así como de realizar los ajustes necesarios para conectarnos ya con todo el mundo vía internet que nos recuerda, una vez más, que vivimos en un entorno cien por cien internacional; así como en el caso de otros profesionales civiles y militares que están a pie de avión usando documentación técnica en inglés, los del cuerpo de intendencia que supervisan y ejecutan contratos con el extranjero, o como en el caso de los altos mandos, cuyas preocupaciones no se limitan únicamente a actuaciones propias, sino que, al estar en continuo contacto con fuerzas políticas y fuerzas armadas multinacionales, requieren su intervención en un entorno internacional más amplio, etc.

En definitiva, el conocimiento del inglés es un tema muy serio para el Ejército del Aire a todos los efectos y algo que exige la mayor dedicación y esfuerzo para obtener unos objetivos necesarios y prioritarios con la mayor urgencia posible, algo que, con el esfuerzo y dedicación de todos, estoy convencido de que será una realidad muy pronto. ■