

La estrella de ocho puntas

D. SANESTEBAN

En la carrera, e incluso en la vida, de un piloto militar el ascenso a comandante señala un crítico punto de inflexión, el principio de una crisis a la que la Institución creo que nunca ha dado la importancia que realmente tiene. Tal vez esta falta de sensibilidad se deba, como algún otro quebranto de los soportados por el Ejército del Aire, con mejor o peor fortuna, al falso tópico de que "todos somos iguales". La verdad es que todos somos distintos. Cada ser humano es único e irrepetible, cada animal, cada hoja de árbol, hasta cada gota de agua; cuando decimos "iguales como dos gotas de agua" estamos diciendo una falsedad porque todas las gotas de agua son diferentes. Y la deseable igualdad ante la Ley no deja de ser una loable aspiración. Y si cada individuo es distinto, no puede por menos de serlo cada grupo. Los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire son distintos, esencialmente distintos, por eso necesitamos a los tres. Distinto el medio en que actúan, distinta la misión, distintos los sistemas de armas y, sobre todo, distinta la longitud de onda. Es verdad que vistos a cierta distancia parecen iguales pero también a mí me parecen iguales todos los chinos.

Volar es una actividad específica y muy absorbente que si se ejerce asiduamente crea hábitos muy arraigados. Y es preciso que así sea. Las Fuerzas Aéreas necesitan hombres que se encuentren en ese medio hostil para el que no han sido creados (la capa gaseosa que envuelve la atmósfera) como el pez en el agua. Que adapten su

mente a velocidades próximas al sonido y su cuerpo a soportar sietes "ges" y habituen su paladar al sabor agrídulce del riesgo. Esta adaptación se inicia ya en la Academia y el método aplicado debe ser acertado puesto que el resultado es bueno. A nuestros pilotos les gusta volar y además lo hacen bien como es fácil comprobar en los intercambios y maniobras con Fuerzas Aéreas internacionales o en operaciones como las de Namibia o el Golfo Pérsico. La Academia prepara bien a nuestros oficiales para que ocupen los puestos de plantilla en las Unidades de Fuerzas Aéreas. Desde su promoción a Teniente van progresando adecuadamente hasta llegar a ser capitanes antiguos, momento en el que se encuentran en el punto óptimo de la curva. ¿Y qué ocurre entonces? Pues que un día cualquiera llega la estrella de ocho puntas y con ella la crisis. Veamos por qué.

Para simplificar vamos a suponer que un año cualquiera ascienden cincuenta capitanes a comandante. A quince de ellos se les da la opción de efectuar el correspondiente curso y obtener el diploma de Estado Mayor; estos, una vez diplomados se identifican fácilmente con las funciones que tienen que desarrollar en los Estados Mayores a los que son destinados, pues se encuentran con la preparación suficiente para desarrollarlas. Sobre todo, si se ha efectuado una selección previa y un Curso adecuado.

¿Y qué hacemos con los treinta y cinco restantes? ¿En qué convertimos a los expertos y seguros

de sí mismos capitanes pilotos que eran la columna vertebral de su Unidad y tenían en la misma un gran peso específico?. En el más ignorante e inseguro miembro de una oficina cualquiera en la que su recién estrenada estrella de comandante brilla como un foco de ineficacia. La situación es tanto más grave cuanto mayor es el sentido de la responsabilidad y la propia estimación de la persona. Las reacciones son diversas: unos tiran la toalla y se limitan a ver pasar las estaciones sobre la imponente serenidad de los árboles del Parque del Oeste; otros se van; los más pundonorosos tratan de aprender lo que no saben para llegar a ocupar un puesto digno en aquel grupo humano al que han sido trasplantados sin adaptación previa.

En el Ejército de Tierra y en la Armada no ocurre esto o, si ocurre, no reviste tanta gravedad porque la trayectoria es más rectilínea; la transición, el cambio de actividades, las dos vidas —la de capitán y la de comandante— no son tan distintas. La actividad de los oficiales del Ejército de Tierra y de la Armada no es tan específica y atípica como la de los pilotos.

En el Ejército del Aire un capitán antiguo puede mandar una formación de F-18 que, con el armamento adecuado, tiene mayor capacidad ofensiva que un acorazado, que suele estar al mando de un Capitán de navío; o una formación de Hércules con cuya carga se puede salvar la vida a mil niños etíopes; o un Superpuuma en una misión de salvamento en la que varias vidas humanas dependen de la actuación acertada de ese capitán. Una vez iniciada la misión, su libertad de acción es muy amplia, acepta una gran responsabilidad y tiene una gran capacidad de decisión, unidos a un perfecto conocimiento de los medios que emplea. Su in-





fluencia en el combate es mucho mayor que la de un capitán de Infantería, que actúa encuadrado en un Batallón, o que la de un Teniente de Navío al mando de un remolcador de altura o formando parte de la tripulación de un buque de mayor porte. Para estos, el ascenso a comandante es un verdadero ascenso, un ir hacia arriba. Continúan trabajando en la misma área, o muy similar, y en un puesto de mayor autoridad y responsabilidad. Al capitán de Aviación que asciende a comandante no siempre le ocurre esto, lo más frecuente es que pierda autoridad y responsabilidad, que su iniciativa se reduzca mucho o se anule, y que su confianza en sí mismo sufra un rudo golpe al pasar de un área de trabajo perfectamente conocida a otra casi totalmente ignorada. Y de una actividad de un dinamismo apa-

sionante a otra sedentaria y, a veces, monótona. Y si a esto se añade un cambio de residencia, carencia de vivienda y alguna dificultad añadida, aparece ante él un porvenir casi tan oscuro e incierto como oscuro e incierto aparecía su reinado ante Witiza. Igual que Peter Pan, el capitán de Aviación es un niño que no quiere crecer, quiere seguir teniendo siempre veintisiete años y tres estrellas de seis puntas.

Pero la vida es como un río, nunca detiene su fluir; los días pasan y las arterias se endurecen. Los veintisiete años se quedan atrás, las estrellas van perdiendo brillo y hay que prepararse para realizar otro tipo de actividades. Y aquí surge un interrogante: ¿debe ser el propio individuo el responsable de su preparación o

es la Organización la que debe seleccionar, clasificar, instruir y destinar a cada hombre al puesto que pueda desempeñar con mayor eficacia, respetando siempre un determinado grado de libertad en la elección y ofreciendo el mayor número posible de opciones?

El hecho es que se producen vacantes que hay que cubrir de acuerdo con la legislación en vigor y los capitanes más antiguos ven como florece en su manga la estrella de ocho puntas y como, ante ellos, se abre la puerta de un mundo distinto, una puerta sobre cuyo dintel leen, los más pesimistas, esos que ven siempre la botella medio vacía, las trágicas palabras de Dante: "Abandonad aquí toda esperanza".

Después la vida va quitando hierro, limando aristas, difuminando las tintas, lo que era tan brillante, pierde brillo, y los rincones más oscuros se van aclarando.

¿Pero por qué dejar que la vida, el paso del tiempo, haga lentamente lo que la Organización puede hacer mejor y más rápido y, además, sin gran esfuerzo? ¿Por qué no aceptar que existe un problema y la posibilidad de darle un tratamiento adecuado, aunque no sea perfecto?

En primer lugar es evidente que cualquier Fuerza Aérea necesita un gran número de capitanes que son su punta de lanza, el personal apto para el combate, "el fundamento, médula y razón de ser" de todo el edificio, como decía el viejo y realista Reglamento. Parte de ellos se podrán reemplazar por oficiales de complemento, pero no todos, ni siquiera muchos, pues la proporción entre los oficiales de carrera y los de complemento tiene que ser armónica por muchas razones, unas obvias y otras que no lo son tanto pero que son importantes. En cualquier caso, si todos los capitanes ascienden a comandante sobran comandantes, ¿cuántos sobran? no lo sé, pero sí lo sabe el

Mando de Personal. A este excelente abrámosle un cauce, démosle salida, para eso está la situación de "excedencia", como su nombre indica. Dejemos que se marchen, pero no a los quince años de su promoción a tenientes sino en el momento del ascenso a comandante y con esto nos evitaremos reajustes y adaptaciones innecesarios y que, a la larga, entorpecen la organización en vez de agilizarla. No estoy hablando de una plantilla concreta y de un momento determinado, trato de generalizar. Es evidente que en cualquier Fuerza Aérea si todos los capitanes ascienden a comandantes y estos permanecen en activo el ritmo de carrera es muy lento. Dejemos que algunos se marchen, ¿cuántos? los que el órgano competente determine en cada momento. Lo que sí debe procurar la Organización es que no se marchen los mejores. ¿Cómo? Después hablaremos de esto.

Ya tenemos un pequeño grupo de comandantes que se van. Han cumplido su misión como combatientes de primera línea y ahora eligen otro camino. Debemos despedirlos con afecto.

Otro grupo puede quedarse en las Unidades de FF.AA., ocupando las vacantes de comandante, durante el plazo que se establezca, que podría ser entre dos y cuatro años, en función del número de vacantes y el de comandantes en plantilla, y una vez cumplido el plazo ceder su puesto. Con lo cual evitaríamos lo que ahora ocurre, que prescin-

dimos de nuestros combatientes cuando están en el punto óptimo de la curva: todavía jóvenes, con gran experiencia y con el grado de madurez suficiente. Con esta solución se ganaría dinero, mejor dicho, no se derrocharía, mejoraría la eficacia de las Unidades de FF.AA. y se elevaría el nivel de seguridad en vuelo.

A un tercer grupo, la Escuela de Estado Mayor le abriría sus puertas y, en un alto porcentaje, se sentirían identificados con su nueva misión, como se escribió más arriba.

¿Y qué hacemos con los del cuarto grupo, los condenados a las tinieblas? Pues iluminárselas. Ponerlos en condiciones de desarrollar eficazmente la tarea que se les asigne, mediante la realización de los cursos y prácticas adecuados, en España o en el extranjero. Una vez destinados realizarían el correspondiente curso, que si estaba bien programado no sería demasiado largo, y al terminarlo se incorporarían a su destino sabiendo el terreno que pisaban y ejerciendo con dignidad su empleo de comandante. El coste del curso se amortizaría con creces con lo que se ganaría en eficiencia y con la satisfacción moral que se proporcionaría a los interesados. Y probablemente bastaría con cubrir tres áreas: personal, material e infraestructura. Y ¡cuidado! la realización del curso no debería ser una hipoteca para el resto de su vida militar.

Es muy posible que este esquema tan simple ofrezca dificultades

al tratar de ponerlo en práctica; que no sea aplicable a una realidad concreta; que haya que modificarlo o sustituirlo por otro distinto. De acuerdo, pero si los que están en condiciones de resolverlo reconocen que el problema existe, ya hemos dado el primer paso. Y el problema existe, entre otras causas, porque el Ejército del Aire —una vez superada la fase académica— no "hace" a sus hombres, deja que cada uno se "haga" a sí mismo y después la Organización se limita, en cada caso concreto, a elegir entre lo que tiene. Y en la fase académica el hecho de volar, la posibilidad de ser protagonista de ese sueño eterno del hombre, deslumbra, y relega a segundo término cualquier otra actividad y, a veces, se olvida que para un componente del Ejército del Aire volar es una actividad importante, pero no exclusiva, y que, a medida que se progresa en la carrera, va perdiendo importancia en la misma medida en que otras actividades la adquieren. Creo que sería interesante profundizar en este tema pero tratarlo ahora alargaría demasiado este artículo. Ahí queda, en medio del ruedo, para el que quiera lidiarlo o para otra tarde en que este espontáneo se anime a dar el salto.

Escribí más arriba que la Organización tenía que ser atractiva para que no la abandonaran los mejores y que me "mojaría" escribiendo acerca del tema, pero tendrá que ser otro día porque es un asunto delicado, arduo y complejo.

Efemérides aeronáuticas

OCTUBRE.— El día 28 de este mes del año 1938, moriría el teniente coronel Ramón Franco Bahamonde, hidrista de fama mundial y uno de los españoles que gozara de mayor popularidad en el primer tercio de este siglo, por su hazaña del cruce del Atlántico Sur en el hidroavión Plus Ultra en 1926.

Había despegado aquel día de la base de Pollensa al amanecer, con mal tiempo, pilotando el Cant Z-506B, 70-1, para bombardear el antepuerto de Valencia. El tiempo era malo, y cuando llevaba pocos minutos de vuelo, sin que se sepan las causas, el avión inició un fuerte viraje y se perdió en una nube.

El cuerpo del teniente coronel Franco y los de su tripulación, fueron encontrados en el agua a pocas millas del cabo Formentor. Restos del avión fueron a parar a la costa, entonces enemiga, de Menorca; hoy se encuentran en el Museo del Aire.

LARUS BARBATUS