

Suboficiales

ENRIQUE CABALLERO CALDERÓN
Subteniente de Aviación
e.caballero@terra.es

♦ LAS PERSONAS, EL PRINCIPAL ACTIVO

A los dirigentes de las empresas, a algunos políticos, a los jefes y mandos de los ejércitos, a todos en alguna ocasión, les hemos escuchado y escuchamos a menudo esta frase, saliendo normalmente de aquellos que tienen la responsabilidad de dirigir el trabajo de los seres humanos, que se encuentran bajo su mando o supervisión. Pero no sólo por ser más repetida es más importante, pues la experiencia nos va demostrando que cada vez está más en vigor.

Dentro de la lógica de la sociedad en la que nos desenvolvemos y de la internacionalización inmediata de algunos conflictos, nuestros dirigentes en virtud de los acuerdos firmados, tienden a asumir los compromisos adquiridos con sus aliados, acuerdos que normalmente llevan añadido el envío de más medios militares a aquellos lugares en los que consideran que son necesarios, incrementándose sobremanera el número de efectivos, humanos y materiales, que se desplazan a las misiones en el exterior; éstos no son sólo un aumento en los gastos, sino que también representan un gran aumento en el esfuerzo personal, para cada uno de los miembros de los ejércitos en general y para los del EA en particular.

El militar en su gran mayoría, como persona vocacional y disciplinada, responde a todo lo que se le exige con celeridad y con compromiso personal,

cumpliendo con lo exigido por aquellos que le ordenan, anteponiendo normalmente su misión a sus intereses personales, asumiendo retos que le obligan a rendir en muchas ocasiones por encima del doble de lo normal, todo en busca de la obtención del objetivo marcado, llegando, en caso de ser necesario, a la entrega de su propia vida física y de forma habitual al sacrificio de la personal, poniendo en riesgo en muchas ocasiones su estabilidad familiar, aún a pesar de la fortaleza emocional y de la comprensión de la inmensa mayoría de sus esposas e hijos, que son los grandes afectados.

Al igual que todos sus compañeros, los suboficiales en general y los que son téc-

nicos de mantenimiento en particular, y que además pertenecen a las unidades que aportan los medios aéreos, el esfuerzo es más acentuado si cabe. Esto está motivado en que, al desplazarse a las zonas asignadas los suboficiales que se consideran necesarios, dejan a sus compañeros, con el trabajo que ellos realizaban y con el incremento en el mismo, ocasionado por las aeronaves no desplazadas, que se ven obligadas a tener que aumentar su operatividad, para poder mantener las misiones habituales encomendadas.

Para aclarar lo antes descrito, pongamos por ejemplo algo que está ocurriendo, aunque las cifras aportadas son ficticias: En una unidad que está compuesta por 90 suboficiales técnicos en el Mantenimiento de Aeronaves (MAE), un grupo de 30, es enviado a una misión en el exterior, con el cometido de atender a las aeronaves allí desplazadas y que forman parte de su unidad. Su ausencia supone dejar el trabajo diario y los servicios de 24 horas a sus

compañeros, con lo cual estos son recargados inicialmente en un 33 %; una vez concluida su estancia en el extranjero, los 30 suboficiales disfrutan de un merecido descanso, como compensación, en parte, a su dedicación plena de 24 horas al día y al estrés sufrido. Antes de haberse incorporado a sus puestos habituales, otro contingente de 30 personas se encuentra realizando la formación preceptiva, por lo que en la unidad ya faltan 60 y los 30 restantes tienen que hacer los servicios y el trabajo de los 90 allí destinados. Si a todo esto le añadimos los desplazamientos nacionales necesarios, la situación laboral y personal de todos los implicados se agrava notablemente, al verse recargados de trabajo en más de un 66 %.

Pero, ¿cómo se está sacando adelante esta estresante situación?, pues como todos los afectados conocen, con el aumento exponencial de las horas de trabajo y de las de servicio, que hacen muy difícil la conciliación entre la vida laboral y la familiar, originando una emigra-



ción constante de suboficiales y de miembros de tropa, en busca de aquellas unidades que no están tan implicadas en las misiones en el exterior y que, por lo tanto, no tienen esa recarga tan enorme de trabajo y de servicios, causando un relevo de personal tan frecuente que provoca la fuga del más veterano y normalmente más experto, impidiéndoles a los recién incorporados, el flujo de conocimientos que le podrían aportar.

Por todo ello, estas circunstancias deben ser excepcionales y no pueden convertirse en cotidianas, porque humanamente es imposible mantener la tensión mental que se necesita y el derroche físico necesario, sin que afecte a la salud, a las relaciones afectivas, o a ambas a la vez.

Los responsables tienen que tener en cuenta que las peticiones de sobreesfuerzos deben ser puntuales y no habituales y mucho menos perennes, porque los excelentes resultados iniciales que se obtienen con ellas, pueden convertirse en fracasos a lo largo del tiempo y en el final de la necesaria transmisión de conocimientos, entre veteranos y noveles.

La gran recarga de trabajo ha motivado, en las unidades afectadas, una demanda importante de profesionales, que es difícil de atender con la celeridad que se necesita, porque la formación de técnicos aeronáuticos es larga y costosa, por lo cual se necesita mucho tiempo y más dinero, ambos muy escasos; pero esto no quiere decir que no se tengan que acometer medidas que palíen la presente situación.

En general y sobre todo en el caso de los técnicos en el mantenimiento de aeronaves en particular, la excesiva presión es una de las principales causas de los accidentes y de los errores en el trabajo, pudiendo causar lo contrario de lo buscado, porque en vez de hacerse más y más rá-

pido el trabajo, se consigue una ralentización del mismo, al tener que repetir lo ya efectuado. Por todo esto hay que aplicar el consabido refrán, "vísteme despacio que tengo prisa".

Para intentar corregir esta situación, se está enviando con carácter forzoso, desde la Academia Básica del Aire (ABA), a los sargentos recién ascendidos, pero éstos, en su mayoría, llegan con los conocimientos

en un frustrado miembro de seguridad y viceversa.

Lo descrito en el párrafo anterior provoca que las unidades del nuestro Ejército, sobre todo las que están afectadas por el sobreesfuerzo y por la interinidad de su personal técnico, se vean perjudicadas en su rendimiento, al no poder abandonar, los escasos veteranos expertos, el trabajo cotidiano, para poder dedicarse a

miembros de la clase de Tropa. El servicio podría reestructurarse, porque su estructura actual fue creada en una época en la que el personal era más abundante y los miembros de tropa eran de reemplazo, por lo que no tenían la formación adecuada y por lo tanto no se les podía dar responsabilidades.

Actualmente el componente de la tropa está lo suficientemente capacitado para poder



básicos obtenidos durante su formación y no con los de años de experiencia; algo que lo hace posible el sistema de enseñanza del momento, que a los miembros de tropa que optan a ser suboficiales, les puntúa, a la hora de elegir especialidad, más los conocimientos en las diferentes materias, que engloban la denominada formación general, que los conocimientos específicos de la profesión que eligieron al ingresar en el EA, por lo que muchas veces se consigue lo contrario de lo buscado, al convertir a un excelente mecánico de aeronaves

ampliar la formación específica de los recién llegados.

Esta situación, una vez dilatada en el tiempo, no tiene una solución fácil y rápida, pero si no se afronta empeorará. Para evitarlo podría emprenderse alguna acción que paliara el problema, por lo que sería conveniente replantearse la reducción de los servicios de 24 horas que realizan los mecánicos.

Como muchos sabemos, actualmente los suboficiales "MAE" entran 24 horas de servicio, de forma periódica y durante los 365 días del año, éste lo realizan auxiliados por

prestar la atención necesaria a un avión. Por ello, el servicio podría ser cubierto por el oficial de vuelos, auxiliado por los miembros de tropa actuales, dejando libre al suboficial "MAE", para que pueda dedicarse en exclusiva a la reparación y a la revisión de las aeronaves, sin las gravosas interrupciones que provoca su entrada en el servicio de pista, al disminuir en uno o dos de sus componentes a los ya exiguos equipos de trabajo, que están dedicados al mantenimiento de las aeronaves que exigen una "constante operatividad".