



¿ES CONVENIENTE LA UNIFICACIÓN DE LAS ESCUELAS DE VUELO?

Eduardo Schnaidt Parker *

Hace ya unos años que se viene escuchando lo sostenido por diferentes medios de opinión, que en nuestro país existen demasiadas escuelas de aviación, por lo que es necesario una reapreciación de las necesidades de la Defensa Nacional en el ámbito de la formación de pilotos.

Se argumenta que tanto el Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea, así como Carabineros y la Policía de Investigaciones, cuentan con sus respectivas escuelas de pilotos, lo que constituye un gasto excesivo para el presupuesto de defensa, el que podría reducirse si se contara con una escuela única de instrucción de pilotos.

No deseo referirme a las otras instituciones ya que desconozco cuáles son los fundamentos de cada una.

Sin embargo, por conocer a cabalidad la situación en la Armada, me referiré a ella con conocimiento de causa.

La necesidad de la escuela de vuelo en la Armada, ha sido un hecho desde el mismo día de la creación de la Aviación Naval.

En efecto, las condiciones particulares de la operación de las aeronaves en la guerra aeronaval, imponen duras condiciones a sus pilotos que requieren un altísimo nivel de instrucción y entrenamiento.

Es por eso que por muchos años la Armada envió a sus pilotos a instruirse en la Escuela de Aviación Naval de la

Armada de Estados Unidos en Pensacola. Los primeros, lo fueron en la década de los cuarenta, en plena Segunda Guerra Mundial, lo que continuó posteriormente en los tiempos del Pacto de Ayuda Militar con ese país. Cuando el gobierno de Estados Unidos impuso la enmienda Kennedy a nuestro país, se buscó otras alternativas en las marinas de países amigos. La Armada intentó formar sus pilotos en la Escuela de Aviación de la Fuerza Aérea en más de una oportunidad, sin embargo debido a crecientes dificultades tanto de índole logísticas como operativas, esta opción fue cancelada.

No obstante la intención de tener su propia escuela formadora siguió prendiendo en la Armada, hasta que en la década del 60, se incorporaron los primeros aviones de instrucción, los T 34 Mentor, los que además poseían capacidades para cumplir tareas de tipo operativas.

Durante la década de los 80, fue necesario reemplazar los aviones T 34, adquiriéndose un escuadrón de aviones PC 7 Pilatus de fabricación Suiza. Estos aviones tuvieron tal éxito que una variante de ellos, a fines de los años 90, ganó una licitación internacional para el equipamiento de las escuelas de vuelos de la Armada y de la Fuerza Aérea de Estados Unidos. Es el avión de instrucción primaria "conjunto" de las Fuerzas Armadas de ese país.

* Contraalmirante. Oficial de Estado Mayor. AV.

En nuestro país, los PC 7 establecieron varios hitos nacionales al ser los primeros aviones monomotores chilenos que cruzaran el Atlántico en vuelo durante el traslado desde Suiza a Chile. En la Aviación Naval chilena se constituyeron en excelentes aviones de instrucción, con un récord de seguridad impresionante.

Los aviones de instrucción configuraron, además de las labores de entrenamiento de pilotos, un escuadrón de apoyo de combate con capacidades ofensivas significativas. Por lo tanto al momento de analizar las ventajas y desventajas de contar con una escuela de vuelo propia, se debe analizar también las capacidades de apoyo aéreo que provee este escuadrón a la Armada y a su misión.

Es así como estos aviones cumplen un importante rol en el apoyo aéreo estrecho de la Infantería de Marina, de las lanchas rápidas, control armado de las aguas interiores y de apoyo de entrenamiento antiaéreo de las fuerzas navales, situación que había estado presente en la mente de la Institución desde la incorporación de los primeros aviones de instrucción de la Marina.

Además de estas importantes tareas, otra de las funciones que han cumplido estos aviones y que es fundamental para el desarrollo de la actividad aérea en la Armada es la calificación de instructores. Para que un piloto naval pueda mantener la alta calificación que le exige su desempeño en la guerra en el mar, requiere de continuas y permanentes actualizaciones y reentrenamientos en los modelos que vuela, los que son provistos por selectos instructores que iniciaron su actividad como instructores de la Escuela

de Aviación Naval. Con la experiencia acumulada, posteriormente han podido desempeñarse en excelentes condiciones como instructores de otros modelos de aeronaves en otros escuadrones más avanzados.

Pero la Escuela de Aviación Naval, no sólo forma pilotos, sino que también forma Oficiales Tácticos que se desempeñan como controladores de misión en aviones y helicópteros, ingenieros de aviación y mecánicos de aviación en todas las áreas de especialización de las aeronaves que la Armada posee y en general instruye a todo el personal naval que debe cumplir labores a bordo de

las aeronaves o bien apoyar su operación, como lo es el personal de a bordo en los buques de superficie encargado de las operaciones de vuelo, de las cubiertas de vuelo y del equipo asociado.

Por estas razones, la Escuela de Aviación Naval de la Armada de Chile, es insustituible. No hay otra que

pueda cumplir la diversidad de tareas encomendadas.

El único argumento entonces que se puede esgrimir es que sería más conveniente que la instrucción básica de los pilotos se efectuara en una escuela única en la Fuerza Aérea.

Ese argumento es contrario a los intereses de la Armada.

Sería incomprensible que todos los especialistas en aviación naval, se formaran en la escuela de aviación naval, pero no así sus pilotos. En realidad esto aparece como una incongruencia ya que la esencia de la estructura de la Aviación Naval está dada precisamente por sus pilotos.

La formación de un piloto debe llevar inserta la motivación y los principios por los cuales se guiará en el cumplimiento



de su misión en la guerra en el mar. Cualquiera distorsión de ellos puede llevar a la pérdida de valores y a la entrega que debe tener un aviador naval a su causa, pudiendo afectar al compromiso que la Institución espera de sus pilotos.

Si se analizan las realidades de otros países con vocación y tradición marítima, se puede apreciar que la gran mayoría han optado por mantener sus escuelas de vuelo institucionales, a pesar de su compromiso con las doctrinas conjuntas. Gran Bretaña, que ha aplicado la doctrina conjunta con gran intensidad, como embarcar en sus portaciones escuadrones de aviones navales y de la fuerza aérea (RAF), y que la instrucción de combate para volar los aviones Harrier se efectúa en una escuela conjunta, la Armada (Royal Navy) ha mantenido un escuadrón de instrucción básica, donde a sus futuros pilotos se les inculca, desde sus primeros contactos con el medio aeronáutico, los conceptos necesarios para su desempeño aeronaval en la Armada y donde además, pero no por eso deja de ser menos importante, se evalúan las aptitudes de los futuros pilotos, produciéndose por la tanto la selección de éstos. Creo que sería altamente inconveniente, que fuera otra institución la que evaluara las aptitudes de los futuros aviadores navales y por lo tanto decidiera su selección, la que se produce naturalmente en las primeras etapas de la instrucción de vuelo.

También hay otro aspecto que se debe considerar, que es el nivel jerárquico de los pilotos que se debe instruir.

La Escuela de Aviación de la Fuerza Aérea, es una escuela Matriz, donde se forman cadetes, sin embargo en la Armada y en las otras instituciones de la defensa, la instrucción de sus pilotos se efectúa en oficiales del grado de tenientes, por lo tanto esta situa-

ción produce una natural segregación y puede constituirse en una potencial fuente de problemas, como la Armada ya lo experimentó en las oportunidades en que se intentó efectuar la instrucción de sus oficiales pilotos en la escuela de aviación de la FACH.

Como un aporte a la doctrina conjunta que impulsa el Ministerio de Defensa, podría proponerse una situación de compromiso.

La Escuela de Aviación “Capitán Ávalos” debería continuar su condición de Escuela Matriz, formando a los cadetes que se convertirán en los futuros oficiales que requiere la FACH para sus necesidades y se podría constituir en la Escuela de Aviación Naval la “escuela conjunta” formadora de pilotos de las otras ramas de la defensa nacional que requieran especializar a sus oficiales. De esta forma se satisfaría la necesidad de cumplir con los requerimientos conjuntos con las necesidades de la Armada de mantener sus capacidades operativas en el ámbito aeronaval.

En atención a que la Escuela de Aviación Naval debe continuar instruyendo al personal de la Armada tal como se expresó en los párrafos anteriores, debiendo existir una unidad de criterios entre todos los especialistas, pilotos y no pilotos, que es necesario continuar formando instructores para mantener el nivel de excelencia que requiere la actividad aérea en la Armada, que los aviones de instrucción no sólo realizan labores de instrucción sino además misiones de combate y apoyo de combate y que además en la Escuela de Aviación Naval se le inculcan a los pilotos valores y principios fundamentales para el desarrollo de su carrera en la especialidad, se estima altamente inconveniente que los aviadores navales sean formados en otra Institución.

* * *