

CESEDEN

MANDO DE ENTRENAMIENTO DE LA R.A.F

(Del Boletín de Difusión del E.M. del Aire núm. 350)

- por el Mariscal del Aire Sir Leslie Mavor -
KCB, AFC, RAF

(The Royal Air Forces Quartely)



Mayo, 1971

BOLETIN DE INFORMACION NUM. 55 - I

INTRODUCCION

El Mando de Entrenamiento se creó para unificar los dos mandos independientes encargados del entrenamiento en vuelo y del entrenamiento técnico, en que había quedado dividido en 1940. La reunificación, largo tiempo aplazada, tuvo lugar finalmente el 1 de junio de 1968, impulsada por las medidas a tomar con el fin de mejorar la economía y la eficacia dentro de la estructura de Mando de la Real Fuerza Aérea en el país.

* * *

COMETIDO

El cometido del Mando de Entrenamiento, expresado de una manera sencilla, consiste en proporcionar, de la forma más económica posible, hombres y mujeres entrenados en cantidad suficiente y con una preparación adecuada para hacer frente a las necesidades del servicio. Lo importante a destacar aquí es el uso de los mínimos recursos posibles para llevar a cabo tal cometido. Hemos de tener presente que el entrenamiento es una función de apoyo y nunca debe producirse el caso de que la línea del frente tenga que sufrir las consecuencias del gasto excesivo de recursos para fines de entrenamiento. Por ello, la preocupación del Mando de Entrenamiento, en todos los niveles, es la de conseguir sus objetivos mediante el uso eficaz de los hombres y material de que dispone.

Para una mejor exposición, el cometido principal podemos desglosarlo en entrenamiento de oficiales, de tripulaciones de vuelo y de operarios.

Entrenamiento de Oficiales

El entrenamiento de oficiales, en la Real Fuerza Aérea, podemos dividirlo en cuatro grupos: entrenamiento previo al ingreso, inicial, profesional y de personal ya graduado.

Entrenamiento previo al ingreso. El entrenamiento de oficiales antes de su ingreso tiene lugar en los escuadrones del Mando de Entrenamiento Aéreo (ATC), en los de la Fuerza de Cadetes Combinados (CCF) y en los escuadrones aéreos universitarios. Las responsabilidades del Mando de Entrenamiento con respecto al ATC y a la CCF son de carácter administrativo solamente y no volveremos a mencionarlas en este artículo. Sin embargo, el funcionamiento de los escuadrones aéreos universitarios depende totalmente del Mando de Entrenamiento y está desempeñando un papel cada vez más importante en el entrenamiento previo al ingreso de los oficiales de la Fuerza Aérea. Existen en total 16 escuadrones aéreos universitarios, que atienden a 42 universidades y diversos centros docentes y se hallan repartidos por Inglaterra, Escocia, Gales e Irlanda del Norte. Estos escuadrones varían considerablemente en importancia y radio de acción y no existe una definición que pueda aplicarse a todos ellos con excepción de los tres propósitos comunes que se han propuesto:

- Estimular, entre los miembros de las universidades, a uno y otro lado de la línea de graduación, el interés por la Real Fuerza Aérea.

- Facilitar a los estudiantes seleccionados los medios para que prueben la vida militar y, en especial, el vuelo, antes de que ellos mismos se consagren al servicio de las armas.
- Proporcionar entrenamiento previo al ingreso al creciente número de aspirantes patrocinados por la RAF que asisten actualmente a las universidades, de acuerdo con el nuevo plan de ingreso de graduados y conservar su estímulo.

Los escuadrones aéreos universitarios están centralizados en un cuartel general que normalmente se encuentra junto al centro universitario. Estos cuarteles generales constituyen el centro del escuadrón aéreo universitario, así como el cuartel general administrativo y el centro en donde tienen lugar conferencias y demás actos con fines educativos.

Las actividades relacionadas con el vuelo tienen lugar en un campo de aviación situado lo más adecuadamente posible para el cuartel general del escuadrón, aunque en algunos casos se halla a gran distancia. El entrenamiento en vuelo se lleva a cabo en aviones Chipmunk, según el programa dispuesto por el Mando, con el fin de proporcionar a los alumnos unos conocimientos básicos sobre el arte de volar. El programa consta de tres años, pero la permanencia en el escuadrón durante el tercer año depende de que el aspirante muestre vivo interés por seguir la carrera de las armas al abandonar la universidad.

La mayoría de los escuadrones aéreos universitarios se han visto eficientemente apoyados en el pasado y de aquí en adelante aumentará su importancia en vista de que un título universitario será la calificación docente básica exigida para ingresar.

Entrenamiento inicial. El entrenamiento general inicial de los oficiales tiene lugar en Cranwell, para aquéllos que ingresan en calidad de cadetes de vuelo, y en el OCTU, en Henlow, para todos los demás oficiales. Estos cursos, y en especial el cursillo inicial que tiene lugar en Henlow, no pueden proporcionar más que los conocimientos básicos; el verdadero entrenamiento de los oficiales como tales continúa durante todo el tiempo que pasan en el Mando de Entrenamiento.

Entrenamiento profesional (oficiales de tierra). El entrenamiento profesional de los oficiales de tierra se lleva a cabo principalmente en tres escuelas. Cranwell es el centro de entrenamiento de ingenieros y de oficiales de material, administrativos y de Regimiento que ingresan en el cuerpo de oficiales de la "General List" (Escala General). Los cursos de ingeniería, que tiene lugar en Cranwell, son de diversos tipos, pasando desde el más comple-

to, destinado a los cadetes mecánicos de vuelo, hasta los cursos de dirección técnica para suboficiales recién ascendidos a la categoría de oficiales. El entrenamiento profesional de los oficiales que se van a encargar del material y de los trabajos administrativos tiene lugar en la "School of Education and Administration", en Upwood, mientras que los oficiales de control de tráfico aéreo reciben instrucción profesional en la "Central Air Traffic Control School", en Shawbury. Por lo que respecta a las ramas "profesionales", la responsabilidad del Mando de Entrenamiento se limita, en su mayor parte, a la importante tarea del entrenamiento con fines de "orientación, en el OCTU.

Entrenamiento de personal ya graduado. El Mando organiza una gran variedad de cursillos destinados al personal ya graduado, a los que asisten oficiales de casi todas las especialidades. Los instructores de vuelo son preparados en la "Central Flying School"; los oficiales ingenieros reciben entrenamiento de postgraduación en Crawell y en unas cuantas escuelas de instrucción profesional; los cursos para personal ya graduado, relativos a cuestiones de administración y dirección, tiene lugar en Upwood, y el "Royal Air Force College of Air Warfare" (Escuela de Guerra Aérea de la RAF) organiza cursillos para graduados, en los que se estudian sistemas de armas y operaciones aéreas. El Mando también es responsable de la administración del "Royal Air Force Staff College" (Escuela de Estado Mayor de la RAF), situado en Bracknell (que recientemente se hizo cargo de los cursos de Estado Mayor que se daban en Andover), y del "Junior Command and Staff College", en Tern Hill, que se creó para atender al entrenamiento de suboficiales en materias de buena organización y administración militar.

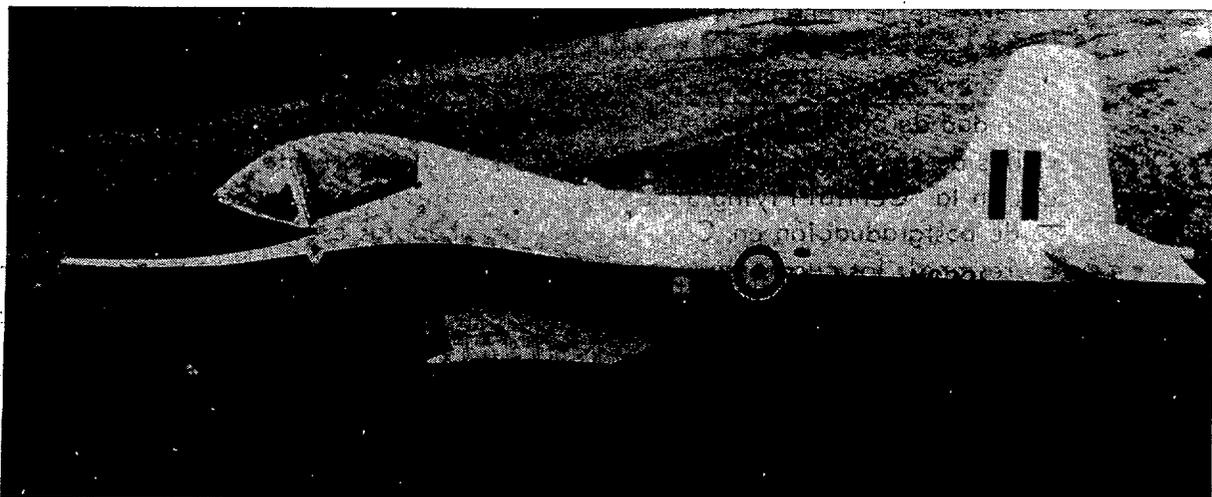
Entrenamiento de vuelo

El entrenamiento previo al ingreso. El entrenamiento previo al ingreso del personal de vuelo se lleva a cabo en los escuadrones aéreos universitarios por medio de vuelos de prácticas que tienen lugar en trece centros, distribuidos por todo el país, cuya finalidad es la de proporcionar experiencias en navegación aérea a los miembros del "Air Training Corps" (Cuerpo de Entrenamiento Aéreo) y a la "Combined Cadet Force".

Entrenamiento de pilotos.

El entrenamiento de los pilotos se compone de tres fases: primaria, básica y avanzada. La fase primaria (para aquellos que no han servido en un escuadrón aéreo universitario) tiene lugar en la escuela de vuelo primaria de Church Fenton, y consiste en un breve cursillo, a bordo de aviones Chipmunk, cuya finalidad es la de enseñar al piloto alumno las técnicas de vuelo elementales. También sirve para eliminar a todos aquellos

que, en sus primeros pasos en materia de vuelo, demuestran no poseer aptitudes para alcanzar el grado de piloto militar, con lo que se evitan mayores gastos inútiles. La segunda fase, o fase básica, del entrenamiento de pilotos tiene lugar a bordo de un Jet Provost, en Linton-on-Ouse, Leeming y Cranwell. El curso de estas tres escuelas es prácticamente el mismo, pero el curso en Cranwell, que se ajusta al programa de entrenamiento de los cadetes de vuelo, tiene mayor duración que en las otras dos.



Avión de entrenamiento Jet Provost

Una vez que los alumnos han pasado satisfactoriamente la fase básica de su instrucción, y ganando sus alas, pasan al entrenamiento avanzado en una de estas tres especialidades: "reactores rápidos", para aquellos que se consideran más aptos para las misiones de defensa aérea y de ataque a tierra; "polimotores", para aquellos cuyas aptitudes se adaptan más para misiones de transporte marítimo o de bombarderos de tipo medio, y "helicópteros", en la que se entrenan a todos los que van a pilotar aviones de ala rotatoria. Los graduados procedentes de las escuelas de entrenamiento avanzado abandonan el Mando de Entrenamiento para sufrir el entrenamiento de conversión operativo en el Mando en que van a prestar servicio.

Entrenamiento de otros miembros de la tripulación

En la actualidad, el entrenamiento de navegantes, oficiales de electrónica y mecánicos de vuelo se efectúa a bordo de los aviones Varsity en tres escuelas diferentes, pero, muy pronto, pasarán a la nueva escuela enclavada en Finningley. Cada una de estas tres categorías (mecánico de vuelo, navegante y técnico en electrónica) tiene un programa de entrenamiento diferente, pero los requisitos de vuelo son análogos y el buscar la mayor economía posible aconseja el combinar el entrenamiento en vuelo para las tres especialidades.

Entrenamiento de Personal ya graduado y cursillos de repaso

Este tipo de cursos tiene por objeto, especialmente, el volver a poner al día en materia de vuelo a aquellos que, durante un periodo de tiempo, han estado prestando servicio en tierra y también el entrenar a los instructores de vuelo de la "Central Flying School". Este entrenamiento en vuelo "de repaso", para pilotos, se lleva a cabo en la "School of Refresher Flying", en Manby; los vuelos "de repaso", para los demás miembros que componen las tripulaciones de vuelo, se efectúan en las escuelas correspondientes, de acuerdo con su especialidad.

Entrenamiento de operarios.

Aunque la misión del Mando que más cara resulta es, con mucho, la del entrenamiento de las tripulaciones de vuelo (sólo esta misión absorbe casi los dos tercios de los recursos de que dispone el Mando), la misión de más envergadura, en términos de cantidad de personal entrenado, es la del entrenamiento de personal subalterno y aprendices. En la Real Fuerza Aérea existen unos 200 oficios diferentes; por consiguiente, en esta breve exposición sólo se lleva a cabo. En términos generales, hay dos maneras de alistarse en la RAF: como adultos o como aprendices. Los adultos reciben un entrenamiento general básico en una escuela de reclutamiento y después pasan a una escuela de especialistas, donde siguen un curso relativamente corto, relacionado con el oficio que van a desempeñar, tras lo cual pasan a prestar servicio. Por el contrario, los aprendices siguen un curso de mucha mayor amplitud en una escuela de entrenamiento de especialistas, en donde la duración del curso oscila entre uno y tres años, según la especialidad a que se van a dedicar.

No hay duda de que el entrenamiento de aprendices en la Real Fuerza Aérea ha llegado a gozar de gran prestigio, tanto dentro del ejército como en la vida civil. Las escuelas de aprendices de la RAF (la más importante se encuentra en Halton) son conocidas en todo el mundo y han instruido a aprendices procedentes de las fuerzas aéreas de distintos países miembros así como de los países miembros de la Commonwealth. Por lo menos el 20% de los muchachos salidos de Halton llegaron a la categoría de oficiales y el 45% a la de suboficiales.

Hay cuatro grados de aprendizaje distintos, desde el técnico, en el que los muchachos son preparados durante tres años para que puedan ocupar puestos técnicos en los que se precisan grandes conocimientos y destreza, hasta el administrativo, que requiere "destreza corriente", en el que se entrena a los jóvenes por espacio de un año para oficios tales como el de cocinero o escribiente. El aprendiz técnico puede alcanzar el grado de cabo segundo si ha seguido los cursos lo suficientemente bien, y el propósito del programa de aprendices técnicos es el de facilitar un número suficiente de soldados altamente cualificados, capaces de avanzar rápidamente hasta los mayores grados de la esca-

la de suboficiales. Durante el entrenamiento de estos jóvenes se presta especial atención a la aproximación de sistemas y al desarrollo de las aptitudes genuinas. El programa de los otros tipos de aprendizaje no exige para el ingreso el mismo nivel académico elevado y tiene por finalidad el proporcionar los acontecimientos básicos para el ejercicio de solamente una actividad dentro de un grupo gremial. En la "Craft List I" (Relación de Oficios nº 1) aparecen algunos de los oficios de tipo técnico o de electrónica que requieren dos años de instrucción y los que se gradúan salen con la categoría de suboficiales técnicos. Los oficios que figuran en la "Craft List II" y los aprendices administrativos requieren un entrenamiento de un año de duración y salen como SAC (Senior Aircraftman) o LAC (Leading Aircraftman) para oficios tales como el de telegrafistas, escribiente, cocinero o empleado de abastecimiento.

Entrenamiento de personal ya graduado

Los cursillos de entrenamiento de repaso, para soldados, del Mando de Entrenamiento son casi tan amplios como los de iniciación. El entrenamiento de personal ya graduado comprende un amplio sistema de cursos de postgraduación y repaso encaminado a mantener a todos los operarios experimentados al corriente de los adelantos conseguidos dentro de su correspondiente profesión, y garantizar que tengan la oportunidad de aprender las técnicas de un nuevo oficio, dado el caso de que el que desempeñan cayera en desuso. Además el aprendizaje de cualquier nueva técnica aplicable al oficio que desempeñan, existe una constante necesidad de que muchos de los operarios asistan a unos cursillos en donde aprendan el manejo del nuevo equipo que entra a prestar servicio. Algunos de estos cursos tienen lugar dentro del Mando y otros son organizados por los fabricantes: la asistencia de personal militar a los cursillos organizados por los fabricantes de equipo es responsabilidad del Mando de Entrenamiento.

ORGANIZACION

La principal misión de entrenamiento del Mando se concentra en cierto número de escuelas de instrucción (algunas de las cuales ya han sido citadas), que desde el punto de vista de su función básica pueden dividirse en tres grupos. Hay además cuatro formaciones de especialistas con carácter de grupo y el Mando también es responsable, sólo desde el punto de vista administrativo, de otras dos formaciones de especialistas, "Royal Air Force Staff College" (Escuela de Estado Mayor de la RAF) y la organización de Cadetes del Aire. El edificio del nuevo cuartel general, en Brampton, se terminó a tiempo para la unificación de los dos Mandos anteriores y, por haberse construido ya para este fin, sus instalaciones se adaptan perfectamente a las necesidades del nuevo Mando.

Grupos

El Grupo nº 22, con cuartel general en Buntingsdale Hall, cerca de Tern Hill, se encarga del entrenamiento previo al ingreso y del inicial de los oficiales que ingresan directamente, y de los operarios que ingresan como adultos. Controla la Unidad de Entrenamiento de Oficiales Cadetes, de Henlow, la Escuela de Vuelo Primaria, de Church Fenton, y las escuelas de entrenamiento de reclutas de Swinderby (RAF) y Spitalgate (WRAF); ésta última es también la Maestranza de la WRAF. El Grupo es también responsable del funcionamiento de los 16 escuadrones aéreos universitarios.

El Grupo nº 23, con cuartel general en Linton-on-Ouse, es responsable del entrenamiento en vuelo básico de aquellos que ingresan directamente como pilotos y del entrenamiento en vuelo avanzado de todos los pilotos. Sus escuelas se ocupan también del entrenamiento de todos los mecánicos de vuelo, técnicos de electrónica y navegantes, así como de los controladores de tráfico aéreo y personal de señales aéreas (tanto oficiales como personal subalterno).

El Grupo nº 24, con cuartel general en Rudloe Manor, es el responsable del reclutamiento e instrucción de aprendices y se encarga también del entrenamiento de todos aquéllos (hombres y mujeres) que entran a prestar servicio como adultos. El Grupo lleva también a cabo una considerable labor de entrenamiento de postgraduación de todo el personal que desempeña diversos oficios y, además, controla el entrenamiento profesional (tanto inicial como de postgraduados) de aquéllos oficiales del servicio de tierra que no asisten a los cursos que se realizan en Cranwell.

Formaciones con carácter de Grupo. Las formaciones independientes, con categoría de grupo, dentro del Mando, son:

- La "Royal Air Force College" (Academia de la Real Fuerza Aérea), Cranwell.
- La "Central Flying School" (Escuela Central de Vuelo).
- El "Officers and Aircrew Selection Centre" (Centro de Selección de Oficiales y Tripulaciones de Vuelo).
- La "Royal Air Force College of Air Warfare" (Escuela de Guerra Aérea de la RAF), Manby.

La última de estas formaciones recibe algunas de sus misiones directamente del Ministerio de Defensa. Las otras dos organizaciones, con carácter de grupo, pertenecientes al Mando, la "Royal Air Force Staff College" (Escuela de Estado Mayor de la RAF) y

la "Air Cadet Organisation" (Organización de Cadetes del Aire), dependen del Ministerio de Defensa en lo que respecta a tareas a desarrollar.

La Academia de la RAF, en Cranwell, se ha ocupado, desde su fundación en 1920 por Lord Trenchard, de la instrucción, como oficiales y profesionales, de todos los cadetes de vuelo que ingresan en la Real Fuerza Aérea y que van a estar prestando servicio en la misma con carácter permanente en las secciones de Misiones Generales y en las recientes ramas de Material y Servicio Administrativos, así como también en el Regimiento de la Real Fuerza Aérea. Este papel histórico está a punto de terminar, ya que la última promoción de cadetes de vuelo será la que va a ingresar este otoño. La primera de las promociones de graduados, que desplazará al antiguo programa de cadetes de vuelo, ingresará en la Academia en este año. Para 1974 se habrá completado el período de transición de la era de los cadetes de vuelo a la era de los graduados universitarios.

La Escuela Central de Vuelo, cuyo cuartel general se encuentra enclavado en Little Rissington, cuenta con aviones de ala fija y helicópteros para proceder al entrenamiento de todos los instructores de vuelo de la Real Fuerza Aérea, Marina Real y Cuerpo Aéreo del Ejército, además de encargarse también del entrenamiento de instructores de otras fuerzas aéreas. La Escuela Central de Vuelo aloja también una Inspección, conocida como el "Ala de Exámenes", cuyo cometido es el de controlar la calidad de entrenamiento en vuelo que se lleva a cabo en todo el Mando y, desde luego, en todos los servicios. Por motivo de conveniencia y economía, los vehículos de ala giratoria de la Escuela Central de Vuelo constituyen también la Escuela de Entrenamiento en Vuelo en Helicópteros de la RAF.

La Escuela Central de Vuelo desempeña además otra actividad que le ha hecho internacionalmente famosa: es el hogar del Equipo de Acrobacia de la RAF, los Flechas Rojas (Red Arrows). El equipo está constituido por instructores de vuelo competentes y organizan anualmente unas 100 exhibiciones de vuelo por todo el Reino Unido, Europa y Oriente Medio. Es muy natural que este equipo tenga su base en la Escuela Central de Vuelo, ya que su tema ha sido y sigue siendo la defensa de la técnica del vuelo puro.

El Centro de Selección de Oficiales y Tripulaciones, en Biggin Hill, se ocupa de la selección y clasificación de todos aquellos jóvenes que solicitan su ingreso en la Real Fuerza Aérea, mientras que la Escuela de Guerra Aérea de la RAF se ocupa de la mayoría de los cursos, de postgraduación de especialistas, más importantes, destinados a los oficiales de graduación intermedia pertenecientes a la sección de Misiones Generales.

EL FUTURO

El mayor obstáculo con que se encuentra el Mando en la actualidad es el de encontrar nuevos medios para reducir el costo de las tareas de instrucción, mientras que,

al mismo tiempo, se mejora la calidad del entrenamiento facilitado. En otras palabras, - nuestra mayor preocupación actual y del futuro es la de mejorar nuestra eficacia como - instructores.

Entrenamiento de las Tripulaciones de Vuelo

El entrenamiento de las tripulaciones es y, probablemente, seguirá siendo la más cara de nuestras operaciones. Esperamos conseguir la instrucción de todos los miembros que componen la tripulación, a excepción de los pilotos, en un mismo lugar, pero, con todo, la mayor parte de los gastos de entrenamiento de tripulaciones se deben al entrenamiento de los pilotos. El ya muy experimentado procedimiento de entrenamiento básico y entrenamiento avanzado (con o sin una fase primaria de clasificación) se ha venido utilizando durante muchos años sin apenas sufrir modificación. Sin embargo, cada vez resulta más notorio el que el costo de un entrenamiento "universal" para todos los pilotos es tá resultando económicamente insostenible, así como necesario, en un sentido estrictamente práctico. Unido a esto el hecho de que la actual generación de aviones de entrenamiento está aproximándose al fin de su vida de servicio, nos está dando la oportunidad de efectuar una serie de valoraciones de todo el proceso de instrucción de pilotos. Los resultados de este estudio demuestran que las necesidades futuras de los pilotos podrían satisfacerse a un precio aproximado a las dos terceras partes de la actual si se especializara a los pilotos según las misiones para las que están destinados, después de una fase básica de unas cien horas de entrenamiento en un avión relativamente sencillo, y si las tres especialidades de pilotos entrenados que siguen la fase de entrenamiento avanzado tubieran un programa todavía más especializado que el que se sigue en la actualidad, haciendo uso, en cada especialidad, de un avión específicamente diseñado para salvar el vacío que queda entre el final de la fase básica y el ingreso en la OCU. El máximo objetivo de esta filosofía será el de enseñar cada ejercicio en la fase más económica posible del entrenamiento de un piloto. La necesidad de hacer el mayor uso posible de los efectivos existentes - exigirá, sin ningún género de dudas, introducir algunas modificaciones en este programa ideal, pero es de esperar que la adopción incluso, de una solución de compromiso permita entrenar a los pilotos hasta unos niveles por lo menos tan buenos como los de hoy, pero a un precio considerablemente menor que el de los métodos empleados en la actualidad.

Entrenamiento de Oficiales

El desarrollo de entrenamiento de oficiales ha quedado relegado por la decisión de la "Air Force Board" (Consejo de la Fuerza Aérea), tomada en 1968, de sustituir la forma de ingreso de los cadetes de vuelo de Cranwell por la de graduados universitarios. Las consecuencias de tal decisión en todo el funcionamiento de Cranwell son difíciles de conocer y todavía no se han estudiado en su totalidad, pero resultan lo suficientemente - claras para el futuro patrón que vamos a ver surgir.

La última promoción de cadetes de vuelo ingresará en Cranwell este otoño y se entregarán los despachos en 1973. La primera promoción de graduados ingresará en este mismo año. El curso de instrucción a desarrollar para la promoción de graduados no se ha decidido todavía con detalle, pero no hay duda de que será considerablemente diferente al tipo de curso al que estaban acostumbradas las generaciones de cadetes de vuelo. Los estudiantes estarán más maduros y mejor educados que sus predecesores y habrá que buscar la manera de inculcarles las viejas virtudes de los cadetes de vuelo sin apagar la independencia de pensamiento disciplinado, implantada y cultivada en ellos durante su educación universitaria. Esto constituye sin duda alguna un gran obstáculo para nosotros, pero confiamos que los resultados serán merecedores de cualquier esfuerzo por nuestra parte.

El resto (e incidentalmente el grueso) de los oficiales continuará seleccionándose por los mismos procedimientos que en la actualidad y su introducción inicial como oficiales seguirá realizándose en la OCTU (Unidad de Entrenamiento de Cadetes Oficiales); pero es de esperar que con el tiempo llegue haber una relación más estrecha entre la OCTU y Cranwell y que se consiga una mayor eficiencia mediante el logro de unos niveles más uniformes y una reducción en los gastos de funcionamiento directos.

Instrucción de Operarios

El futuro patrón de este tipo de entrenamiento efectuado por el Mando está dictado, como en el caso del entrenamiento de vuelo, por la necesidad de proporcionar hombres entrenados más eficientemente que en el pasado. En la actualidad, el Mando invierte en este tipo de entrenamiento menos de un tercio de todos los recursos con que cuenta, medidos en términos monetarios, y por ello existe menos urgencia, en lo que a búsqueda de una mayor eficiencia se refiere, que en el caso de la instrucción de vuelo. De cualquier modo, es probable que el movimiento hacia una mayor eficiencia sea de naturaleza evolutiva más que revolucionaria; ninguno de los elementos utilizados en el entrenamiento de operarios resulta espectacularmente caro y cabe esperar que la progresiva introducción de métodos, organización y filosofías perfeccionados nos lleve gradualmente a alcanzar los resultados deseados. Ya se han tomado las medidas para concentrar las escuelas de instrucción de operarios en centros mayores y bien dotados para introducir métodos de enseñanza mejorados, tales como instrucción programada. El campo más prometedor para futuras mejoras, aparte de la reducción de gastos superfluos mediante la racionalización del trabajo, parece residir en la forma de hacer un mayor empleo de todos los recursos con que ya contamos.

Llevamos ya algún tiempo estudiando este problema y hemos desarrollado un concepto conocido como entrenamiento de "flujo continuo". Este proceso está destinado a sustituir a los actuales métodos de instrucción de admisiones fijadas, programas rígidos, niveles de progreso estipulados y períodos fijos de admisión de instancia, por un sistema -

de instrucción modular programado para aceptar a los aspirantes cuando éstos lo deseen, - hacerlos pasar por las escuelas correspondientes a un ritmo de aprendizaje apropiado para cada individuo y graduar a cada hombre cuando esté debidamente preparado. En otras palabras, utilizando las modernas técnicas de programación y enseñanza, intentaremos acoplar el sistema a cada individuo en vez de exigir que cada individuo se ajuste al sistema.

RESUMEN

La máxima aspiración del Mando de Entrenamiento consiste en atender a las necesidades del servicio, relativas a hombres altamente preparados, sin efectuar grandes desembolsos con cargo a su asignación del presupuesto de Defensa. El Mando entrena a los hombres hasta unos altos niveles y deberá seguir haciéndolo con el mínimo de desperdicio, no sólo porque el desperdicio resulta caro, sino porque todos los servicios se enfrentan al continuo problema de falta de personal. Por lo tanto, resulta necesaria una mayor eficacia en la organización y en los métodos y se realizan tremendos esfuerzos para alcanzar esta meta. En todos los niveles del Mando se procede a un minucioso estudio de cada uno de los aspectos de nuestra organización y métodos, siempre con el propósito de facilitar personal mejor preparado y a un menor costo.

El aumento de eficacia que buscamos no vamos a conseguirlo de repente; se lo logrará, mediante un perfeccionamiento regular y continuado, al cabo de algunos años. Ya tenemos claras muestras de adelanto, por ejemplo, en la reestructuración de la filosofía del entrenamiento de vuelo, con su posible reducción de gastos; pero el campo del entrenamiento es tan vasto y tan diverso que una sola solución no puede aplicarse a todo él.

El Mando de Entrenamiento está muy al tanto de las necesidades de la moderna fuerza aérea y lleva a cabo su misión de acuerdo con ellas. Sabe a qué tipo de problemas ha de enfrentarse en el futuro. Todos los que prestan servicio en él son conscientes de que su misión es la de dedicarse al entrenamiento de los jóvenes y que tienen en sus manos la oportunidad de encauzar el idealismo, la energía y el entusiasmo de la juventud hacia el servicio a la patria.