

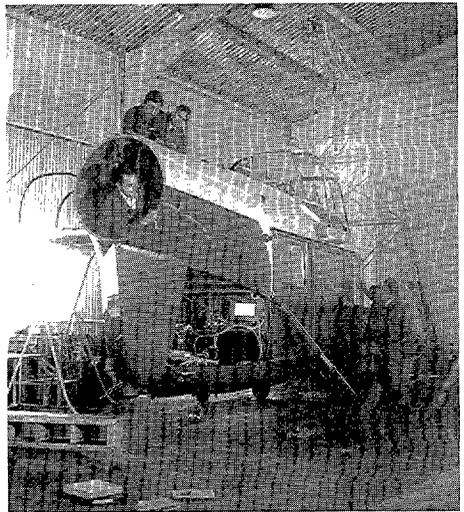
CIENCIA Y EXPERIENCIA



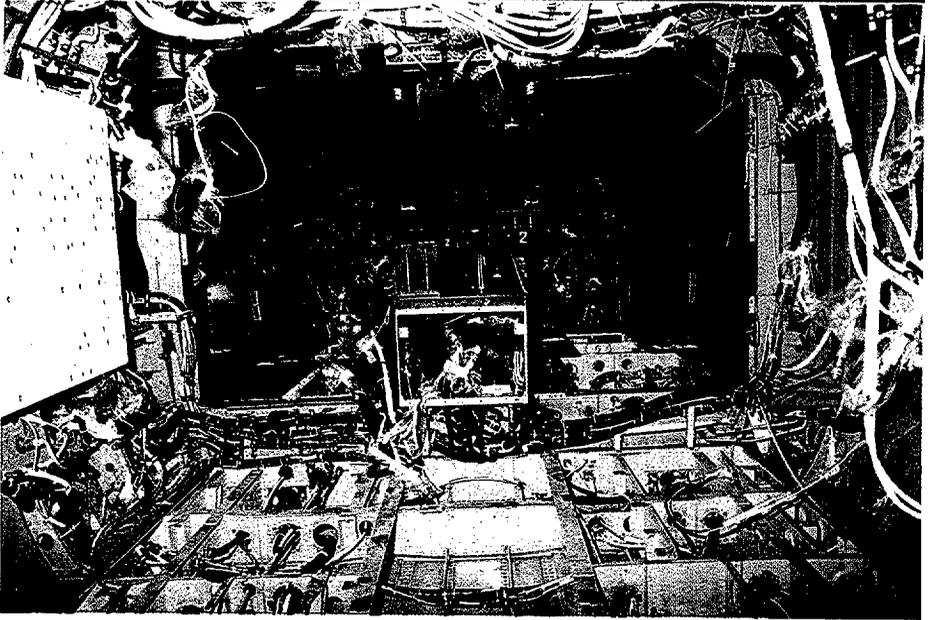
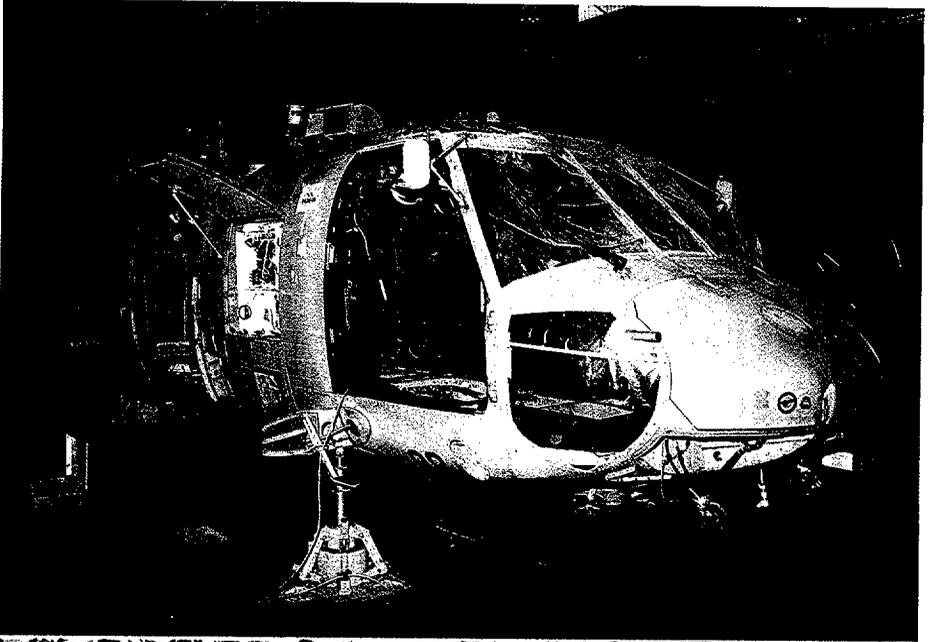
ULTIMAMENTE me viene con frecuencia a la memoria esta expresión que da nombre al artículo, muy extendida al final de los años 60 y primeros de los 70 en la Flotilla de Aeronaves, y que más que una frase intentaba ser una descripción gráfica del sistema organizativo y funcional de la Armada, en general, y de la Flotilla de Aeronaves, en particular en aquella época.

Esta «definición» estaba claramente representada en la dotación de un helicóptero, cuyo copiloto, un oficial joven con cara de listo con una buena formación aeronáutica y que se sabía al dedillo todos los procedimientos y emergencias, en una palabra, pura teoría, era la «ciencia», y por contra el piloto, un «pionero» formado en los tiempos gloriosos donde lo que primaba era la aventura, el riesgo y el instinto, poco proclive a las reglas y normas de la navegación aérea, pero con muchos «mejillones» y una infinidad de horas de vuelo que le proporcionaban una seguridad y confianza envidiables, era la «experiencia».

La imagen que evoco tenía, cómo no, su reflejo y mayor trascendencia en el Cuerpo de Suboficiales, hoy Cuerpo de Especialistas. En esa época era frecuente ver en cualquier hangar a un suboficial entrado en años trabajando a lomos de un helicóptero, observado muy de cerca por otro joven recién salido de la escuela, que no se perdía detalle del trabajo que estaba realizando su mentor y proporcionaba, previa petición, todo el utillaje necesario sin decir una palabra; no creo que en un quirófano existiera una simbiosis tan conseguida, ni un respeto mayor del aprendiz por su maestro. Algunos de estos magníficos suboficiales fueron tentados en su día por la toda poderosa MacDonnell Douglas con ocasión del programa «Matador», al reconocer en ellos a unos extraordinarios mecánicos, sin importar demasiado que su nivel de inglés distara mucho del 3.3.3.3. y sin exigirles una «inmersión lingüística» para remediarlo.



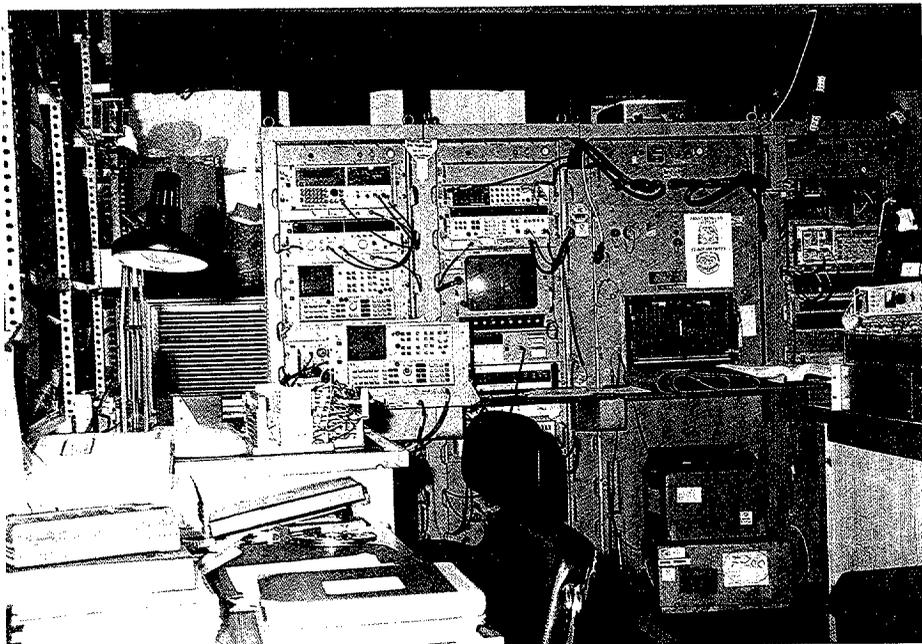
Momento de una revisión mayor de un helicóptero Sikorsky SH-55 denominado familiarmente *Pepo*, donde se puede observar la simplicidad de la aeronave (año 1965).



Momento de una revisión mayor (SDLM) de un helicóptero *Sikorski* de tercera generación SH-60B LAMPS, donde se puede observar la complejidad de las aeronaves actuales y la profundidad que se alcanza en su mantenimiento en Rota (año 1995). Vista exterior e interior del H/C SH-60B.

Las escuelas, por razones obvias, imparten una formación general en sus áreas de conocimiento, sin tiempo ni posibilidad de detenerse en estudiar los miles de equipos que actualmente están en servicio en nuestras unidades y que se renuevan constantemente. Es, por tanto, lógico y natural que el especialista complete su formación en estas unidades de la mano de otros más antiguos y, lo que es más importante, sobre el material. Este tipo de transmisión de conocimientos ha demostrado ser inmejorable a lo largo del tiempo y ha sido la regla de oro que ha permitido a la Armada llegar donde está. Indiscutiblemente el aprendizaje es más lento, pero invariablemente más profundo y duradero. Además, se cuidaban los relevos, procurando solapes entre el entrante y saliente, especialmente en los destinos claves. Ahora se hace gala de un ingenuo optimismo creyendo que con tener la plantilla cubierta es suficiente, sin darnos cuenta que, de esta manera, en un brevísimo período de tiempo, como se diría en una bodega jerezana, «nos habremos bebido la madre».

En estos momentos, en los que el material cada día es más complejo, costoso y difícil de manejar por su alta tecnología, la normativa vigente obliga a nuestros mantenedores a peregrinar por un muestrario variopinto de destinos, donde el material que se utiliza es totalmente diferente de un sitio a otro, siendo en muchos casos de poca utilidad los conocimientos específicos previos. Es



Banco automático de pruebas HTS para el SH-60B instalado en el taller de electrónica del 2.º Escalón.

fácil concluir que hoy en día no es posible alcanzar la experiencia que tan buenos frutos nos dio en otro tiempo, y cuyo principal objetivo no era otro que el «perfeccionamiento de la rutina», imprescindible cuando la complejidad del material y los reducidos márgenes de tolerancia permitidos no admiten errores que pueden dar lugar a severos daños al personal o al material, catastróficos en unos casos y de costosa reparación en otros. Por si esto no fuera suficiente, el inexperto se convierte en un problema añadido. ¿Qué oficial en su carrera naval no se ha encontrado con el típico reparto de guardias de mar descompensado?; cuentan que un día, a bordo de un viejo destructor, cuando el segundo revisaba el «plan de combate», al hacerle una observación al jefe de Máquinas porque en la primera guardia de calderas había el doble de gente que en las otras dos, me respondió muy serio y preocupado «mi Segundo, es que en esta guardia está el cabo Benito que es otro instrumento más a vigilar».

No parece clara la posibilidad de modificar la normativa actual, aunque la necesidad es palpable, de manera que nos permita sacar el máximo provecho de unos profesionales muy especializados, cuya formación cuesta muchísimo, pero si queremos evitar la imagen tan desoladora que representa ver en las instalaciones de la Armada equipos tan costosos sin poder utilizarse por falta de manos expertas, es necesario agudizar el ingenio para encontrar una solución, y no tenemos mucho tiempo.

Miguel LÓPEZ NUCHE

