

Aeronáutica Militar

POLÍTICA AÉREA

Doctrina de empleo

Por Alfonso de Orleans y Borbón
Infante de España y General del Aire

X.—Axioma 12: Es más importante tener numeroso personal adiestrado que mucho material, aunque hace falta un mínimo de ambos. * * *

En el axioma XI, someramente esbozado en mi último artículo, se puede ver cómo durante la guerra una buena industria debe poder no sólo aumentar su producción, sino también dar mejores armas a las Fuerzas Aéreas.

Es decir, que los prototipos pasan a fabricarse en series con un mínimo de pérdida de tiempo. Se puede tomar como normal tardar un año desde que queda aprobado un prototipo hasta que sea entregado en serie a las Unidades de Aviación. Este tiempo medio es más o menos corto, según el tamaño y características del avión. Como sabe todo el mundo, no se construye un avión sacrificando todo a su rendimiento bélico, sino que hay que tener en cuenta facilidad de construcción y reparación.

Podemos, además, tener una reserva de ciertas piezas en parques que permita el rápido aumento de aviones disponibles durante las primeras semanas de la guerra.

Lo que no podemos tener es un parque de aparatos de reserva.

Habrán aparatos de reserva en las Unidades, pero en Parque, no.

La práctica ha demostrado que todo aparato que no vuelva de cuando en cuando, queda pronto inservible.

Para no cansar a mis lectores, no seguiré con el largo relato de cómo se piensa sobre parques y reservas de material en varias naciones, pero sí les diré que en las naciones que tienen buena Aviación (como Alemania, Inglaterra y Estados Unidos) se piensa que cuando estalla la guerra y viene la movilización industrial, es posible que se pueda producir material más rápidamente que personal, por bien organizadas que estén las Escuelas.

Admitido este principio, fueron más lejos y decidieron que las dificultades de aumento de personal crecen proporcionalmente al empleo. Si se puede hacer un buen piloto de guerra en un año, se necesita más tiempo para convertir a este piloto en un buen Jefe de escuadrilla, y así sucesivamente.

A partir de 1919, Alemania e Inglaterra tuvieron que resolver el problema de formas diversas, porque se les planteaba a cada una con factores distintos.

Elimino a Francia, por considerar que esta guerra ha confirmado la apreciación de Lindbergh del poco peso del Armée de l'Air como instrumento bélico. Su nombre basta para indicar su servidumbre a tierra.

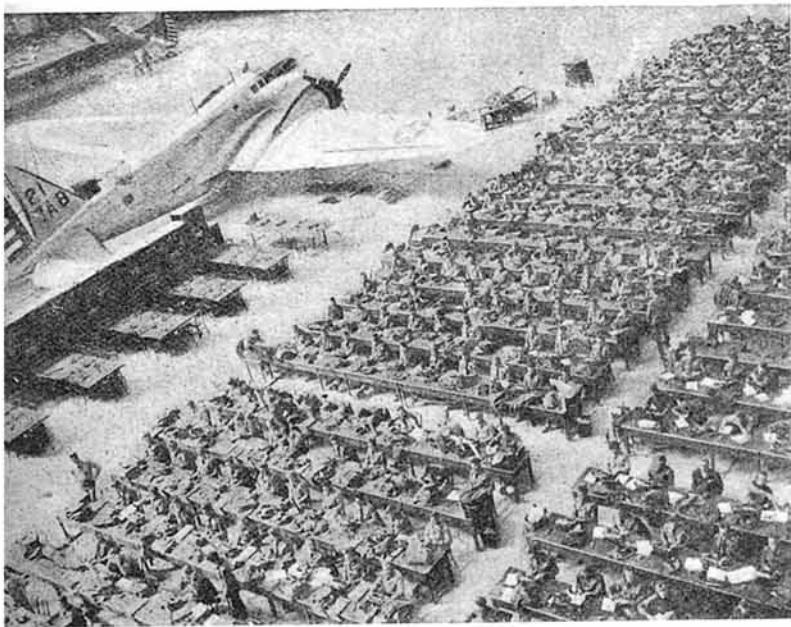
Esta servidumbre ha tenido resultados catastróficos, como puede leerse en el proceso político de Riom.

Describiremos muy someramente el problema planteado a Inglaterra. Al terminar la guerra 1914-18, Inglaterra era la única nación que tenía Aviación independiente. El Consejo de Defensa Imperial decide que no podrá haber una guerra europea antes de 1935 y que tienen quince años para prepararse.

En vista de esta decisión, Inglaterra deshace el mosaico existente de la R. A. F., resultado de la amalgama de R. F. C. (Aviación del Ejército) y R. N. A. S. (Aviación de Marina), con la disparidad de pensamiento natural entre Oficiales de Tierra y Mar.

Decidieron conservar los mandos superiores que tuvieran ideas aéreas puras, seleccionar el personal de Jefe de grupo hacia abajo y con la Academia de Cranwell tener Oficiales aéreos cien por cien. La tropa será siempre reflejo del Oficial. La Escuela de Mecánicos de Halton tenía en 1921 5.000 alumnos, y nunca se redujo.

Por lo tanto, en 1919 se hizo una reducción sin precedente en la R. A. F.



Mientras se edifican escuelas suficientes, estos 900 alumnos de la Escuela de Radio de Aviación Militar de Scott Field (Estados Unidos) utilizan un hangar para recibir al oído mensajes en Morse.

FECHA	OFICIALES	TROPA	APARATOS	PRESUPUESTOS
Novbre. 1918	30.000	300.000	25.000	200.000.000
Id. 1919	5.000	54.000	2.500	16.000.000

Estas cifras son elocuentes.

Ante todo, se quiso tener calidad y no cantidad. Se quiso hacer Arma y espíritu aéreo, y no de mar o tierra. Se especializó la tropa, exigiendo gran cultura y capacidad técnica. Al hacer un licenciamiento tan enorme, se pudo seleccionar lo mejor. Se cuenta la anécdota de un personaje político, quien hablando con un Jefe importante de la R. A. F. para investigar cómo se realizaban las economías, le sugirió que se gastaba demasiado en la educación e instrucción de la tropa. El Jefe le explicó que toda la tropa de Aviación tenía que tener conocimientos técnicos especiales. El político objetó: "¿Me va usted a decir que todos esos hombres que he visto y que parecen soldados son técnicos especializados?" El Jefe aéreo lo miró con tristeza y contestó: "Por Dios, no me diga que ha visto algún aéreo (en inglés airman) que parece un soldado."

Esta respuesta da idea del elevado sentimiento de superioridad que tenían las fuerzas aéreas, a pesar de su poco abolengo.

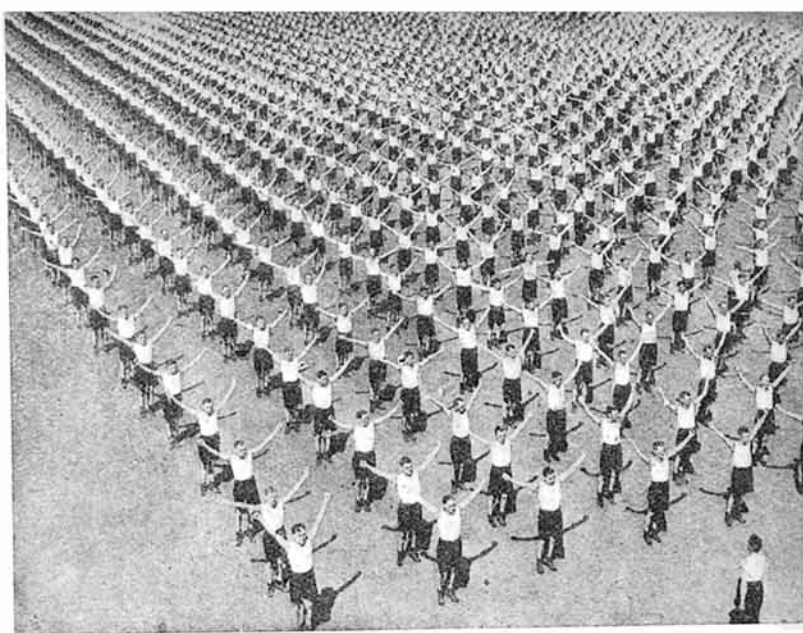
En 1922 se creó el Colegio de E. M. del Aire. No olvidaré nunca ciertas palabras del Vicemariscal aéreo Brancker dirigidas a los alumnos: "Les ruego encarecidamente sigan estudiando el Ejército y la Marina, porque cuando algunos de ustedes lleguen a ser Mariscales del Aire, tendrán que saber mandar estas dos fuerzas combatientes (Fighting Forces), pues entonces ya serán servicios auxiliares del Arma principal, que es el Aire."

El que era Jefe del Colegio entonces es hoy el Comandante en Jefe del Extremo Oriente, Mariscal aéreo sir Robert Brooke-Popham. Su puesto de mando está en Singapur, y manda Aire, Mar y Tierra.

Pero ya en 1922, en Mesopotamia, las fuerzas del Ejército y de la Marina estaban a las órdenes del Aire, bajo el Vicemariscal sir John Salmond.

El volar (como piloto, naturalmente) fué considerado de poca importancia, ya que tanta gente lo hacía; señoras viejas y señoritas jóvenes hacían viajes pilotando, que han hecho historia. En cambio, siempre se dió gran importancia volar bien como Jefe de formación en combate. Era corriente ver un comodoro aéreo haciendo acrobacia con precisión. En todo, hasta en detalles como nomenclaturas, tuvo el Ministerio del Aire cuidado de diferenciarse en lo posible del Ejército y de la Marina. Se huyó de nombres como Regimiento, General, División, etc. En una palabra, se respiraba Aire puro. Se dió enorme importancia al Mando. Por medio de cultura física y deportes, se conservan jóvenes y alegres los Jefes de edad avanzada.

Se formó una cabeza grande por creer que es difícil hacer Jefes durante la guerra. No creen en pilotos de tropa en paz (en guerra, el Profesor de Matemáticas en la Universidad, excelente jugador de rugby y buen piloto, será en el acto Sargento Piloto), porque quieren gente culta capaces de ser Jefes y porque el aumento de sueldo es pequeño, comparado con el gasto total de avión, combustibles y municiones. ¡Qué importan 40 pesetas más de sueldo al día si la hora de vuelo cuesta 8.000 pesetas! Para evitar taponamiento y crear grandes reservas, sólo un tercio son pro-



Ejercicios gimnásticos de 2.000 reclutas de la R. A. F., en algún lugar del Imperio Británico.

fesionales, y dos tercios, de servicio corto (cuatro a siete años). Además, hay la reserva y la territorial de Aviación.

Por estos medios, desde 1919 a 1936 trató Inglaterra de tener personal, y, sobre todo, Mando, para poder hacer frente a una guerra.

El lema era: "Más personal que material, y dentro del personal mucha cabeza."

A pesar de esto, vemos el enorme desarrollo que han dado las Escuelas de Ultramar, tanto de personal volante como de Tierra, por no considerar que la reserva de personal que tenían sería suficiente para la avalancha de aparatos que recibiría de América a partir de 1942. No se conocen las cifras exactas, pero es posible que la producción de aviones en los Estados Unidos pase de 40.000 anualmente. Hay muchas personas que no creen posible estas cifras. Les recordaré que una sola Casa constructora de automóviles tuvo una producción diaria de 10.200 vehículos en el "Año de la Prosperidad".

Tanto Ford como General Motors, producen normalmente más de 2.500.000 vehículos anualmente cada uno. Es curioso ver que los EE. UU. tratan de aumentar su personal más rápidamente que su material. Daré algunas cifras:

Actualmente hacen para el Ejército 12.000 cadetes pilotos al año. Esperan llegar a la cifra de 30.000 al año cuando el número de Escuelas haya sido aumentado de 51 a 85.

En 1943 el Ejército tendrá 56.000 aparatos.

Aparatos enviados a Inglaterra en 1941:

Enero, 1.036; febrero, 972; marzo, 1.216; abril, 1.389; mayo, 1.334; junio, 1.476.

En este período (o sea, enero-junio inclusive) se han gastado 613.748.000 dólares en construir nuevas fábricas de Industrias Aeronáuticas.

Agosto de 1941: Hay 67.763 pilotos civiles, 13.004 pilotos comerciales y 1.510 pilotos de Líneas Aéreas.

Mujeres con título de piloto civil, 2.562, y con título de piloto comercial 171.

Hay 22.025 aviones civiles en vuelo.

El milagro alemán:

El que no haya estado en Alemania en 1918 y los quince años que siguieron, no puede comprender cuánto se puede sufrir moral y físicamente sin quejarse, sin perder la fe en el porvenir. Nunca podrá Alemania olvidar el ejemplo que sus Oficiales y sus familiares dieron en los años de la miseria y del desarme.

El Tratado de Versalles obligó a los alemanes a entre-

gar sus aviones, sus motores de avión, arrasar sus hangares, incluso los de segundo orden civiles. Les prohibía tener aviones con motor al principio. Después fueron permitiendo motores más y más potentes, y, por fin, se les autorizó tener aviones civiles de cualquier potencia. Les permitía el Tratado tener seis Oficiales de la Reichswehr en instrucción como Aviadores militares.

Hasta que vino Hitler al Poder no tuvo Alemania Fuerzas Aéreas. En papel, sin embargo, cierto número de sus antiguos Jefes seguían organizando la futura Luftwaffe, y en avionetas se practicaba caza y en aviones de línea se formaban tripulaciones de gran bombardeo.

Se hizo toda una organización enmascarada. Los grandes técnicos, como Dornier, Heinkel, Messerschmitt, etcétera, seguían trabajando, y la Casa Junkers creo que hubiera quebrado varias veces sin la ayuda del Estado, a pesar de sus ingresos, porque sus gastos en experimentación eran grandes. Se estudió toda movilización industrial detalladamente; se hizo el cálculo de construcciones de fábricas, de materiales, de transportes, de ingenieros y obreros, etc. Es decir, se vió que, en caso de necesidad, se podían producir miles de aviones al mes. ¿Quién los tripularía? ¿Cómo hacer pilotos tan rápidamente y en tal número sin hacer una preparación de Escuelas que diera motivo a una intervención anglo-franco-ruso-polaca?

La base fué el vuelo a vela.

Un piloto de velero que sepa hacer un viaje triangular (título superior) sabe volar sin visibilidad, sabe Meteorología. Tiene el entrenamiento físico que le permite aguantar horas y horas de meneos muy fuertes, de espirales muy ceñidas, y al salir de una nube, situarse rápidamente en el plano para enganchar otro térmico y meterse en nubes de nuevo. Si además se dan conferencias de Aviación con motor, de vuelo en formación, de radio, de armas y municiones, relatos de combates aéreos, etc., ¡qué fácil es convertirlo en un buen piloto de avión de guerra!

En nuestra penuria actual de aparatos y gasolina, podríamos imitarles con sumo provecho.

Cuando estuve en Alemania en julio de 1939 me dijeron que más de 25.000 jóvenes alemanes tenían el título superior de velero. Esto puede explicar en parte el milagro de crear pilotos y observadores en masa y de buena calidad.

Lo que no me ha explicado nadie, y espero que cuando termine la guerra revelarán el secreto, es cómo los alemanes crean Mandos aéreos excelentes en tan poco tiempo.

Como indicación de la amplitud de criterio del Mariscal Göring, de la importancia que todos en Alemania dan a la Aviación, citaré un dato:

En Alemania, más que en ningún otro país, tienen el culto de la eficacia y de la exactitud. En los primeros años del resurgimiento se dieron cuenta que para el mando de cualquier asunto hace falta tener, por lo menos, un mínimo de tres factores: Primero, conocimientos teóricos del asunto; segundo, práctica de mando en este asunto; tercero, salud y energía.

La Aviación alemana quedó deshecha en 1918. En 1933 se empezó a rehacer. Hacían falta Mandos. Habían transcurrido quince años, y los mejores, los más enérgicos e inteligentes de los Oficiales de 1918 se habían forjado una nueva carrera. Algunos eran dentistas; otros, industriales; otros, agricultores. Los que más habían prosperado solían ser los más capaces. Conservaban buena salud. El recuerdo y la nostalgia de Fuerzas Aéreas es imborrable. Se les fué buscando; se les propuso abandonar su carrera, que con su esfuerzo y sacrificio se habían forjado; su nueva vida. Por patriotismo hubieran vuelto casi todos, pero hubieran vuelto dejando otra vez a sus mujeres e hijos en posición material peor. El que fué Comandante en 1918, volvía de Comandante; el sueldo no era comparable a lo que ganaba en su nueva carrera civil. El Führer aceptó la propuesta del Mariscal Göring, y se les indemnizó a cada uno según su valor comercial. Cuando un país no tiene patrón oro, ¡qué importan los gastos de papel moneda!

Este rasgo, amplió y generoso, permitió cubrir muchos Mandos con personal que tenía experiencia y que volvió alegre, lleno de fe y optimismo.

¿Qué objeto persigo con este artículo? Creo que debemos crear cabeza grande de Aviación. Esta cabeza jugará al juego de la guerra con los pocos aviones que tenemos. Debemos de hacer un número grande de pilotos elegidos entre gente culta y sana. Volarán poco en aviones de guerra en estos momentos, pero si los jefes son buenos, adquirirán hábitos militares, conocimientos teóricos de la guerra, y nada impide hagan muchas horas de velero.

Tenemos en España miles y miles de excelentes carpinteros y ebanistas. El velero no necesita divisas para su construcción. Se habilitarán campamentos en lugares adecuados y allí harían estancia por turno los Jefes y Oficiales. El que no pueda vivir en un campamento un par de meses al año vale poco para la honrosa carrera de las Armas.

Al terminar esta guerra y prepararse las naciones para otra, es probable que tengamos todos los aviones que necesitamos, como pasó en 1918. Entonces el grito será: "¿En qué aeródromo y hangar los guardo? ¿Quién los volará? ¿Cómo puedo aumentar Unidades sin Jefes? ¿Es que voy a hacer pasar un Teniente a Comandante y Coronel en tres años?

No tenemos aviones. Tenemos pocas divisas. Si al terminar esta guerra no hemos hecho todo lo que no necesita divisas para prepararnos a la expansión que nos permitirá la liquidación de los stocks de guerra, no tendremos excusa.



Alumnos de una Escuela de Aprendices de nuestro Ejército del Aire, rindiendo homenaje ante la Cruz de los Caídos, después de las prácticas diarias.