



EL HOMBRE, MATERIA PRIMA

Por el Teniente coronel **EDUARDO PRADO CASTRO**

Jefe de Estudios de la Academia de Aviación.

Nada más espinoso ni que pueda causar más desazones que este tema, porque muchas veces ambiciones legítimas, intereses personales y aun egoísmos pueden luchar a mano armada con la razón, el patriotismo y los intereses nacionales.

No se trata de herir a nadie con lo que a continuación exponga, ya que (aun con autoridad más elevada que la muy modesta personal) es asunto de mucha responsabilidad; pero tampoco puede quedar eludida una opinión, por exigirlo así la trascendencia de los momentos históricos en que vivimos, que obliga a todos cuantos vestimos el uniforme *militar, a más de una conducta clara y patriótica, a un gran desinterés*. Podremos equivocarnos, ¿cómo no?, mas nunca obrar con idea preconcebida.

En toda organización, en cualquier empresa humana, hay que empezar por sentar cimientos sólidos, razonables, que permitan aguantar el peso de su estructura o los vaivenes más o menos acentuados de la fortuna. Para ello es preciso primeramente un concienzudo estudio previo que determine las posibilidades de éxito de la empresa, la experiencia que se tenga sobre la misma, tomando como punto de comparación otras similares, y además, los recursos con que se cuente para financiarla de modo tranquilizador, incluso en momentos adversos. Después se pensará en elegir el hombre o los hombres encargados de la dirección y buena marcha y de reclutar, seleccionar e instruir al personal numeroso y variado que la integre, que le dé vida intensa y fecunda.

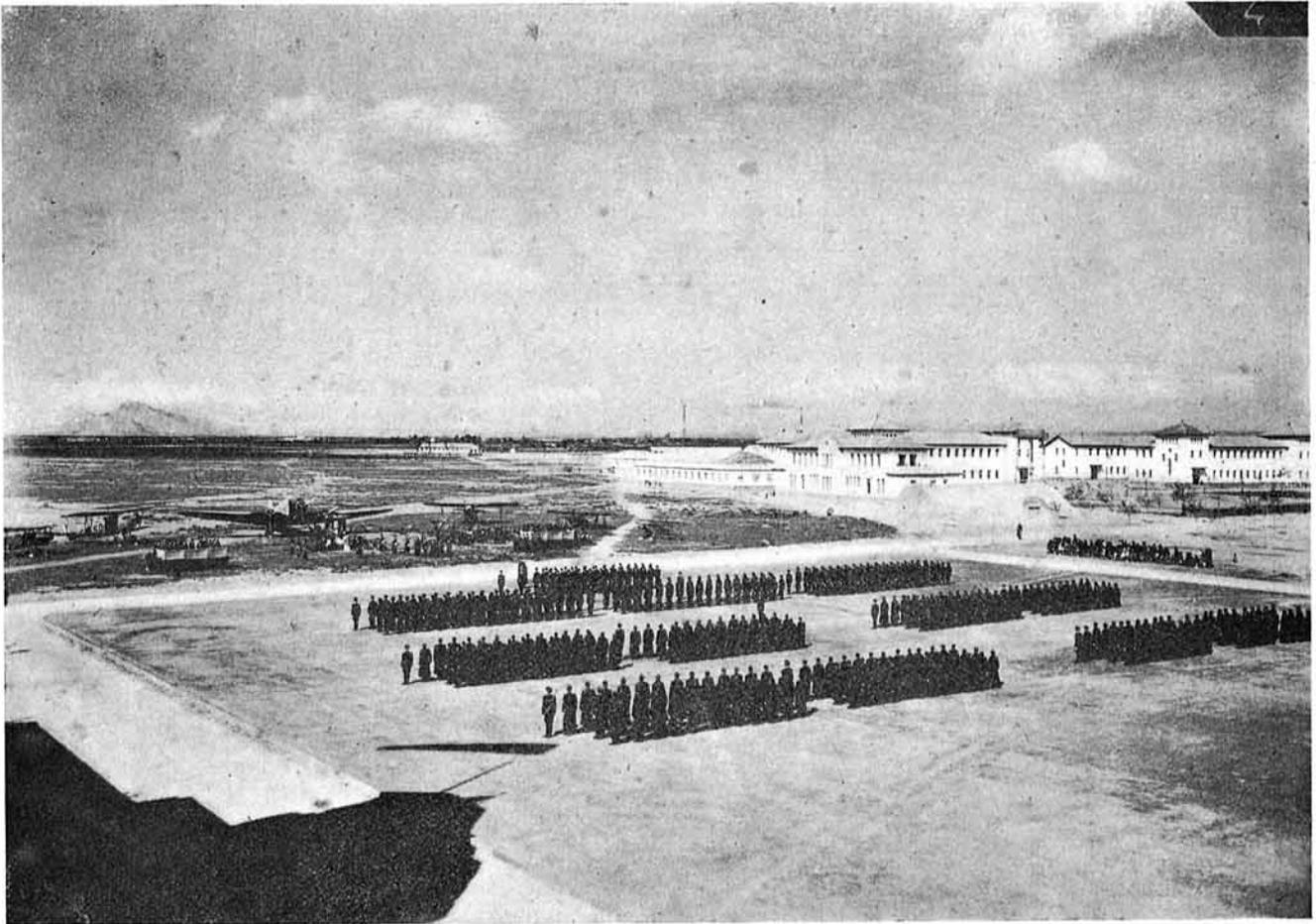
El Ejército del Aire, como parte integrante de las Fuerzas armadas de la nación, es un Ejército moderno, poderoso, pero aún demasiado joven, y su expe-

riencia, como arma de combate, está todavía en pleno desarrollo, si bien las esperanzas que en él se pongan no pueden ser más halagüeñas. Su estructura descansa sólidamente sobre los firmes cimientos de un Cuerpo de Oficiales veteranos de dos guerras, con gran experiencia del arte militar, con espíritu elevadísimo y con un sentido del honor de la propia estimación como en pocos Ejércitos similares del extranjero pueda encontrarse. Mas esto no es todo, aun siendo quizá lo más importante. Nadie pone en duda que el Oficial es la representación personal más exacta del modo de ser de un Ejército, ni tampoco el que la tropa a sus órdenes valdrá tanto cuanto él valga.

Podemos afirmar que el *prestigio* es la cualidad más importante que debe tener el Oficial; este prestigio puede ser natural o adquirido. El valor es el más rápido medio para conseguirlo; pero podría perderse si no fuese acompañado del trabajo constante. Napoleón y Nelson son quizá de la Historia contemporánea los dos tipos más representativos del prestigio, debido no sólo a su valor personal en el combate, sino también a ser dos seres cuya vida militar fué de constante trabajo; ambos conocieron jóvenes la aureola y las ventajas de todo orden que proporciona un prestigio bien cimentado: valor, audacia, amplia concepción estratégica, energía y gran cultura.

La facultad de mandar no se aprende en los libros, no es una ciencia. Es un arte difícil; puede ser incluso imposible si no está basado en el prestigio personal y militar.

Mas donde este prestigio es absolutamente necesario es precisamente en Aviación, por ser donde el Oficial puede desarrollar con más amplitud su iniciativa



personal. El aire no tiene fronteras; permite, por tanto, más libertad que la tierra o la mar al espíritu que quiera obrar con independencia, y el encuadramiento de las Unidades entre sí o el de los individuos dentro de las mismas no pueden tener nunca la rigidez automática que se puede exigir en las Unidades terrestres o a bordo de un buque de guerra.

Este exceso de iniciativa del personal del Aire puede ser perjudicial o catastrófico cuando se aparta de los fines que se le marcan o rebasan los medios con que puede contar. En Tierra, un Jefe de Unidad puede crear un momento difícil por iniciativas fuera de lugar; pero la corrección del mando inmediato o las acertadas medidas del vecino pueden sacarlo del atolladero. En el Aire, toda imprudencia de un Jefe o la impericia manifiesta puede ser una catástrofe completa en el escaso tiempo de segundos. En el aire todo es velocidad, y las faltas se pagan caras y rápidamente. El ser o el no ser puede ser instantáneo.

Es preciso, pues, conseguir que el personal de Aviación sea apto en grado máximo, y esta aptitud sólo puede conseguirse con *un reclutamiento adecuado, una selección grande y una instrucción perfecta.*

Reclutamiento.—*El hombre es la materia prima* en toda colectividad, y más aún que en ninguna otra organización, en el Ejército. Sin esta materia prima, inme-

jorable en calidad y en cantidad, nada se puede hacer. Una orquesta, un equipo deportivo cualquiera, exige en las personas que lo integran un mínimo de conocimientos o de preparación absolutamente indispensable para constituir un buen conjunto. Viene luego el maestro, el director, a unificar esfuerzos, planear proyectos, dirigir con maestría, con energía.

¿Qué habremos de exigir y cómo reclutaremos al personal de una Aviación militar? ¿De qué medio social o a qué ambiente cultural debemos dirigirnos para reclutar al Oficial aviador? Sencillamente, al medio o al ambiente moralmente más elevado. Las razones son obvias; veámoslas:

El Ejército de Tierra o la Marina tienen sus peculiaridades de empleo que todos conocemos, pero forzosamente limitadas.

La Aviación militar, aun estando en los comienzos de sus posibilidades, ha demostrado en la guerra actual, y lo hará aún de modo más ostensible, conforme avance el tiempo, que sus posibilidades de acción son prácticamente ilimitadas. Combate en el cielo, en el suelo y sobre el mar, o sea en tres elementos, mientras que los otros Ejércitos lo hacen en el suyo respectivo. Pero además de combatir, está hoy fuera de duda que el dominio del aire trae aparejado el de la tierra y el del mar; es decir, que se nota una dependen-

cia, una subordinación inmediata e indubitable de cualquier operación terrestre o marítima al resultado previo de las operaciones aéreas.

En la guerra actual, todas las operaciones, sea cualesquiera el punto del planeta elegido o la extensión de los frentes, fueron consecuencia inmediata de un *previo dominio aéreo*.

Esta prioridad a favor del Arma aérea trae como secuela obligada la prioridad también en los ejecutantes, en los hombres encargados de llevarla a cabo.

Su reclutamiento, por tanto, tiene que ser distinto o por lo menos no igual al de otras Armas, y desde luego superior, en lo que respecta a ciertos valores morales e intelectuales. Condiciones mínimas indispensables del Oficial aviador serán, por lo menos, las siguientes:

1.^a *Gran personalidad*.—Carácter enérgico y decidido, para poder vencer situaciones de peligro con acierto y rapidez.

2.^a *Inteligencia clara*.—En el aire los problemas que se presentan hay que resolverlos bien. Ni admiten demora ni soluciones intermedias o equivocadas.

3.^a *Cultura elevada*.—Le permitirá conocer la difícil técnica aeronáutica en sus múltiples aspectos, así como a los Ejércitos de Mar y Tierra (sus medios, composición, modo de actuar, etc.).

4.^a *Perfecta salud física*.—El empleo de los aparatos modernos "no permite" en el Arma aérea hombres con defectos físicos o de débil constitución.

5.^a *Moral militar elevada*.—La disciplina, el compañerismo y la abnegación deben ser el norte de su vida. Sin estas virtudes será imposible vencer en el aire.

Estas condiciones pueden ser innatas o adquiridas; unas se encontrarán en aquellos individuos bien dotados por la Naturaleza; otras serán producto de una educación en la que interviene el ambiente, la constancia y los estudios. Es decir, que el Oficial debe iniciar sus primeros pasos en el ambiente familiar más sano en costumbres (no en la cuna más lujosa, sino en la más llena de virtudes) y continuarlos más tarde en aquellos colegios o instituciones cuya norma de vida sea el acendrado patriotismo.

Hay que reclutar, pues, nuestra Oficialidad con ciertas garantías que luego las Academias militares se encargarán de troquelar. También la edad del aspirante a Oficial aviador es un factor importantísimo y nada despreciable, ya que la juventud, en los distintos empleos del Arma aérea, juega un papel primordial en la eficiencia de la misma. Demasiado joven, puede ser perjudicial, por carecer de los años precisos para tener formado su carácter; entrado en años, puede, en cambio, carecer de la acometividad que necesita tener, a causa de un exceso de reflexión. La edad óptima para el Oficial de Aviación es la de diecinueve a veinticinco años, que en ciertos casos puede alterarse corriendo la escala en más o en menos, e incluso ensancharse algo, ampliando en un par de años la diferencia.

Estos seis años de Oficial deben cumplirse precisamente en Unidades de vuelo (nunca en destinos sedentarios), con una vida intensa de trabajo e instrucción. Así se afianzará la enseñanza y virtudes adquiridas en las Academias, para tener más tarde un buen cuadro de Jefes de Escuadrillas y de Grupo. Estos Jefes tienen que ser, por así decirlo, la sólida armazón del Arma aérea. De lo que ellos sean, de su preparación, energía y dotes de mando, dependerá el éxito de las operaciones guerreras.

La Oficialidad debe ser: profesional y de complemento. La primera, salida precisamente de las Academias militares; la segunda, reclutada entre los jóvenes de carrera universitaria, sujetándose a condiciones que expondremos. La proporción entre unos y otros vendrá fijada por el plan general de rearme aéreo de la Nación, su política militar e internacional, dinero disponible en presupuesto y número de aviones que convenga mantener con arreglo a estas condiciones anteriores.

Los profesionales pueden llegar a alcanzar las más altas jerarquías en la carrera; los de complemento no deben pasar del mando de Escuadrilla. Llegados a este grado límite a edad no excesiva; deben licenciarse, continuando en aquella escala para sólo ser llamados en caso de guerra.

El Oficial profesional.—Su recluta debe ser entre pisanos estudiantes del cuarto o quinto año del Bachillerato, después de haber aprobado el ingreso en la Academia militar del Arma. Su edad no debe pasar de diecinueve años ni bajar de dieciséis. La oposición de ingreso debe tener la máxima preparación cultural y matemática. Dentro de la Academia sus estudios deben orientarse a los conocimientos teóricos y prácticos de la técnica aeronáutica, conocer el funcionamiento y empleo de los otros Ejércitos, hacerse Piloto de guerra y Observador de aeroplano, dominar los idiomas más útiles y practicar los deportes que templen su espíritu y endurezcan su cuerpo.

Todo ello requerirá cinco años activos de diez meses de duración, vida al aire libre, gran selección en el pilotaje, en estudios y salud física, y una buena Academia moderna, amplia, a ser posible al lado del mar. Esta vida académica, de gran trabajo físico y mental, con una fuerte selección (aun a trueque de cortar las ilusiones de gran número de alumnos), debe tener alguna ventaja más tarde. La carrera en los empleos inferiores tiene que ser después rápida; nada se adelantaría con sacar una juventud dinámica, alegre, ágil, si pocos años después se transformasen en perezosos, rutinarios.

La enseñanza teórica debe orientarse en el sentido de no sacar solamente sabios; hay que hacer, en cambio, soldados, aviadores. Pero provistos de una amplia cultura general y técnica, eminentemente práctica. Se debe salir de la Academia para ser unos magníficos Jefes de Escuadrillas, no Generales del Aire. Más adelante, los cursos de capacitación o especialización irán seleccionando más aún el personal.

El Profesorado de la Academia debe ser lo selecto del Arma, de brillante historia militar y aeronáutica,

vóluntario. Sin Profesorado no habrá Academia; sin Academia fracasará el Arma, por carecer de los Oficiales y Jefes que le den el tono, el aire que corresponde a una buena doctrina.

El Oficial de complemento.—Complementando al profesional, nutriendo los cuadros en los empleos subalternos, debe haber el mayor número posible de Oficiales de complemento. Su recluta debe hacerse exclusivamente procedente de los Centros docentes (Universidades y Academias especiales), entre aquellos estudiantes de los mismos que lleguen a la edad militar. Su número puede ser ilimitado, ya que nunca serán bastantes para cubrir las necesidades del personal volante en una guerra moderna.

Nuestras Universidades y Escuelas especiales debieran tener afecto a su Claustro, compatible con las enseñanzas de la misma, un Centro aeronáutico encargado de la instrucción teórica y práctica del vuelo.

Este Centro, regido por un aviador profesional nombrado por el Ministerio del Aire, sería el encargado de la instrucción de nuestra Oficialidad de complemento. Terminada la instrucción, pasarían a prestar sus servicios a las Unidades aéreas por el tiempo que se fije y con los derechos y deberes que se les señalen.

No hay que olvidar el detalle de que nuestras Universidades (Madrid, Santiago, Oviedo, Valladolid, Salamanca, Zaragoza, Valencia, Barcelona, Murcia, Granada, Sevilla y La Laguna) tienen en sus inmediaciones campos de vuelo utilizables. Calculando un promedio de 50 aspirantes anuales por Universidad, podríamos tener al año unos 600, a cuyo número podemos añadir otros 400, que aproximadamente podrían proporcionarnos otros Centros, tales como Escuelas de Ingenieros en sus diversas especialidades, Arquitectura, etc. Es decir, que con sólo el gasto que origina la enseñanza aviatoria propiamente dicha, se podría disponer al año de 1.000 Oficiales de complemento aproximadamente.

Habrà alguien que encuentre este número exagerado, quien crea que las garantías que ofrezcan serán escasas o casi nulas, quien opine el gasto enorme. Error crasísimo sufre el que haga estas reservas mentales, pues no tiene más que mirar lo que se hizo y pasa en otros países. Que vea lo que es una guerra moderna, llevada a fondo en hombres y efectivos de todas clases; se convencerá así de que esto que ahora puede parecer excesivo, es por cierto una cosa bien modesta. ¿Que hay que gastar millones? Nadie duda esto; pero más se tendría que gastar más tarde atropelladamente.

No debemos olvidar que con el vuelo a vela se ahorrará de modo notable dinero, y aun lo que es más interesante, se abreviará el tiempo. El vuelo sin motor podría ser la enseñanza preaeronáutica de estos futuros Oficiales de complemento, disponiendo esos Centros culturales, a más de las avionetas de doble mando aptas para el pilotaje, del número de planeadores con que comience la enseñanza práctica del vuelo. Todo aficionado a estadísticas puede hacer las cuentas que le venga en gana. Se convencerá bien pronto no sólo de

la utilidad, sino de la economía de este sistema de reclutamiento.

Posteriormente, una Academia de Aplicación con severo régimen militar podría aprovechar los meses de vacaciones de verano, a fin de no perjudicar los estudios, para rematar esta ardua labor, tan necesaria como urgente.

Instrucción.—Esbozado a grandes rasgos el reclutamiento de la Oficialidad, viene ahora quizá lo más difícil: la instrucción del personal y su preparación en la paz. Para ello no debemos olvidar que la instrucción en tiempo de paz debe ser *idéntica* a lo que se hará en tiempo de guerra; por tanto, nunca debe ejecutarse en la paz lo que no podamos o debamos hacer en la guerra. Toda enseñanza contraria a los principios de guerra no sólo sirve para desanimar al personal, sino que crea o termina por crear forzosamente una *falsa doctrina*. En la guerra no podrá aspirarse nunca a ningún efecto útil cuando no ha sido minuciosa y cuidadosamente preparado en un ambiente tranquilo, pero realista.

La Historia militar nos demuestra, por ejemplo, que tanto las campañas del siglo pasado (1866 y 1870) como las del actual (1904-1914-1939), por no citar otras, se basaron en una sólida preparación militar, producto de una instrucción perfecta y una exagerada educación moral, cuyos principios básicos son el *espíritu ofensivo* y la *compentetración más absoluta* no sólo en las distintas Armas y Servicios, sino también del camarada con el camarada. Es decir, no se debe ganar la batalla sólo para nosotros mismos, sino también se debe hacer partícipe de la victoria al compañero, a la unidad vecina, al Ejército próximo. Los éxitos japoneses de 1904, como los actuales de la guerra presente, pueden resumirse con las siguientes palabras: *Preparación, instrucción*. Anteriormente los rusos, ahora los chino-anglo-norteamericanos, serán los que mejor pueden atestiguar la veracidad de esta afirmación. Francia también, vencida y derrotada de modo aplastante en las dos guerras relámpago (1870 y 1940), puede dar fe de esta misma afirmación.

Hemos dicho que la instrucción en paz debe hacerse mirando a la guerra, sin mixtificaciones ni genialidades personales que sienten una falsa doctrina. Por tanto, lo primero que necesitaremos será poseer esa doctrina, basada forzosamente en las experiencias de las guerras pasadas, ajustándose a los principios y condiciones que imponga el arte de la guerra, o sea el arte "de imponer nuestra voluntad al contrario", desorganizándole y desmoralizándole de tal modo, que quede no sólo incapacitado de ofendernos, sino también de atender a su propia defensa. Es decir, hay que ir a buscar la victoria total de modo rotundo.

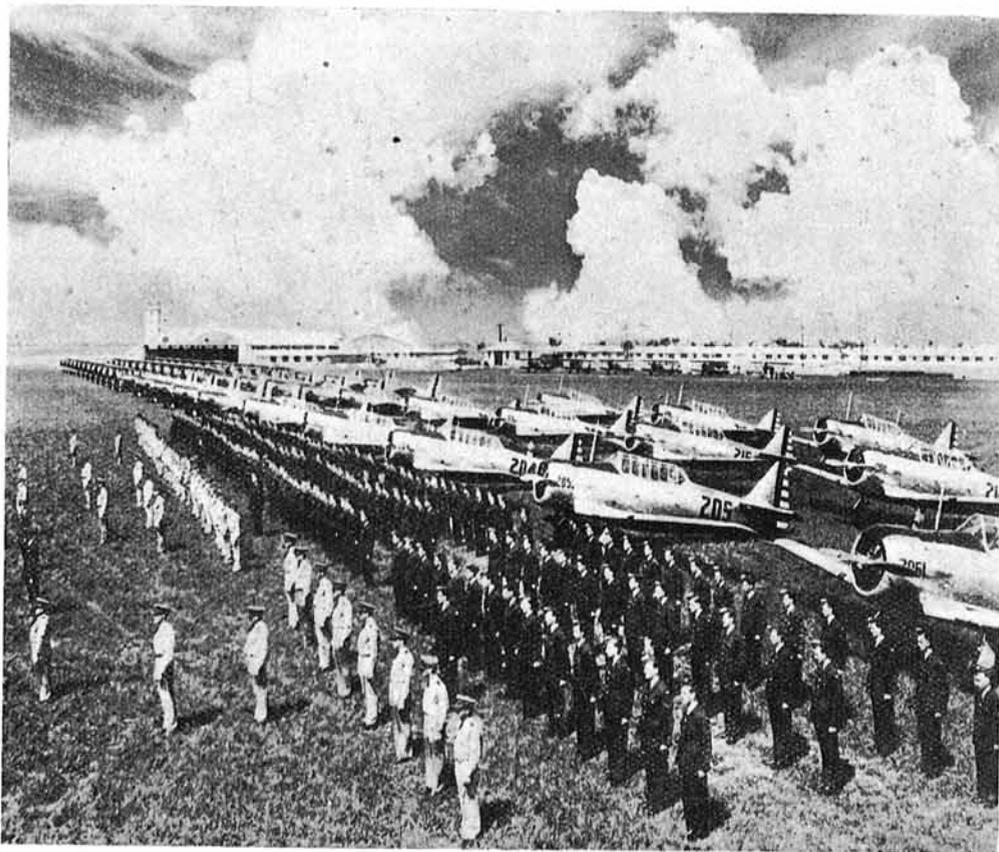
Ello implica dos condiciones previas: primera, conocimiento de las experiencias y realidades de la estrategia y de la táctica; segunda, conocimiento de las experiencias y realidades de los sentimientos y actos individuales. Tanto una como otra condición deben ser cuidadosamente estudiadas, antes de ser doctrina, teniendo en cuenta lo siguiente:

1.º *Objetivo.*—O sea, punto o lugar de mínima re-

sistencia, donde se pueda infligir al enemigo completa derrota.

2.º *Masa*.—Es decir, concentración de fuerzas y material en el punto decisivo.

3.º *Seguridad*.—Es decir, tener nuestras fuerzas y servicios a cubierto de golpes contrarios o infiltraciones enemigas que nos causen reveses o trastornos.



4.º *Sorpresa*.—Es conocido de antiguo que la sorpresa desmoraliza no sólo al combatiente, sino lo que es más importante, al Mando.

5.º *Rapidez*.—Esta rapidez no sólo debe buscarse en los comienzos de la táctica aprovechando la sorpresa, sino que debe continuarse con más energía y perseverancia una vez conseguida la victoria. Hay que aprovechar, no desperdiciar jamás los éxitos iniciales.

Por sí solos estos principios nada indican, y aplicarlos separadamente sería no sólo peligroso; podría ser catastrófico. Por ejemplo, iniciar una ofensiva sin masa, emplear ésta sin movimiento, la rapidez sin la seguridad, la seguridad sin la sorpresa. Además, es preciso aplicarlos con las máximas condiciones de eficacia, vivificándolos con otros factores que hay que tener en cuenta necesariamente: tales son el tiempo, espacio, el terreno, estado atmosférico, moral propia y del enemigo, aprovisionamientos, etc.; así, pues, todo "objetivo estratégico o táctico" será ineficaz si el tiempo o el espacio de que disponemos impide aplazarlo. No podrá resultar una ofensiva si nuestra moral está

quebrantada; nunca una masa, por importante que sea, podrá llegar a alcanzar positivo resultado si carece de los pertrechos de guerra o de la gasolina que haga andar sus aviones o los vehículos encargados de transportar el municionamiento, etc.

Esta doctrina de guerra, estos principios básicos del arte militar, deben ser conocidos por todos los escalones del Mando, si bien su aplicación admite variantes. *Sienta doctrina el Mando superior*; la desarrollan los mandos subordinados. La doctrina es consecuencia de una amplia visión militar, política y estratégica, que sólo alcanza a ver el que está en la cúspide, no el que se encuentra en el valle. Así, Moltke, en 1870, dió la siguiente orden: "Dirección general, París; *objetivo*, el enemigo donde se encuentre." Por la Historia militar sabemos cómo desarrollaron esta doctrina perfectamente sus subordinados, que en la batalla de Spicheren fueron nada menos cuatro Generales los que, según iban acudiendo al ruido del cañón, tomaron el mando sucesivamente, sin alterar en lo más mínimo la concepción estratégica de la batalla ante los atónitos ojos de Bazaine, carente de doctrina, de iniciativa.

El mando.—Hemos tratado anteriormente ciertas condiciones básicas precisas en el Oficial de Aviación. Nos toca ahora precisar las mínimas condiciones que debe poseer el Jefe de Aviación, ya que de estas condiciones dependerá el acertado empleo de las fuerzas aéreas puestas a sus órdenes.

Son funciones suyas privativas las de *concebir*, *decidir* y *dirigir* las operaciones aéreas para llegar a realizar con acierto las misiones de guerra a él encomendadas.

La concepción de una idea es una función intelectual que exige pensar, meditar, razonar correctamente. Ello requiere la preparación espiritual, técnica y cultural, que sólo puede proporcionarle los previos conocimientos, suficientes para apreciar la situación del conjunto en sus diferentes puntos de vista. Además requiere también gran experiencia personal que sirva de garantía y de éxito y le permita resolver con plena autoridad todo género de problemas anejos a cualquier operación aérea.

La decisión es función puramente volitiva, recibien-

do en primer lugar la posesión de elementos de juicio que le aconsejen el tomarla: misión y situación. Mas en posesión de estos elementos, la decisión del Jefe es de su competencia exclusiva, que no podrá compartir con nadie; menos aún delegarla. Es quizá de todas las funciones la más importante, pues muchas veces carecerá incluso de tiempo para meditar su decisión. Sólo una gran intuición, acompañada de fuerte voluntad, puede aconsejar *decisiones* de difícil resolución por carecer de los elementos de juicio indispensables; en este caso su responsabilidad puede ser tremenda. Mas lo peor serían las propias vacilaciones, que engendrarían la duda en los demás, quizá más tarde el pánico. Es en la decisión donde se valoran plenamente las cualidades morales de todo orden de un Jefe.

La dirección es una continuación de la función anterior o una preparación de la misma; tomando sucesivas decisiones que permiten completar el desarrollo de la operación mediante órdenes o instrucciones; o bien es preparar la decisión, tomando de antemano cuantas medidas sean precisas para que sus fuerzas se encuentren en las condiciones óptimas de empleo para desarrollar la operación.

Por lo que antecede se ve claramente lo difícil que llega a ser el merecer el calificativo de Jefe, y según sea la Unidad más o menos grandes que pueda mandar, se aprecia claramente que sobre sus hombros pesa una gran responsabilidad.

Ser buen Jefe requiere un cúmulo de circunstancias que sólo pueden conseguirse con cualidades que vamos someramente a exponer:

1.^a *Cualidades morales elevadas.*—Espíritu de sacrificio. Culto exagerado del honor. Entusiasmo por la profesión y afición al vuelo. Constancia en el trabajo. Amor a la responsabilidad. Juicio crítico y analítico. Desinterés. Carácter firme. Valor. Discreción.

2.^a *Cultura elevada.*—Conocimientos del rendimiento de su Unidad tanto en personal como en material. Conocimiento de la moral de las fuerzas a sus órdenes y de las del enemigo. Conocimiento del modo de combatir, empleo táctico y organización de las fuerzas aéreas propias y enemigas. Conocimiento idéntico de las fuerzas de superficie (Tierra o Mar), tanto propias como enemigas. Conocimiento completo del teatro de operaciones. Conocimiento de las posibilidades guerreras (carácter, economía, riqueza, cultura, historia y geografía) de su propio país y del enemigo. Ideas generales, e incluso particulares, sobre la política militar e interna y conducción de la guerra.

3.^a *Salud física. Edad apropiada.*—Resistencia a la fatiga corporal. Fisiología sana. Higiene corporal y espiritual. Funcionamiento perfecto de los órganos, vísceras y reflejos. Juventud.

En la guerra moderna hay que ponderar todo detalladamente, no sólo como parte, sino como conjunto, ya que pasaron definitivamente las épocas en que el individuo aisladamente lo era todo. Hoy la guerra es totalitaria; en ella combate no sólo el soldado, mas también la nación entera: mujeres, niños, ancianos. Esta nueva modalidad ha trastornado las antiguas leyes, que

antaoño regían sólo para los combatientes de la línea de fuego.

Por ello el encuadramiento de la totalidad de las energías de un país a los fines de guerra plantea innumerables problemas de todos los órdenes, que sólo pueden resolverse a base de un mando eficiente, enérgico, casi tiránico, que abarque a la nación entera. Este mando, ramificado a través de las arterias vitales del país, se ejerce por los Jefes militares encargados de coordinar, encauzar y dirigir las actividades bélicas; por eso el Jefe tiene que ser múltiple, variado en sus conocimientos, amplio en sus concepciones, aunque en ciertos momentos se dedique a determinada especialización por otra parte necesaria.

Un Jefe militar puede estar adornado de todas las bellas cualidades morales, pero fallar en las físicas o culturales; recíprocamente, poseer algunas de éstas, mas no reunir algunas de las primeras. Con todo se puede ser buen Jefe siempre que su encuadramiento entre otros compense la falta de ellas. No será un Jefe completo aisladamente, pero puede pasar por ello con la ayuda de las virtudes o cualidades de los demás Jefes vecinos.

En el Jefe aéreo, en el que manda Unidades aéreas, Unidades en vuelo, esto no puede producirse más que de modo esporádico, por las peculiares características de empleo de esta nueva Arma. Todas las cualidades (las morales principalmente) le son imprescindibles en el más alto grado. Sin ellas no debe ir al combate; de hacerlo, arriesga en minutos, quizá en segundos, no sólo su vida o su prestigio personal, sino lo que es más interesante, la vida o el prestigio de su Unidad completa. Su cultura profesional tiene que ser elevada forzadamente, porque este Arma, en constante evolución, en progreso acelerado, no admite estancamientos en su empleo, en su táctica, en sus medios de acción, en su universalidad. Su salud, su edad, tienen que ser las apropiadas a las misiones que puedan encomendársele, con las variantes que los tipos de aparatos, las cotas elevadas de vuelo (hoy casi estratosféricas), las formidables velocidades con aceleraciones de vértigo, los vuelos de largas horas de duración y las condiciones meteorológicas, desfavorables multitud de veces, hacen comprender al más profano en la materia.

Habrà seguramente quien pregunte: ¿Pero estas condiciones físicas deben exigírsele también al Jefe? Naturalmente, nuestra afirmación no puede ser más afirmativa. El Jefe de Aviación debe ir al combate con su Unidad, mandándola personalmente. En el aire como en el mar, los Jefes tienen que ir en vuelo o embarcados, pues sus Unidades no pueden ser mandadas, no deben ser mandadas desde un *Puesto de Mando* que no esté situado precisamente en el elemento físico que se emplea: el aire o el agua.

La Escuadrilla, el Grupo, el Regimiento, la Brigada, e incluso la División aérea cuando opere entera, debe ir precisamente mandada por su Jefe natural, de igual modo que un buque de guerra lleva sobre cubierta a su Comandante, o una Escuadra al Almirante en el buque insignia. Si se hunde el buque, con su tripulación se hundirá igualmente el que lo manda. Almi-

rante o grumete corren la misma suerte. De igual modo en el aire deben correr los mismos riesgos las tripulaciones de todos los aparatos; así lo aconseja el sentido de la responsabilidad. Por ello se deduce la puesta en punto, la aptitud de vuelo precisa en todo Comandante de Unidad aérea, sin que ello quiera decir que el cometido en vuelo del Jefe sea idéntico al de cualquier otro modesto tripulante. El Jefe manda, dirige la operación aérea; pero la dirige precisamente en el aire y desde el aire. Precisa, pues, las mejores condiciones físicas, que sólo una relativa juventud, a más de su entusiasmo por el vuelo, pueden proporcionarle. No exageramos, pues, en repetir que estas dos cualidades deben ser preferentemente atendidas, ya que sin ellas puede faltarle al Jefe lo más interesante: *espíritu combativo*, *espíritu de ofensiva*, del que ya hemos hablado ser la característica primordial de toda Aviación militar.

Por último, no está de más recordar que en la guerra actual, tanto en los países totalitarios como en los países democráticos, hay una verdadera competencia en procurar la juventud de sus mandos. La gran

mayoría de los Mariscales, Generales y Almirantes de renombre son hombres que apenas frisan en la cincuentena. Sin embargo, mandan con acierto y decisión frentes extensos o grandes Unidades, pereciendo incluso en los combates; porque la motorización exige de los mandos su constante presencia en los lugares críticos de la lucha, a fin de resolver en el acto decisiones que sólo pueden adoptarse en el mismo frente de batalla.

La guerra aérea, por su rapidez de concepción, por su movilidad acentuada, exige aún con mayor razón esta juventud, tanto en las altas jerarquías como en las intermedias. Pero es precisamente en estas últimas en donde no importa incluso exagerar esta juventud. No olvidemos que las naciones combatientes sólo piden a sus Jefes aéreos competencia técnica, espíritu de acometividad, voluntad de vencer. Esto sólo se consigue en el aire, cuando a la experiencia del vuelo se suman los latidos de un corazón fuerte, el ánimo decidido de una moral elevada, los nervios templados de una juventud ardorosa. Siempre los dioses, además, tuvieron predilección por las almas jóvenes...

