

Política Aérea

La moderna Aviación

Por LUIS BERMÚDEZ DE CASTRO

General de División, Director del Museo Histórico Militar

Con singular complacencia ofrecemos hoy a nuestros lectores el siguiente artículo, que leerán—estamos seguros de ello—con especial deleite.

El General Bermúdez de Castro, soldado de brillante y dilatada historia militar, ilustre escritor castrense de sólida cultura y bien cortada pluma, no necesita presentación. Hoy honra nuestras páginas con un atinadísimo trabajo rebosante de doctrina marcial, en el que, con certero y objetivo juicio, señala y demuestra a los que no quieren comprender, algo que los hechos han probado ya por modo irrefutable: el valor bélico, táctico, estratégico, decisivo y resolutivo del Arma Aérea.

En situación de reserva desde hace algunos años el autor, conserva todas sus facultades físicas y morales en el alto grado que los que le lean podrán apreciar. En las líneas que siguen desborda el espíritu eternamente joven y entusiasta del veterano General, que culmina en la feliz frase final con que define al Ejército del Cielo.

GENERALIDADES

El privilegio moral que dan los años (única disculpa de que aparezca en la REVISTA la firma de un soldado tan viejo como yo entre las de los técnicos del Aire) y la relación íntima de los Ejércitos de Tierra y Cielo me estimulan a exponer unas cuantas generalidades en estas hojas, que son cátedra y doctrina. Los que hemos presenciado el nacimiento y veloz desarrollo de la Aviación de guerra somos observadores menos objetivos y podemos apreciar mejor la evolución táctica y estratégica realizada por el Arma Aérea desde que era Servicio hasta hoy, que abarca una extensión de ilimitados panoramas.

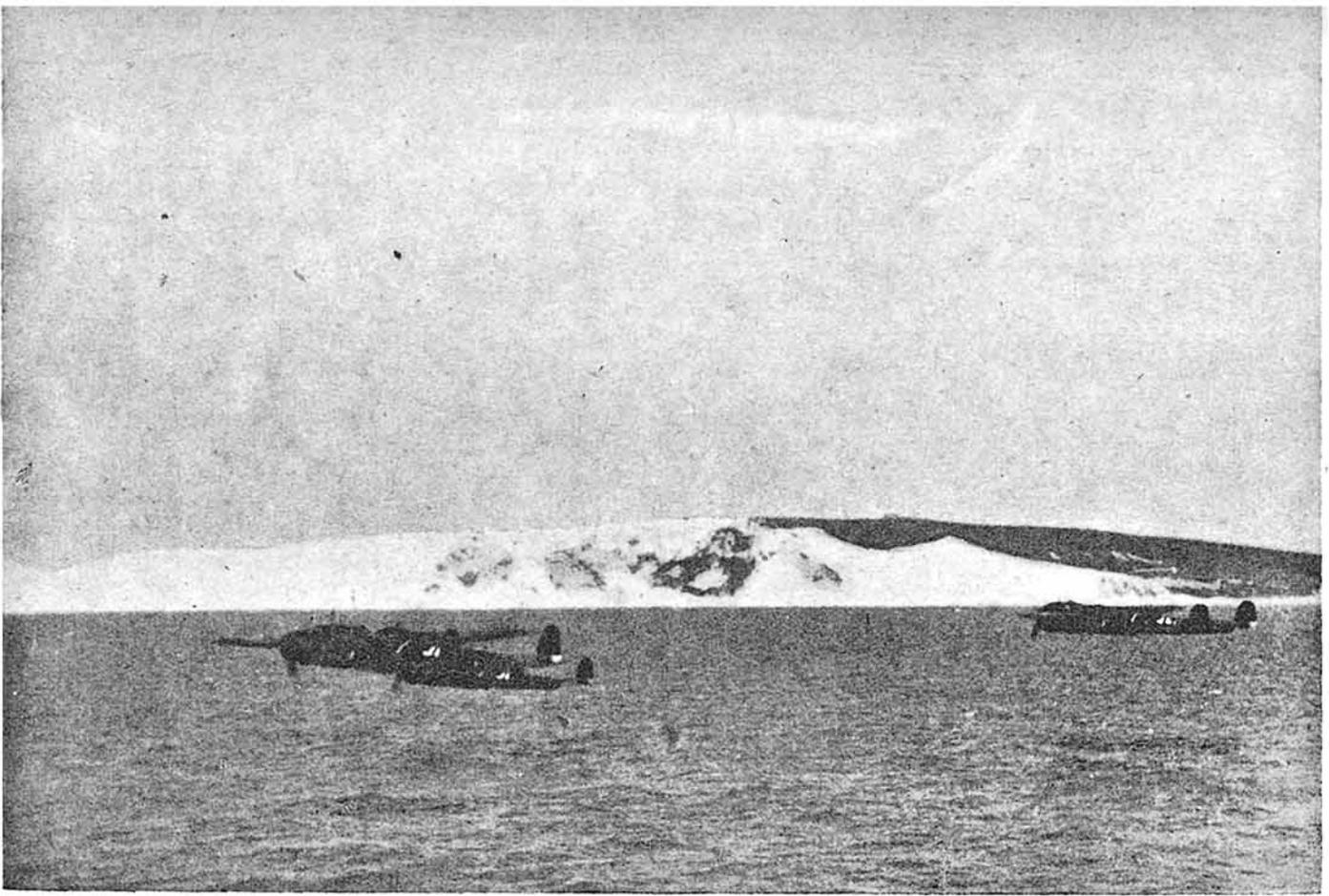
Yo no puedo enorgullecirme de clarividencia, de haber adivinado el porvenir de la Aviación, pero sí de haber tenido un pequeño atisbo de su moderno empleo cuando hallándome encargado del Ministerio de la Guerra, en funciones de Ministro, durante un período de la época de la Dictadura, llevé al "Diario Oficial" la organización del Servicio del Aire por Regimientos; sistema con el que no todos los aviadores estaban conformes, ni mi sucesor tampoco, porque la reforma murió en flor.

Soñaba yo entonces (hace dieciocho años) con Brigadas de Aviación—en más no me atrevía—, integradas en los Cuerpos de Ejército y compuestas de Regimientos de Línea o Bombarderos y Batallones de Cazadores o de Cazas, capaces de batirse muchos kilómetros delante de las vanguardias de los Ejércitos terrestres. Hoy la realidad ha dado a mis ensueños una magnitud que promete aún mayores dimensiones, porque con las nuevas especialidades, el avión de batalla, artillero y ametrallador, y la Infantería del Aire, transportada y paracaidista, el Ejército Aéreo del mañana

tendrá, indudablemente, una fuerza igual en potencial y número al Ejército de Tierra para operar autónomo cuando sea necesario, dejando a las Unidades terrestres las Unidades Aéreas de Acompañamiento.

Nadie pensaba en España en la posibilidad de un gran Ejército del Aire, porque en todos los grandes progresos militares hubo siempre una tendencia al susto por el gasto; al fin se apechugaba con el dispendio por imperativo de la necesidad. Yo recuerdo que de subalterno se entregaron a una Sección de tiradores (reglamentarias en aquellos tiempos) fusiles de repetición de todos los sistemas conocidos; tocóme a mí el Kropached, que no era el mejor, y, entusiasmado con su velocidad de tiro, informé, después de un año de uso, que había que arrinconar el Rémington; todos informaron igual; pero cambiar de golpe el armamento de la Infantería, transformar la fábrica de fusiles de Oviedo y la de cartuchería de Toledo, y el transporte de tantísimas municiones como la nueva arma exigía, espantaba a todos los Gobiernos. Cinco años se tardaron en acometer la reforma, de prisa por la guerra de Cuba; en la travesía tuvimos que explicar a la tropa el manejo del nuevo fusil, y batallón hubo—el Expedicionario de Canarias—que fué macheteado en la acción de "Mal Tiempo" porque se le había entregado el Mäuser una hora antes de entrar en fuego. Surgieron como por encanto el Tren Regimental, los carritos que parecían ataúdes con ruedas, y las acémilas y el acemilero, sustituyendo al bagajero paisano y al bagaje asnal.

No es, pues, extraño que el Ejército del Aire haya tardado algo más de lo necesario en ser una realidad. Yo no lo veré—naturalmente—; pero en un plazo próximo los Ejércitos del Aire contarán con millones de aparatos, formando Cuerpos de Ejércitos, y Ejércitos,



Rozando las aguas del Mar del Norte, se dirige una formación alemana al ataque de una costa enemiga.

y Grupos de Ejército, tal como los de Tierra, volando no solamente por la zona vital envolvente de la Tierra, sino por encima de ella, en vuelos de altura que crucen la no muy conocida estratosfera, que los ingleses dicen dominar, aunque del dicho al hecho...

La formidable Aviación alemana representa todavía la base de lo que será dentro de poco, sin que ello signifique la más pequeña disminución del Ejército terrestre y del marítimo en las naciones de mucho desarrollo de costa o con imperios coloniales que guardar; no creo que la Hidro-aviación pueda economizar Escuadras navales; esta creencia se funda en que en la guerra nunca sobran elementos con tal de que sean buenos. Al renacer con los actuales bríos la ametralladora, muchos ilusos pensaban que siendo su fuego equivalente al de un batallón disminuiría el número de batallones. Siempre el error.

En la eficacia de un poderoso Ejército del Aire, gemelo del de Tierra, influirá más que ahora el adelanto de la ciencia aviatoria, que ya es enorme; estamos, pues, en el principio de algo que los profanos en la interioridad científica de los aparatos y en los métodos de vuelo, despegue, aterrizaje y tiro, no podemos sospechar siquiera; y será muy pronto, porque si consideramos lo que tardó el trirreme en llegar a superacorazado de batalla y lo que ha tardado el volador de Santos-Dumont en convertirse en bombardero nocturno, percibiremos el ritmo acelerado con que se ha desenvuelto la Aviación militar, cuya eficacia la permite abandonar su restringido papel auxiliar para resolver por sí misma y sin intervención terrestre situaciones estratégicas. ¡Cuidado!, que no laboro por la independencia de la Aviación, que para ningún Arma, ni para la Infantería, subsiste ya; porque si con autonomía de regiones no hay Patria posible, con esos pujos solamente no existe posibilidad de victoria; sin que

esto signifique acortamiento de iniciativas ni dejar de tomar en los casos dudosos el partido más digno de su espíritu y honor. Cuanto más fuerte sea el Ejército del Aire, más ligado ha de estar al Ejército de Tierra, que es el de ocupación definitiva del terreno y el que asegura, conserva y remacha el triunfo, hasta el punto de que una hora que tarde el Ejército terrestre en conocer lo que sucede en el aire durante el vuelo y el combate de su hermano, constituye un peligro. En la guerra, las noticias son lo que en la vida el dinero: unas valen miles de duros y otras calderilla; pero a veces la suma de éstas montan una cantidad importante; esto lo saben bien los Servicios de Información bien organizados, como el alemán.

Pasaron los tiempos en que a las Armas de Combate molestaba depender unas de otras, no en nuestro Ejército únicamente, sino en todos. ¿Habéis leído la biografía del Mariscal Pétain, escrita en colaboración por los Generales Laure y Audet y los Tenientes coroneles Montjean y Buot de L'Epine? Cuentan estos distinguidos militares cómo luchó cual un león el Mariscal, siendo profesor de la Escuela de Tiro, para llegar a conseguir que todo un Coronel de Artillería, jefe de Sector, acatase las órdenes de tiro de un simple Comandante de batallón de Infantería, jefe, a su vez, de un Sector de ataque.

Nosotros hemos tardado también mucho en desechas esas puerilidades; yo puedo decir que mientras mandé la Comandancia General de Ceuta en operaciones no dí una sola orden a la Aviación; aparecían aparatos aislados en aquella terrible garganta de Wad-Lau, donde el heroísmo de nuestros aviadores les impulsaba a volar a media ladera entre montañas, sufriendo el fuego de arriba abajo; y si los moros se sorprendían de la aparición, me sorprendía yo tanto como ellos. Jamás llegó a mis manos una interpretación fo-

tográfica del terreno enemigo, y nunca tuve a mi disposición una Escuadrilla de acompañamiento. ¡Cuánto me acordaba de mis proyectos de Regimientos del Aire encuadrados en las Divisiones!

El verdadero concepto de la misión de cada Arma se ha hecho realidad en estos tiempos; los jóvenes no pueden darse cuenta de lo que antiguamente sucedía. El mecanismo era el siguiente: planeaba yo una operación y comunicaba el plan al Alto Comisario; éste daba las órdenes a la Aviación, que dependía de él exclusivamente, y rara era la vez que coincidían las horas y las respectivas maniobras; yo no poseía comunicación directa con el aeródromo ni tenía facultades para disponer de un aparato. Afortunadamente, estas cosas se acabaron; el buen sentido las enterró para siempre.

LA AVIACION ALEMANA EN LA GUERRA ACTUAL

Si hubiese de elegir entre todas las Armas y Servicios del Ejército alemán cuál de ellos ha llegado a mayor altura en perfeccionamiento y en valor, no podría señalar ninguno; todos han llegado a la meta infranqueable de la sublimidad: tan admirable es la Aviación como los Cuerpos acorazados, la Motorización, los Zapadores de vanguardia anfibios, la Artillería mecanizada e hipomóvil y esa Infantería para la que 70 kilómetros diarios no representa fatiga extraordinaria. Pero si tuviera que reconocer cuál de estas Armas había influido más eficazmente en la victoria, señalaría sin vacilar a la Aviación. Deduciendo se demuestra. El factor principal del triunfo está siendo la velocidad, y esta velocidad, que parece obra de los elementos motorizados, no sería posible sin la acción del Ejército del Aire, porque los organismos mecanizados se detendrían forzosamente ante los obstáculos humanos y materiales si la Aviación no hubiese desmoralizado los hombres, y destruido los obstáculos, y evitado la llegada de reservas, y deshecho los núcleos de resistencia a retaguardia de la línea de contacto, al mismo tiempo que allanaba la progresión del Ejército terrestre acompañándole en la batalla y en el choque. El enemigo no ha tenido tiempo de enviar sus refuerzos ni aun sus órdenes, ya que en la destrucción de comunicaciones de la retaguardia adversaria ha estado buena parte del éxito.

De no haber la Aviación alemana dominado a la rusa desde el primer momento, el avance habría sufrido detenciones para vencer las dificultades que la acción aviatoria había suprimido con antelación. Los rusos tenían un material artillero magnífico, abundante, moderno; unas Unidades de Carros soberbias y en proporción adecuada a los efectivos; posiciones fortificadas a la última moda; líneas de resistencia con profundidad más que suficiente para contener, y terreno sembrado de minas, hitos de cemento y hierro destinados a dificultar el rodaje, y en fin, cuanto la técnica ha puesto al servicio de la defensa; nada ha contenido la marcha de las tropas. ¿Por qué? Porque todo fué aplastado, o por lo menos estropeado, por la Aviación. De otro modo los alemanes hubieran también vencido, pero más despacio, y por tanto, con menos probabilidades de fortuna.

El ejemplo de la campaña de Holanda—que fué un relámpago—presenta la eficacia de la nueva modalidad aérea: los paracaidistas y la Infantería del Aire cayendo a los flancos y retaguardia del enemigo y determinando la confusión de los Estados Mayores y el pánico de la población civil y la indecisión de los Mandos subalternos. Sigue en rapidez la campaña de Bélgica; aquella punta que avanzó hacia el mar sin que el grueso del Ejército invasor hubiese ocupado ni la cuarta parte del territorio, punta que se hizo posible porque la Aviación alemana preparó el avance de manera que a derecha e izquierda y en gran extensión de la carretera por donde caminaban a toda velocidad las fuerzas motorizadas, no quedaba en pie una casa ni un árbol. El sistema ha sido empleado siempre con buena suerte.

La táctica de Napoleón preparaba los ataques de la Infantería acumulando sobre un punto de la línea de batalla enemiga la concentración de fuegos artilleros de todas las baterías disponibles; esa preparación ha pasado de la táctica a la estrategia, de la Artillería a la Aviación de bombardeo; ello dentro del amplio marco de la batalla, porque más allá de él la Aviación es como una formidable vanguardia que saltando por encima del teatro de operaciones lleva la desolación muy lejos, atacando la moral del país, sus recursos fabriles y sus centros motores; en estas misiones vemos a la Aviación completamente sola, como la piedra tirada con la honda que no se piensa recoger. ¡Qué resultados tan enormes los de esta vanguardia con alas, que salta de un extremo a otro y vuelve a recogerse en el regazo de su hermano mayor!

La guerra de cercos—así la llamo impropriamente, porque todas las guerras han aspirado a realizar ese género de operaciones, antes casi imposible de tan difícil—, la guerra de cercos se facilita grandemente por la rapidez de las maniobras, y ya he dicho que mi opinión (modesta, como mía) es que esa rapidez se debe al Ejército Aéreo. Aníbal, a quien la Historia Militar atribuye la primera maniobra de cerco en la batalla de Cannas, lo realizó montando la Infantería a la grupa de la Caballería para trasladarla a los costados y detrás de la hueste romana; el papel de la Caballería lo ejecuta la Motorización; pero esta Caballería sobre neumáticos exige terreno limpio de obstáculos y resistencias; el cerco lo ha dibujado antes la Aviación en el terreno.

En las retiradas es el garfio que engancha al enemigo vencido, y ya no lo suelta, haciéndole abandonar trenes, armas, repuestos, carruajes, equipos, que llenan el camino, hasta que, dispersas las Unidades, van sus grupos cayendo en manos de la Infantería y Caballería terrestres.

Se ve a la Aviación, pues, en la gran ópera de la guerra sonar sola en la sinfonía; sonar en el primer acto o exposición del argumento en armonía con la gente de Tierra; seguir sonando en el segundo, en unión de toda la orquesta, coros y primeras partes, y volver a ejecutar en el tercero y final de la obra, con el aplauso general del público, los actores, autores y hasta los tramoyistas, que son los diplomáticos.

En el aspecto global de la batalla, los tratadistas de antes de la presente guerra no sospechaban el rendi-

miento colosal de la Aviación, así como exageraron mucho los efectos del bombardeo en las poblaciones, hasta el punto de calcular en pocos días la destrucción de Londres, París o Berlín; se equivocaron atribuyendo un papel menos decisivo al Ejército del Aire; los alemanes y los rusos estaban mejor orientados. La guerra de España ha servido de yunque o banco de pruebas; el ataque en picado aquí se ensayó, y no sin pérdidas sensibles, que seguramente habrán servido de adiestramiento y experiencia.

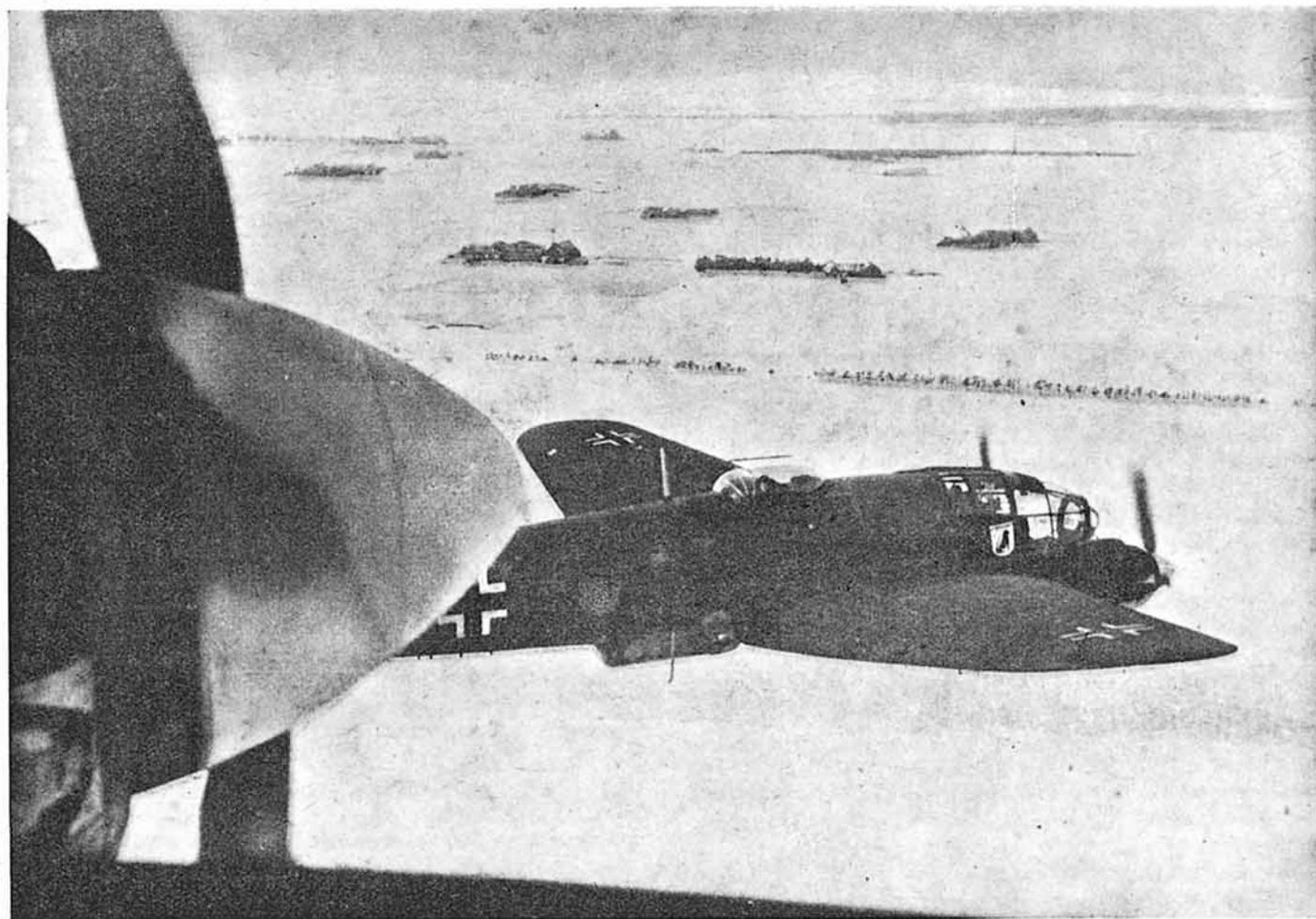
LOS AVIADORES

Aún hay algo más que observar en la Aviación alemana y la española que influye directamente en las características de utilidad del Ejército del Aire: el espíritu de Cuerpo, tan necesario a todas las Armas cuando no lo exagera el egoísmo, el afán de privilegios o el ansia de diferenciación del resto del Ejército. Los aviadores de todos los países se parecen un poco, porque la profesión contiene un romanticismo lleno de poesía y de belleza (excluyo a los comunistas, por incompatibilidad con nada bello y sentimental). El aviador, en el combate, experimenta, según los momentos, las sensaciones de todos sus hermanos de otras Armas. Al volar rasante al suelo, viendo el rostro del adversario, siente el vértigo de la Caballería en las cargas de

pretal; si desde las alturas acierta a colocar de lleno sus bombas en el blanco elegido, sentirá la alegre emoción del artillero cuando pone sus granadas donde es preciso; cuando pelea con otras Escuadrillas, o en duelo personal, y encabrita su caballo alado y lo lanza contra el adversario, le hará gozar el espectáculo de ver al enemigo en llamas bajar a volteretas al abismo; la misma sensación que la de los antiguos caballeros en los juicios de Dios. Enfilarse una trinchera a lo largo, barriéndola con su ametralladora entre chasquidos de balas que atraviesan la estructura de su avión, debe de ser igual que la loca alegría del infante entrando al arma blanca en la posición que vomitaba fuego; momento épico del choque, en que el corazón ocupa el sitio del cerebro.

Cuando en la formación del alma militar se unen y conciertan las emociones de cada Cuerpo, forzosamente la afición al peligro, ese amor a jugar con la muerte que todo buen soldado lleva innato, ha de estar muy desarrollada en quien sabe que desde que despega del suelo le ronda el riesgo. Quizá por eso todos los aviadores son alegres y recuerdan el viejo tipo del Oficial bullicioso, audaz, travieso, cuya gracia desarruga el entrecejo de sus Jefes en más de una ocasión.

¡Ejército del Aire! ¿Por qué le llamarán así y no Ejército del Cielo, siendo los otros de la Tierra y de la Mar?



La nieve no impide las operaciones aéreas.