

Política Aérea

UNA LECCIÓN DE HISTORIA

Preparación moral de la Aviación francesa para la guerra

Por el General del Aire
JOSÉ MARÍA AYMAT

Algún día habrá que escribir la historia de la guerra actual en su aspecto aéreo. La derrota de la Aviación francesa será entonces un episodio de importancia. Para contribuir al esclarecimiento del tema, hemos publicado recientemente unos artículos de Pierre Cot, que han sido recogidos por otras revistas profesionales. Hoy queremos ofrecer nuevas aportaciones al estudio en cuestión, y por ello insertamos sucesivamente un artículo del General Aymat, otro del Teniente coronel Martínez Merino, y un resumen de las más interesantes declaraciones recogidas durante la vista del famoso proceso de Riom.

Todas las cosas del mundo tienen, aparte de sus inconvenientes, alguna ventaja, y hemos de reconocer en el parlamentarismo la virtud de ser una fuente de información y de enseñanza... para el enemigo, en primer término, para el neutral y hasta para el propio interesado que lo sufre si sabe aprovechar la lección.

Nos decía el General Fuentes, en una de sus profundas y provechosas disertaciones, que la mejor fuente de estudio de la evolución de las organizaciones militares francesa y alemana, en lo que va de siglo, estaba en el "Diario de Sesiones" de la Cámara francesa.

Allí se debatía todo: las leyes propias en sus proyectos atacadas por los diputados de la oposición, que para hacer plataforma de sus méritos lucían su competencia en descubrir las imperfecciones o defectos de la ley, o los contras de su promulgación, y cuyos pros, fundamentos, orígenes e intenciones profundos no llegaban a conservar secretos los ministros o miembros de las Comisiones que los defendían.

Allí, durante el periodo de intervención de la Comisión Interaliada de Desarme de Alemania, se descubrían los subterfugios empleados por ésta, y de los que sabían, tanto o más que la Comisión, los diputados, que contaban todos con la extensa red de información que su amplísima esfera de intereses e influencias les proporcionaba.

En la Cámara se denunciaba como un peligro el desarrollo que la Aviación civil alemana representaba cuando en 1922 se sustituye la prohibición absoluta de construir aviones por las que se llamaron "limitaciones conceptuales", prohibiendo los monoplazas, limitando en 600 los kilogramos de carga útil y los kilómetros de radio de acción; en 4.000 metros, el techo de los aviones, etc., etc. Entonces Laurent-Eynac, a título de técnico consumado, un político más en reali-

dad, dijo: "Ningún país puede crear una Aviación que no sea más que una Aviación militar emboscada; son polos opuestos."

Es verdad que en "The Aeroplane", revista aeronáutica inglesa de gran prestigio, escribía una primera autoridad, Mr. Grey: "En caso de guerra tampoco los grandes aviones civiles tendrán apenas utilidad, porque a medida que los aviones comerciales van evolucionando, su construcción se diferencia cada vez más de la de los militares, al igual que la construcción de los buques mercantes se ha distanciado de la de los barcos de guerra."

¡Qué enorme equivocación! Los hechos, con su cruel realidad, les han demostrado cuán lejos estaban de la verdad. La técnica de que presumían, la que logró la confianza de los Gobiernos, estaba falta del sentido militar que debe tener todo dictamen en cosas de guerra. Y lo primero que hace falta en la guerra son hombres, o mejor dicho, soldados, y en Aviación militar, aviadores. Los vuelos sin motor, las líneas aéreas, eran el mejor entrenamiento de la inmensa futura Aviación de guerra alemana. Cuando Goering pudo decir que su Patria para ser grande necesitaba ser UN PUEBLO DE AVIADORES, tenía la mitad de la labor hecha ya.

Al estudiar la actuación de la Aviación militar francesa ante lo desconcertante de su rápido vencimiento, inexplicable por las causas que produjeron poco antes el aniquilamiento de la polaca, hemos acudido a los antecedentes de las discusiones sobre política aérea en el Parlamento francés.

Por los años 1935 y 36 tenía Francia, sin duda, y con gran avance sobre cualquier otro, el más potente Ejército del mundo, y su Aviación militar, tanto por el número de sus aviones como por su calidad, era también la primera. Aunque simultáneamente la demole-

dora política social del Frente Popular por un lado, y el rápido armamento alemán por otro, cambiaran los términos de la comparación, en 1940 era aún una fuerza muy respetable. No ya unida a la inglesa, sino ella sola, era respecto a su enemiga tanto o más que lo que hoy representa la inglesa frente a la unión germanoitaliana.

Aunque reduzcamos los 9.000 aviones en papel a sólo 5.000, y su industria hubiera quedado en retardo respecto a la alemana, hasta necesitar el aumento de tres centenares de aviones yanquis, un millar de cazas y medio millar de bombarderos modernos, nada dejaban que desear. La participación inglesa puede reducirse a menos de la mitad de sus elementos, que si en aerodromos del Continente no alcanzaron un millar de aviones, se aproximaban al triple con los situados en el sur de la Isla. Finalmente, otro millar, bastantes de ellos de tipo reciente, añadían los belgas y holandeses.

Aunque las fuerzas alemanas eran superiores a esta coalición, lo cierto es que ningún día pusieron en el aire tres mil aviones, y que los ataques a los aerodromos, si multiplicaron mucho su número simultáneo, fueron hechos por grupos reducidos, que muchas veces apenas alcanzaban la veintena de atacantes con una protección de caza análoga, tanto que en alguna ocasión la reacción francesa produjo el derribo de 18 "Junkers-87".

Noticias alemanas aseguraban haber derribado 3.400 aviones, contando 1.600 destruidos en tierra. Reuter da por perdidos 300 ingleses, que "Daily Telegraph" eleva a "unos 40 diarios", lo que reduce las pérdidas francesas alrededor de las 2.000. Quedaban, pues, aún muchos aviones franceses, cosa que se comprueba por la cuantía del material recuperado en la ocupación ulterior.

Sin embargo, prácticamente no había resistencia aérea a la acción contra el reembarco de Dunkerque, y el rápido avance de las Divisiones motorizadas tampoco sufrió ataques aéreos.

Cuando se produjo en 1918 la rotura del frente en Chateau-Thierry, la División aérea del General Duval acudió a sacrificarse para detener, o al menos retrasar, el avance alemán. Fuera de algún esporádico y feo ataque, como el del 14 de junio sobre los carros germanos, ¿cómo no se repitió esta acción contra las enormes y vulnerables columnas alemanas?

La explicación tiene que buscarse en los factores morales, tan importantes en la guerra, y que por falta de información precisa y segura no habríamos de aventurarla si no hubiera sido un General del valor y el prestigio del Mariscal Pétain quien hubiera afirmado que las causas de la derrota francesa han sido de orden moral, y eso mismo, al cabo de un año, confesaba el Almirante Darlan.

Veamos cómo influyó en este punto el parlamentarismo francés.

Corrían ya los días de 1937, y en enero y febrero se desarrollaba en la Cámara francesa un debate sobre la Defensa Nacional.

El diputado Kerillis pone de manifiesto "la enorme inferioridad" en que está Francia en defensa antiaérea frente a Alemania, que tiene 200 F. L. U. W. A. o puestos de observación unidos a los puestos de mando F. L. U. K. O., de cada una de sus 15 circunscripciones aéreas. El Mariscal Pétain, que en 1930 había

sido nombrado inspector general de la Antiaeronáutica, con carácter interministerial, para la defensa completa y total del territorio, había propuesto un plan de vigilancia y protección análogo; pero a poco había sido sustituido por un General del Aire, de cuyo Ministerio pasó a depender, y al perderse aquel carácter interministerial y la unidad tan necesaria de mando y armonía, nada se había realizado de sus proyectos; ¡y estaban en 1937!

Declara que sólo hay 250 baterías de 75 de la D. A. T.; 200 semifijas de plataforma y 50 móviles autocañón para defender los 250 puntos vitales que como tales el Estado Mayor había considerado necesario proteger, y esto sólo hasta la altura de 5.500 metros a que alcanza esta pieza.

Añade que la defensa baja con ametralladoras ligeras es completamente inútil, "lo que quiere decir que nuestra defensa tiene dos agujeros: uno, por encima de 5.500 metros; otro, por debajo de 1.000; Mr. Pierre Cot (era el ministro interpelado, de tan infausta memoria para nosotros, por su conducta durante la Guerra de Liberación, como para Francia): Yo no descubro ningún secreto".

Estas indicaciones han aparecido en los periódicos técnicos de que S. S. tiene el control. Es del dominio público y me ha bastado enviar a los Cuerpos de las guarniciones un colaborador, que no pertenece a la Aviación ni al Ejército, para recoger la mayor parte de las indicaciones que presento. La Cámara tiene derecho a conocer tales cosas. (Aplausos de la derecha.) De 330 aviones de caza, 140 nada valen... Os he dicho que Alemania puede lanzar sobre nosotros 600, 700, quizá 800 aviones, antes de que se dispare un tiro."

La defensa pasiva, para alerta, extinción de luces, enmascaramiento, fabricar falsas ciudades, nada de esto está previsto."

Luego haremos el comentario; sigamos, contesta el ministro Pierre Cot.

"Estoy en situación franca para responderos, pues reconoceréis que si el material fuera malo no tendría en ello de ningún modo la responsabilidad."

"No esperéis de mí que indique el número exacto de los aparatos de que disponemos en nuestros "stocks". Para no hacerlo, me sobra el cuidado del secreto necesario a la defensa nacional", y en seguida habla de los programas de 1.010 aviones y del de 1.500, con plazos de aumentos sucesivos, etc., etc.

Ved un modelo de indiscreción por parte de todos, de una inconsciencia de la trascendencia que pueda tener.

Examinemos sucesivamente los personajes, las afirmaciones y las consecuencias.

Kerillis era en 1914 un Teniente de Caballería. Durante la batalla del Marne formaba parte de una División de su Arma que estuvo operando por la retaguardia de la derecha alemana, produciendo alarmas y desconcerto en los servicios de los Cuerpos de von Kluck y Bülow hasta tirotear el Cuartel General de éste y asaltar un aerodromo alemán. En éste resulta herido e inútil para montar a caballo. Pasa entonces a la Aviación, y como piloto de caza logra con sus victorias la clasificación y el prestigio de "as". Terminada la guerra, con su compañero de gloria Fonck y algún otro, se dedica a la política. Con tales antecedentes, en aquel

momento se le tenía por un patriota cabal, y lo que para este caso resulta de tristes consecuencias, un hombre de prestigio que merece entero crédito en el país.

Descubre un número de puestos de escucha alemanes (quedándose probablemente corto), pero de cuya necesidad precisa, la inmensa mayoría de lectores, incluso militares y hasta aviadores, no tiene, como del de cañones de la defensa, idea exacta; y lo mismo ocurre sobre el número de puntos vitales necesitados de defensa, que si los 250 fueron designados por el Estado Mayor, eso no quiere decir que en el orden sucesivo de vitalidad no pudiera extenderse la lista, o por el contrario restringirse, dejando a la defensa pasiva o a la capacidad de sufrimiento los demás. Pero tanto en un extremo como en otro, lo importante, lo que se quiere señalar, es la enorme, como la califica al principio, inferioridad de la defensa francesa, y eso es lo que queda en el ánimo del lector; y obsérvese que tales datos, al aparecer en la Prensa técnica con sus números escuetos, sin el comentario de la enorme inferioridad, sólo puede producir alarma en las contadas personas técnicas y bien enteradas de las necesidades reales y verdaderas de la defensa.

El que recarga el pesimismo del cuadro, tal vez inconscientemente, se ve en detalles como el de considerar conveniente la simulación de falsas ciudades para despistar a los aviadores de noche. Sobre una S que el Sena forma poco aguas abajo de París, muy semejante a la descrita dentro de la capital, se organizó al final de la guerra 1914-18 unas luces que formaban un falso París. No sirvió de nada, pues se descubrió en seguida el engaño, y aquellas luces que sólo servían de balizamiento para encontrar más fácilmente el verdadero objetivo, se extinguieron. Es que había que combatir al Gobierno, que lo hacía muy mal; y así, cuando campanudamente afirma: "La Cámara tiene derecho a conocer tales cosas", es aplaudido por las derechas. ¡Tiene derecho, sí, y deber para poner remedio!, y el camino no es los aplausos contra el ministro que las oculta como un traidor a la causa de la defensa de la Patria, sino dando créditos, no tolerando huelgas, dejando organizar a los técnicos, como el Mariscal Pétain, que como buen soldado consciente de su deber, conocedor de su oficio, proponía en 1930 aquella organización única y total de la Defensa Antiaeronáutica, y que cuando se produzca la catástrofe tendrá el valor de asumir la pesada carga de la responsabilidad, de salvar todo lo que se pueda, la Patria, mientras los politicastros que la condujeron a la ruina se esfuman por escotillón.

"¡Yo no divulgo ningún secreto!" Es verdad, no sólo ese secreto, y en Francia se ha hecho melodramáticamente de todo un secreto, y para sustraer a los peligros del espionaje, Kerillis se cuida de asegurar que su colaborador no pertenece ni a la Aviación ni siquiera al Ejército, lo que en todo caso sería más grave, porque indica cómo puede entrar a investigar en "los Cuerpos de las guarniciones" un paisano. Muchos secretos conoce el enemigo. Los más modestos servicios de información de los Estados Mayores tienen anuarios; el "Jane's", guía anual de las Flotas aéreas y navales del mundo; Catálogos de las Casas constructoras, agregados militares navales y aéreos, cónsules, corredores de comercio, turistas, espías que se lo cuentan todo. La

Prensa oficial, técnica y hasta la diaria basta para tener la información que descubre Kerillis.

No es que carezca de gravedad ese conocimiento por el enemigo, es que es inevitable.

Pero en el orden de la moral propia hay una gravedad inmensamente mayor.

En un país democrático, desde el político al bueno y pacífico burgués y al trabajador, esperan por la noche para ir a casa a que salga el periódico; o por la mañana lo lee mientras desayuna, y lo primero de todo es leer la "Sesión de Cortes", con más interés si es borrasca, si hay dura interpelación al Gobierno y creyendo siempre más a la oposición, que "dice las verdades", que al Gobierno, que tiene siempre que ser discreto y disculpar las inevitables, "por humanas", realidades.

En este ambiente, al descubrir la ineficiencia o debilidad de los medios bélicos, cunde un difuso pero profundo desaliento, que va calando los espíritus hasta crear un estado de consciencia derrotista, al que difícilmente se sustraen los ánimos mejor templados; y así vemos que en Francia se acude al expediente de depositar toda la confianza en una línea Maginot, invulnerable, pero que, como toda defensiva estática, no puede conducir más que a la derrota. Es que no era más que el reflejo, mejor aún, el resultado del estado de consciencia de la inferioridad. Y si el que guarnece una obra defensiva adquiere la confianza de su valor absoluto, no hay quien le saque de ella, para echar a pecho descubierto a las pocas docenas de hombres que se aproximan a meter, si no sus fusiles sus pértigas portae explosivos, o los lanzallamas, por sus aspilleras y troneras.

Por si la hoja diaria en que la tarde misma que se publicaba el discurso de Kerillis se perdía, al encender el fuego, o hacer el paquete del almuerzo, la "Revue de l'Armée de l'Air", no menos controlada por S. S. el ministro, que aquellas a que se refería el batallador diputado, lo publicaba en su número de abril de 1937, demostrando, tanto el interés por el armamento de su Ejército como la consideración a los padres de la Patria, que constituían la prestigiosa Cámara, y así podrían empaparse bien de su contenido y no olvidarlo los aviadores que en no lejano día habrían de enfrentarse en el aire con sus enemigos, de cuya fortaleza y superioridad había certificado por adelantado la más alta y soberana autoridad de la nación.

No es extraño que al luchar se hubiera perdido en el soldado y en los jefes la fe en la victoria; sin ella no es posible el triunfo, y para ir al sacrificio hace falta, o un convencimiento de que no ha de ser estéril, porque mientras uno resiste, el compañero, aliviado de la presión enemiga que atraemos sobre nosotros, ha de vencer, e incluso socorrernos, o se ha de poseer fe en el premio que Dios y la Patria reservan a los que mueren por ella. Sin uno u otra, y por mejor decir, sin la segunda, base eterna de abnegación y sacrificio, se está fatalmente condenado a ser vencido por quienes la posean.

Y en la derrota de Francia, aparte de otras razones, influyó en mucho la pérdida de la fe, a la que, como vemos, contribuyó en gran proporción el parlamentarismo.

Aprendan los pueblos la lección.