

# Influencia del avión en el hombre, considerado como elemento de la estrategia

Por FERNANDO QUEROL  
Comandante de Aviación.

## Dos aspectos del hombre como instrumento bélico.

En la guerra pueden distinguirse dos elementos fundamentales: el hombre y el material. Veamos cómo la aparición del Arma Aérea ha revolucionado extraordinariamente el carácter de la participación de este elemento humano en la lucha.

La guerra es una oposición de voluntades que se dirime en un choque armado; el hombre puede intervenir en ella de dos modos: como luchador en este choque o como sostén o sustituto atrasado de este luchador; cabe diferenciar, pues, al combatiente armado y al trabajador movilizado en su beneficio; sólo el primero es combatiente activo pero los dos participan en la guerra, ambos aportan a ella su respectivo esfuerzo.

Esta distinción entre combatiente y trabajador, muy tenue en los primeros tiempos del Arte Militar, se ha ido acentuando con los siglos, hasta llegar a la época presente, en que se acusa con toda claridad; echando una ojeada general a la historia, podremos apreciar las varias fases de este proceso; la horda invasora, en que todos son combatientes; el pueblo sedentario, en que esta función es sólo oficio de unos pocos (Edad Media); la nación organizada que recluta un Ejército y lo destaca a luchar, sin mantener apenas vinculación de suministro con él (Edad Moderna); la Potencia que entra en guerra, comprometiendo en ella el trabajo de toda la nación (primera guerra mundial), y, por último, la guerra moderna, en la que, además, todos intervienen o pueden intervenir directamente, aunque sea de un modo pasivo, en el combate.

## El combatiente y el trabajador en la guerra moderna.

Como características generales de los recientes conflictos bélicos, podemos señalar las siguientes:

*El número de combatientes va aumentando.*—Cada vez el combate requiere más hombres, la lucha abarca a más naciones, la guerra se vuelve más universal. En la última se llegó a movilizar a 93 millones de soldados, lo que supone el 5 por 100 de la población total del mundo.

### ALIADOS: 63 millones.

Rusia ... ..	20 millones.
Estados Unidos ... ..	10 id.
China ... ..	6 id.
Inglaterra... ..	4,5 id.
Otros países ... ..	22,5 id.

### EJE: 30 millones.

Japón ... ..	10 millones.
Alemania ... ..	9 id.
Italia ... ..	6 id.
Otros países... ..	5 id.

En cuanto a los efectivos correspondientes a cada Arma, se aprecia, en general, un aumento en aquéllas que manejan material especializado, mientras disminuyen en las que lo tienen más sencillo. Así la Infantería, de representar el 60 por 100 del total de combatientes en la primera guerra mundial, ha pasado al 40 por 100 en la segunda. Esta última cifra se ha obtenido promediando la de los diversos Ejércitos que intervinieron en la lucha. Pero en algunos muy bien dotados de material la proporción era

aún menor, como el americano, con sólo el 20 por 100 de Infantería.

En contraste, la Aviación es de las armas que más ha crecido; en 1914 comprendía el 0,4 por 100 del total de movilizados, porcentaje que en 1918 subió hasta el 3 por 100, alcanzándose, por término medio, un 21 por 100 durante la última guerra.

Las proporciones variaron mucho de uno a otro país.

En Estados Unidos, de 10 millones de soldados:

- 4,3 Ejército.
- 3,4 Marina.
- 2,3 Aviación (23 por 100 del total).

En Inglaterra, de 4,5 millones de soldados:

- 2,7 Ejército.
- 1,1 Aviación (25 por 100 del total).
- 0,7 Marina.

En el Japón, de 10 millones de soldados:

- 7 Ejército.
- 1,6 Aviación (16 por 100 del total).
- 1,4 Marina.

En Alemania, de 9 millones de soldados:

- 6,6 Ejército.
- 2 Aviación (22 por 100 del total).
- 0,4 Marina.

*Cada combatiente requiere varios trabajadores.*—Cada vez se ha hecho esto más preciso debido a varias causas:

a) Los elevados efectivos de los Ejércitos actuales absorben una gran cantidad de hombres, que son otras tantas capacidades humanas de trabajo que se sustraen al equilibrio activo de la propia economía. Los combatientes, al movilizarse, dejan numerosísimos huecos en el trabajo del país; esos vacíos son difíciles de cubrir; se convulsiona el orden económico de la sociedad, por lo que se precisa una gran intervención del Estado para tratar de paliar los efectos de esta ausencia, movilizandole mano de obra su-

plente. Cada nuevo combatiente suscita así el nacimiento de un primer tipo de trabajador de guerra; el "trabajador sustituto del combatiente".

b) Los crecidísimos contingentes humanos que toman parte directa en la lucha y su tupida densidad sobre los campos de batalla, hacen imposible sostener su alimentación y avituallamiento, aprovechando únicamente, como antaño, los recursos naturales de la comarca que ocupan; recursos que se verán notablemente disminuidos por la devastación que ocasiona la guerra moderna. Se hace preciso asegurar el envío regular de víveres para el Ejército, lo cual, por una parte, grava pesadamente la capacidad agrícola y pecuaria de la nación, obligando a un gran control de la producción y originando privaciones y restricciones de consumo a la población civil; y, por otra parte, conduce a ordenar e intensificar las industrias alimenticias y de equipo. Para ello, el Estado regula y dirige al "trabajador de las industrias básicas".

c) La enorme motorización de los ejércitos y el progresivo aumento del material que emplean hacen necesario el mantenimiento de una gran industria productora de sus elementos de combate, obligando a orientar la capacidad fabril del país, de modo preferente, a la producción de material de guerra. Tal necesidad exige la existencia de un trabajo organizado para asegurar este suministro, trabajo cuya atención ha hecho surgir el "trabajador de la industria de guerra".

A medida que crece el número de combatientes, lo hace también el de trabajadores de la industria de guerra; pero este crecimiento no es paralelo, sino que como consecuencia de la progresiva complejidad y complicación del material bélico utilizado, aumenta más de prisa el número de los que lo fabrican que el de los que lo manejan. A este respecto, puede citarse que en 1914-18, había un trabajador de la industria de guerra por cada cuatro soldados, mientras que en 1939-45 eran ya más los primeros que los segundos.

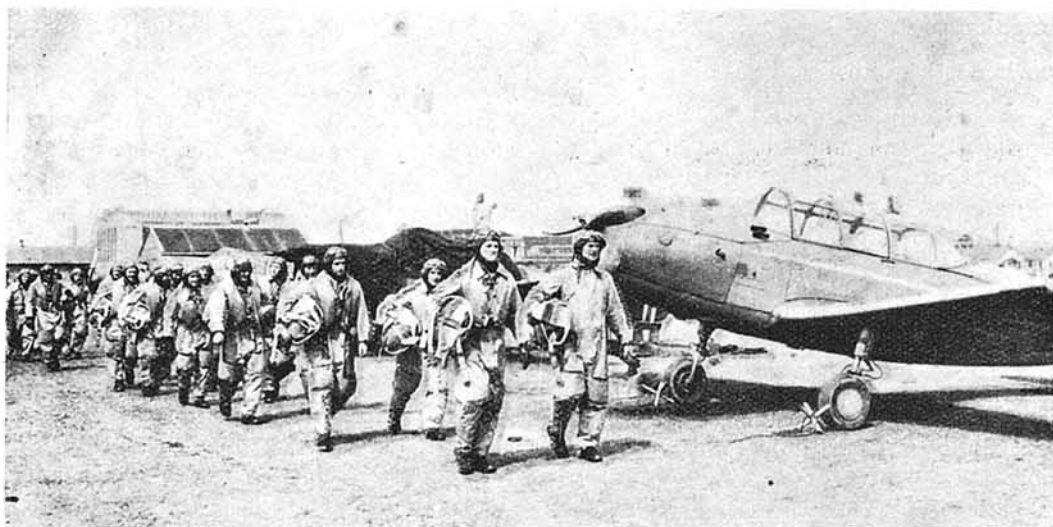
Vemos, pues, que la guerra moderna, para mantenerse necesita un gran ejército combatiente y tres grandes masas de trabaja-

dores: una que sustituya el trabajo interrumpido del soldado, y otras dos que le proporcionen víveres y armas. En conjunto, esas cuatro necesidades de personal acaparan a toda la población del país.

Incluso cuando la población del propio país no basta se acude a la importación de mano de obra, como ocurrió con Alemania, que llegó a disponer de 10 millones de trabajadores extranjeros (4 millones de rusos, 2 de franceses, 1 de italianos, 0,7 de polacos, etc.). Parte de ellos, unos 2 millones, es-

ción queda sometida al fuego que antes era un peligro exclusivo del combatiente.

Al engranarse el país entero en la delicada máquina guerrera, cada hombre y cada actividad representan para el enemigo un objetivo, cuya destrucción le interesa lograr y, en consecuencia, por el concepto total que la guerra adquiere, todos los factores humanos, materiales, económicos y morales pasan a ser considerados como objetivos militares, ya que son el sostén de las fuerzas combatientes y la base principal de su ren-



fueron encuadrados en la famosa Organización Todt.

*Toda la nación se incorpora al esfuerzo de la guerra.*—No es ya que haya quien trabaje y quien luche por la guerra, sino que todo el país debe integrarse en estas cuatro actividades.

En consecuencia, la guerra moderna, que ha recibido el apropiado apelativo de "guerra total", se sostiene por el concurso armónico de todas las energías estatales y por la contribución coordinada de todos los esfuerzos nacionales hacia ella concurrentemente orientados.

*Toda la nación se expone al peligro de la guerra.*—Anteriormente hemos analizado cómo toda la nación trabaja para la guerra; a esto habrá que añadir que, desde la aparición de la moderna aviación, toda la na-

dimiento; enfocada la guerra en tal sentido, el objetivo de la lucha, ya no es derrotar sólo al Ejército adversario por el choque directo de sus hombres armados, sino aniquilar a la nación contraria en todo aquello que pueda contribuir a mantenerlo.

El moderno empleo de la Aviación permite extender a todo el país enemigo las consecuencias directas de la guerra. En las antiguas campañas de frente lineal en superficie, los efectos de la convulsión bélica sólo alcanzaban de modo inmediato a la zona de vanguardia próxima al teatro de operaciones; nula era la acción directa que se podía ejercer sobre la retaguardia enemiga, dado el corto alcance de las armas artilleras; tan sólo podía verse afectada por trastornos en su normalidad de vida por las molestias que la proximidad de la guerra podían proporcionarle; hoy día, en cam-

bio, la acción aérea puede dejarse sentir de modo directo y contundente sobre todos los rincones del territorio enemigo, apareciendo como la única capaz de aplicarse con estos alcances.

Con ello la aviación ha revolucionado totalmente el antiguo concepto de la exposición humana a los riesgos de la guerra, desde el momento que extiende hasta los más remotos confines la vulnerabilidad que antes afectaba sólo a las líneas de combate. En consecuencia las retaguardias, antes tan seguras, empiezan a sufrir los grandes ataques aéreos, con su secuela de numerosas víctimas entre la población civil.

Aportemos algunos datos estadísticos.

Durante la primera guerra mundial la retaguardia alemana sólo tuvo 2.500 muertos como consecuencia del bombardeo aéreo. En la segunda, 305.000 muertos, 1.400.000 heridos y 7.500.000 habitantes sin hogar.

En 1914-18 Inglaterra tuvo 1.400 muertos por ataques aéreos, mientras que en 1939-45 fueron 60.000.

El bombardeo americano contra el Japón afectó a 10 millones de personas, lo cual representa la sexta parte del total de su población. En conjunto causó 260.000 muertos, 412.000 heridos y 9.200.000 personas sin vivienda, correspondiendo 90.000, 180.000 y 210.000, respectivamente, a las dos bombas atómicas.

Las víctimas causadas entre la población civil durante la primera conflagración universal fueron realmente muy exiguas, casi imperceptibles, comparadas con las sufridas en los frentes de combate. En cambio, durante la última las bajas en las retaguardias han pasado a ser ya la quinta parte de las ocasionadas en las vanguardias. De seguir aquéllas aumentando en una próxima guerra, tal vez se llegará a la paradoja de resultar más seguras las primeras líneas que el interior del país.

Aparte del número de los destrozos humanos, son enormes también los materiales causados por el ataque aéreo, destrozos cuyo descombro y reparación distrae parte considerable de los efectivos humanos de un país. Basta saber, por ejemplo, que en Ale-

mania, durante la última guerra, de un total de dos millones y medio de personas ocupadas en la defensa pasiva, aproximadamente un millón se dedicaban a misiones de derribo o reconstrucción de edificios bombardeados.

*¿Toda la nación luchará?*—La guerra sólo se dejaba sentir en el frente de combate, y éste, por tanto, era lo único que interesaba guarnecer. Hoy, en cambio, la posibilidad de que cualquier punto del país pueda ser agredido desde el aire, obliga a desparramar por él parte de sus combatientes, en forma de pilotos de cazas de interceptación y de artilleros antiaéreos.

Para apreciar la importancia de los efectivos dedicados a defender la retaguardia contra los ataques aéreos, fijemos la atención en el caso reciente de Alemania. A partir de 1943, la mitad del total de sus aviones eran cazas de interceptación, y el personal de su artillería antiaérea metropolitana ascendía a un millón de hombres; si a este número añadimos el de los pilotos de los anteriores cazas de defensa, nos encontraremos con que el conjunto de combatientes retenidos en Alemania para hacer frente al peligro aéreo era equivalente al total de efectivos de la R. A. F.

En la pasada guerra, los desembarcos aéreos se hicieron todos a muy poca distancia del frente. Si en la próxima su alcance llega a los más recónditos lugares del país enemigo, entonces éste, a los efectivos de defensa contra aviones tendrá que añadir otros de defensa contra tales desembarcos. Es muy posible que para ello se recurra a armar a sus habitantes, con objeto de que el desembarco aéreo encuentre siempre oposición, prodúzcase donde se produzca. En tal caso toda la población podría, potencial o prácticamente, verse convertida en combatiente.

\* \* \*

En conjunto, todas estas consideraciones podemos resumirlas en este esquema de la evolución histórica del factor hombre en el arte militar.

#### *Pueblos nómadas:*

Todos trabajan y se exponen en la guerra.

*Organización feudal:*

(Edad Media.) La misión de combatir es ejercida por una minoría.

*Organización estatal:*

(Edad Moderna.) El Estado organiza las industrias de guerra, recluta y arma a un Ejército y lo destaca a luchar sin ocuparse apenas de abastecerlo.

*Primera guerra mundial:*

Cada nación entra en guerra, movilizandole grandes efectivos y comprometiendo el trabajo de todos sus habitantes. Además de aumentar en gran escala el número de "trabajadores de la industria de guerra", aparecen los "sustitutos del combatiente" y los de las "industrias básicas".

La guerra adquiere un primer sesgo de "total", en cuanto todos contribuyen con su sangre o con su trabajo a la lucha.

*Segunda guerra mundial:*

El alcance y potencia de la Aviación—características todavía balbucientes en la guerra anterior—se desarrollan extraordinariamente en ésta, añadiéndola un segundo matiz de totalidad al hacer vulnerable a todo el país enemigo.

La guerra es "doblemente total": En el esfuerzo y en la exposición al peligro.

*Tercera guerra mundial:*

La posibilidad de desembarcos aéreos a gran distancia tal vez obligue a armar a todos los habitantes del país.

La guerra sería entonces "triplemente total": En el esfuerzo, en la exposición al peligro y en la eventualidad, más o menos remota, de tener que empuñar las armas.

**El combatiente aéreo.**

En la evolución del "elemento hombre" en la guerra, ¿qué es lo que podemos apreciar en lo que respecta al aviador?

Por de pronto, si en general todas las fuerzas armadas necesitan disponer, hoy día, de multitud de especialistas, es en las Fuerzas Aéreas donde más se agudiza esta necesi-

dad, debido al avanzado progreso técnico del material que emplean.

*Adiestramiento.*— El adiestramiento del combatiente aéreo es de las misiones más delicadas, largas y costosas. Como dato interesante puede citarse que, según declaran los norteamericanos, les costaba más tiempo hacer un aviador que un avión, y más entrenar como "equipo" a una tripulación que formar a cada uno de sus componentes en sus respectivas especialidades.

La magnitud de la ingente labor de los Organismos de instrucción del personal de la Aviación de los Estados Unidos queda patente en las cifras estadísticas del número de títulos concedidos desde 1939 a 1944; fueron los siguientes: 164.000 pilotos, 43.000 navegantes, 61.000 bombarderos y 264.000 ametralladores.

La progresiva complicación del material aéreo agrava aún más la dificultad y complejidad del adiestramiento. Aportemos dos datos:

Para poderse considerar como suficientemente entrenado en los aviones de reacción, un piloto que esté ya muy "puesto" en los de explosión necesita hacer unas ciento cincuenta horas. O sea que para pasar de uno a otro tipo de aeroplano son precisos varios meses de adaptación.

También es lento el adiestramiento para pasar a ser primer piloto de un B-36 "Conquistador". En el año 1948 se exigían para ello mil horas de pilotaje de cuatrimotor (de las cuales, seiscientas en B-29 "Superfortaleza") y hacer, además, cincuenta horas como segundo piloto del "Conquistador".

*Tripulaciones.*— Es evidente el aumento del número de combatientes aéreos, debido tanto a que crece la cantidad de aviones utilizados en la guerra, como a que al ser mayor el agotamiento que las misiones aéreas ocasionan se hace preciso renovar frecuentemente las tripulaciones; éstas, al regresar de un vuelo de larga duración o realizado a gran altura, están muy cansadas, y no conviene vuelvan a salir otra vez al aire hasta haberse repuesto totalmente. Imagínese lo rendido que tenía que quedar el piloto de un "Mustang" después de haber permanecido siete horas seguidas en la estrecha cabina

de su avión, protegiendo a los bombarderos de la 8.ª Fuerza Aérea.

Además, cuando se lleva una temporada de servicio activo, se han consumido tal cantidad de energías morales y físicas, que se impone la concesión de un período de descanso. Así lo practicaron todas las Aviaciones durante la pasada guerra; descanso que en el Bomber Command solía darse cada veinticinco o treinta vuelos de guerra. Los americanos llegaron a tener hasta tres tripulaciones de combate por cada avión, lo cual les permitía usar éste casi continuamente, mientras se establecía un turno entre sus tripulantes. Seguramente se estimó que los servicios de la 8.ª Fuerza Aérea (operando desde Inglaterra, generalmente a largas distancias) eran más agotadores que los de la 15.ª Fuerza Aérea (operando desde Italia, muchas veces contra objetivos poco defendidos, como los de los Balcanes), pues el personal de la primera regresaba a los Estados Unidos después de realizar veinticinco misiones, mientras los de la segunda lo hacían al cabo de las cincuenta. El número de servicios que en cada caso había que hacer antes de marcharse de permiso recibía el nombre de "tour". En cada mes eran unos cinco mil los aviadores que emprendían alegremente el viaje transatlántico hacia sus familias. Cuando a los tres años de acabada la segunda Guerra Mundial los aviadores anglosajones montaron la operación Vittles (puente aéreo de Berlín), establecieron también la dotación de tres tripulaciones por cada aparato.

*Escala de Tierra.*—Otra de las características actuales es el enorme crecimiento de la Escala de Tierra.

Como término medio puede admitirse que cada avión necesita los servicios de unos 120 hombres, distribuidos del siguiente modo:

*Sesenta militares:*

En las unidades, 20; Escala del Aire, 6; Escala de Tierra, 14.

En los aeródromos: Aprovisionamientos, pequeñas reparaciones, servicios diversos, etcétera, 20.

En la zona de los Ejércitos: Oficinas, maestranzas, etc., 20.

*Sesenta civiles:*

En la zona del interior: Fábricas de aviones.

Estos datos se indican sólo por dar una idea del personal que necesita hoy cada avión; naturalmente, el caza necesita mucho menos, mientras la superfortaleza requiere 12 de tripulación (sin contar con los relevos) y 40 de la Escala de Tierra. Por ello, como promedio, y teniendo en cuenta la tendencia moderna a reducir las tripulaciones de los bombarderos (como sucede con el examotor B-47, que sólo lleva tres hombres de tripulación) se han considerado seis personas en la Escala del Aire, lo cual deja margen suficiente para el descanso del personal.

En resumen: la lucha en el aire exige una depurada selección y un muy especializado entrenamiento de sus hombres. Asimismo es necesario cuidar de proporcionarles periódicas temporadas de descanso si no se quiere perder rápidamente su eficacia combativa. El agotamiento de un combatiente aéreo es mucho más peligroso que el de otro terrestre; sus vidas serán igualmente respetables y merecedoras de idénticas atenciones, pero los primeros manejan material muchísimo más caro; un estado de debilidad, un momento de mareo, un instante de relajación en la atención del piloto, pueden provocar la pérdida total de tan costoso material. Por esto interesa que sus usuarios se encuentren en la plenitud de sus facultades para obtener de él el máximo rendimiento.

**Conclusión.**

Realmente la influencia del avión en el elemento hombre ha revolucionado la estrategia. Antes no intervenía más que un tipo humano: el combatiente de superficie, que era a la vez trabajador de guerra y posible víctima de la misma. Ahora la función se desdobra: detrás de cada soldado que manipula un arma hay una fila de varios que le municionan y reparan, y más atrás aún, unas masas de obreros que fabrican el arma y sus municiones. Todos ellos, además de los esfuerzos y privaciones de la guerra, se exponen a sus riesgos y peligros por obra y gracia de la acción sobre sus cabezas de un nuevo e interesante tipo humano: el combatiente aéreo.