

LA AVIACION ESPAÑOLA EN LA GUERRA DE LIBERACION

por JULIAN RUBIO LOPEZ
Teniente General del Ejército del Aire

INTRODUCCIÓN

¡XXV Años de Paz! Paz real, distante quizá del concepto simplista que la palabra trae a nuestra imaginación. Porque esta Paz no ha sido estática, sino dinámica en grado sumo; no ha sido inercia, de ordenadas lentamente descendentes, sino salto hacia las alturas, con pendientes cada vez más acusadas; no ha sido «camino fácil sembrado de rosas», sino que en muchas ocasiones más ha parecido «Vía Dolorosa». Ha sido una Paz ganada y defendida; ganada en campo abierto y defendida en todos los terrenos contra quienes continuamente la han atacado, en bien planeada campaña, solamente desorganizada por ese anómalo reaccionar de la amargura ante el fracaso, por esa su falta de unión, de coordinación, típica final en toda empresa de objetivos negativos.

Este ataque a nuestra Paz, desde el exterior, contrasta con una gran fuerza centrípeta en el interior, pues si dentro de España han existido, y existen, desavenencias, todas ellas tienen como origen las distintas apreciaciones que el, en ciertas ocasiones maravilloso, individualismo español hace que tengamos, los más de 30 millones de españoles, sobre la velocidad y profundidad de nuestra acción para alcanzar nuestros objetivos, unos objetivos únicos, cargados de positivismo y plenamente prometedores.

Veinticinco años nos colocan en un asentamiento ideal, en un observatorio extraordinario, para tratar de analizar los hechos reales de lo que, bajo el punto de vista aéreo, ocurrió en los casi tres años que duró nuestra Guerra de Liberación.

Un cuarto de siglo no es lapso suficiente para que los hechos se nos hayan escapado de nuestro mundo y pasado a formar parte del de la Historia.

Para llegar a esa región un tanto inmaterial, sublimación de la materia, para dar ese paso tan peligroso, en el que muchas veces los hechos se deforman tan extrañamente, nuestra Guerra de Liberación cuenta todavía con un freno extraordinario: un sesenta por ciento de sus actores viven aún.

Por otra parte, estos veinticinco años nos dan ya necesaria perspectiva, situándonos a distancia en que nuestro juicio no queda deformado por lo anecdótico, por esa impronta que la transmisión oral, presidida por un estado anímico extraordinario, envidiable e incluso injusto a veces, tiene de modificadora de los hechos reales, caricaturizándolos de acuerdo con los ojos del narrador, haciendo resaltar exageradamente sus notas principales, favorables o desfavorables, positivas o negativas. Ante nuestro juicio, con esos cinco lustros de separación, aparecen exactos, fieles a la realidad, los más gloriosos hechos de nuestra Historia Militar.

LA AVIACIÓN ANTES DE 1936

La limitada extensión de este trabajo entraña renunciamentos en cuanto a tratar adecuadamente, en intensidad y extensión, esta parte histórica referente a nuestra Aviación Militar antes de la Guerra de Liberación.

Las Campañas de Marruecos

En 1936, la Aviación Militar española cumplía sus veinticinco años de historia. No vamos a discutir aquí el tan debatido tema de si España fue o no la primera nación que utilizó la Aviación con fines bélicos; lo que sí es indiscutible es que lo fue en emplearla como arma ofensiva de guerra, lanzando bombas, en 1913, y que también en este mismo año, la Aviación Militar española fue la primera en sufrir una baja por el fuego enemigo, en el transcurso de una misión aérea.

Durante aquellas guerras de Marruecos, la Aviación fue empleada en apoyo de las fuerzas de superficie. La mayor parte de sus ac-

tuaciones tenían un origen unilateral: el espíritu y amor al riesgo de aquellos aviadores. Las fuerzas de superficie no parecían sentir, en la mayoría de los casos, la necesidad del apoyo aéreo y no pedían por lo tanto, el cumplimiento de misiones aéreas, siendo los mismos aviadores, el mismo mando aéreo, el que, como norma general planeaba las acciones.

De aquel tiempo, allá por el año 21, cuando la retirada, datan los sostenidos y arriesgados abastecimientos de las posiciones terrestres, algunas de las cuales, gracias a ellos, resistieron hasta tres meses de cerco. Estos abastecimientos aéreos, que se venían practicando desde el comienzo de la actuación de la Aviación Militar en Africa, fue entonces cuando alcanzaron su mayor importancia y trascendencia.

Los ametrallamientos y bombardeos eran, en su mayor parte, verdaderamente arriesgados para el provecho obtenido. Un enemigo disperso, enmascarado, sólo concentrado muy eventualmente y en número muy reducido, luchando en un terreno de ellos perfectamente conocido, agreste, intrincado, no podía ser considerado como objetivo idóneo de ametrallamientos y bombardeos aéreos; las bajas causadas, en un crudo y descarnado análisis de aquellas misiones, nos hubiesen llevado a la conclusión de que no las hacían rentables. Sin embargo, se llevaban a cabo, y con gran riesgo de las tripulaciones, que si nunca llegaron a llevar una clasificación fundada en los impactos recibidos por el avión en que volaban, se acercaron mucho a ello. Y es que entre el enemigo abundaban los tiradores excelentes, para los que unos blancos tan lentos y volando tan bajo, eran objetivos fáciles.

No puede hablarse en Marruecos, sin embargo, de una Guerra Aérea, ya que faltó el elemento más importante en ella: el enemigo aéreo.

Otra característica de aquellas campañas, amén de la ya señalada en cuanto a la dispersión del adversario, que tanto influía en la táctica que debía emplearse, puede encontrarse en un plano más elevado, que pudiéramos llamar estratégico: la de que en una guerra de pacificación y no de conquista o exterminio, nos encontrábamos con un país que no ofrecía, principalmente por su economía rudimentaria, objetivos de cierta importancia, elemento también característico de una Guerra Aérea.

Sólo podemos, por lo tanto, hablar de heroísmo e ingenio. Heroísmo demostrado con las bajas sufridas; ingenio acreditado por

la introducción de tan diversas modalidades, por la utilización de unos aviones en apoyo de unas fuerzas de superficie que ni siquiera parecían sentir la necesidad del mismo.

La Infantería española, la mejor Infantería del mundo, creía bastarse por sí sola, aceptando un apoyo *sui generis* de la Artillería. La Caballería, heroica en tantas actuaciones, era estimada por muchos como una concesión a la tradición y a la, si cabe, belleza de la guerra.

La Aviación, considerada entonces como un Arma más integrante de las Fuerzas de Superficie, dotada de un material aceptable para aquellos tiempos, aprovechó la coyuntura para desarrollar sus virtudes militares, tan clásicas como las de las otras armas, pero tan excelsas por el medio adverso en el que discurrían. No cabe duda de que en nuestro pueblo, y en los cuadros de Oficiales de las diversas Armas, confluían características raciales que aseguraban un vivero de excelentes aviadores, y la realidad confirmó este supuesto teórico.

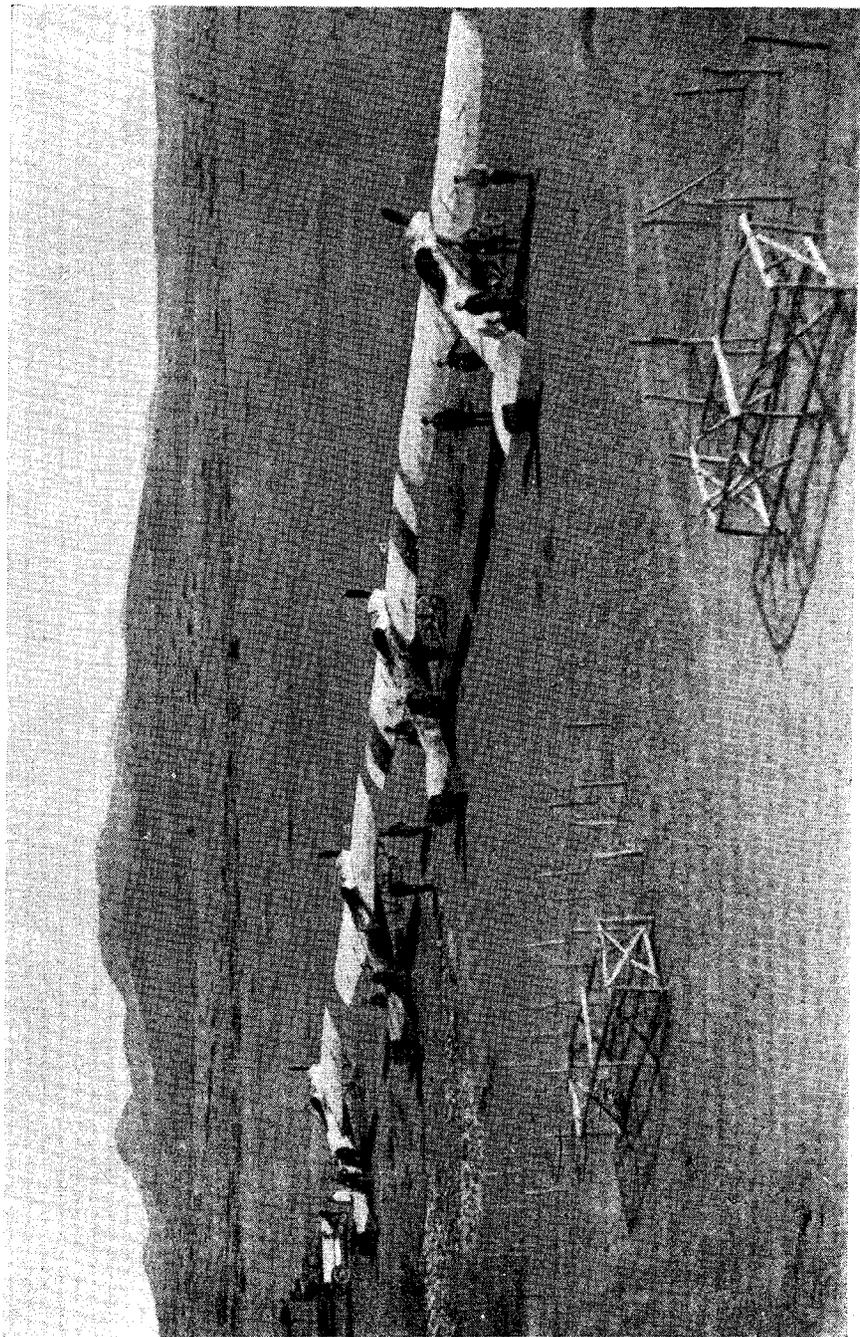
El esplendor de una época

Tras la Paz en Africa, pasó España, y con ella todas sus actividades, por una época de verdadero esplendor, de auge.

En aquellos años, el factor económico no pesaba sobre unas Fuerzas Aéreas en forma tan decisiva a como lo hace actualmente; la Aviación tenía unos «precios» compatibles con la economía de un país del nivel medio, como era el nuestro. La técnica no se había complicado, enredando a la tecnología en forma excesiva y, por ello, era posible atender en España a la construcción de aviones (en gran parte bajo licencia), a su mantenimiento e, incluso, a su mejora.

A todo ello se superponía el maravilloso elemento humano que integraba aquella Aviación Militar, con espíritu tenso, rayando muy alto tras su continuada prueba de fuego en el crisol africano.

No debe extrañar a nadie, por lo tanto, que a finales de la tercera década de nuestro siglo, con tantos factores favorables, la Aviación Militar española fue una de las mejores del mundo, no sólo por su nivel de instrucción, demostrando cuantas veces había ocasión de establecer comparaciones, sino también por su material. En aquella época se construían en España, bajo licencia, los mejores aviones de su tiempo, simultáneamente a su fabricación en el país

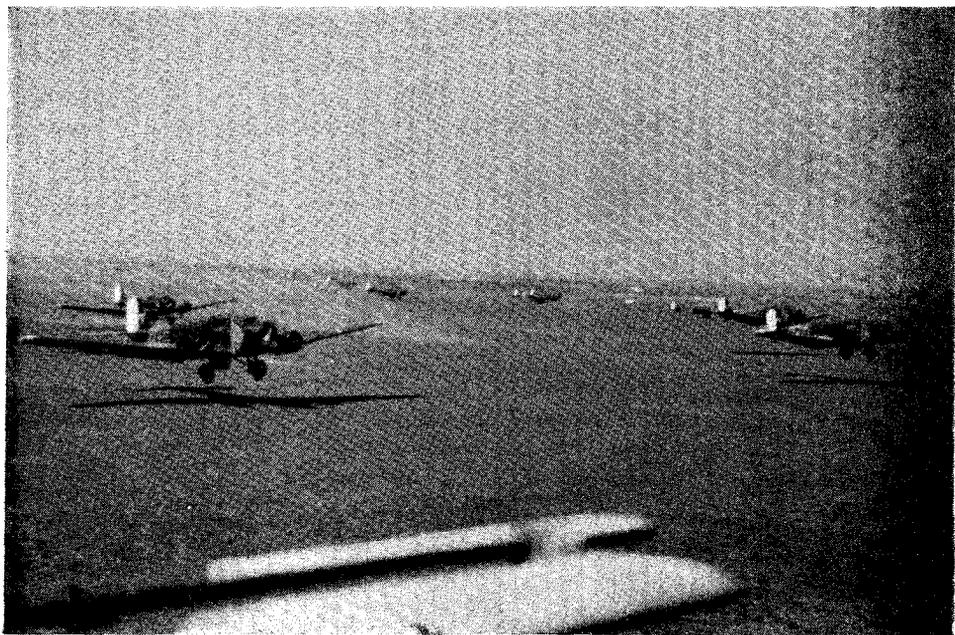


Hace más de cincuenta años....

(Foto cedida por el autor.)



No se trata de un desfile aéreo, sino del vuelo de regreso de una misión de guerra...



...con un adiestramiento probado a diario en misiones desarrolladas en forma precisa, eficaz.

(Fotos cedidas por el autor.)

del que eran originarios y, a veces, con ostensibles mejoras en ellos introducidas. Sólo dos ejemplos de nuestro aserto: el Breguet XIX y el Dornier Wall.

Aquella fue la época de los grandes vuelos: del «Plus Ultra», con Ramón Franco y Ruiz de Alda; del de Gallarza y Lóriga a Filipinas; del «Jesús del Gran Poder», volando a Brasil y la América Hispánica; del «Cuatro Vientos», con Barberán y Collar, enlazando directamente Cuba y España, en un vuelo verdaderamente asombroso de técnica y ejecución, desgraciadamente sólo conocido, en detalle, por unos pocos.

Vuelven a repetirse las constantes históricas. Tras una Paz y Unidad lograda por los Reyes Católicos, la incontenible actividad hispánica, sin Reconquista en que quemar sus impulsos, se derrama por un Mundo Nuevo, cuyo Descubrimiento y Civilización son frecuentemente olvidados o vituperados. Al terminar las Campañas de Africa, la Aviación Española, sin escenario para ejercitar su dedicación profesional, irrumpe en el ámbito internacional con proezas extraordinarias que, por españolas, si no vituperadas, pues ello resulta difícil o imposible, han sido silenciadas en la mayor parte de los sectores.

Las vísperas de la Cruzada

A aquella época de esplendor sucedió cierta atonía, cierto estancamiento. El material no se modernizaba; se iba quedando anticuado; ya no se disponía de unos aviones de primera línea.

Solamente un Gobierno de la República redactó un verdadero plan de modernización de aquellas Fuerzas Aéreas; plan que no llegó a cristalizar antes de la irrupción del Frente Popular.

La llegada de éste a los niveles de gobierno significó la trituración de lo que aún quedaba de la Aviación Militar. Era lógico que quienes preparaban una Revolución con un también lógico desenlace en contienda armada, trataran de disminuir, en toda su extensión, la posibilidad de que sus masas revolucionarias tuviesen que enfrentarse con un arma de efectos psicológicos tan grandes como los que luego pudo demostrarse que tenía.

Aún hoy día que hablamos de megatones, de velocidades tres veces superiores a las del sonido, de radares y de alturas de vuelo que escamotean la presencia de los aviones, la aparición en contra de un movimiento subversivo, de unos cuantos aviones dotados sim-

plemente de unas bombas análogas a las empleadas hace treinta o cuarenta años, supone un factor de incalculable valor, en muchos casos totalmente decisivo.

No es extraño, por lo tanto, que el Gobierno del Frente Popular tratase de desorganizar la Aviación Militar, y la congelación de los planes de modernización fueron solamente una de las manifestaciones de aquella decisión, a la que podríamos unir la reseña de gran número de medidas adoptadas en aquellos meses.

LA AVIACIÓN EN NUESTRA GUERRA DE LIBERACIÓN

Nadie piense al leer las líneas que aquí siguen, en una referencia a una participación en un mayor o menor porcentaje, de cualquiera de los tres Ejércitos —de Tierra, Mar y Aire— en la cadena ininterrumpida de éxitos que desembocó, finalmente, en la más rotunda Victoria. Nadie debe, ni puede, detenerse por un momento a hacer cálculos semejantes, ya que los tres Ejércitos se entregaron a la lucha en forma total, sin medir, y menos calcular, sacrificios, con la imaginación puesta, exclusivamente, en la magnitud del peligro que se cernía sobre nuestra Patria y en la necesidad de entregarse totalmente a su anulación. Siendo aún más explícitos, en nuestra opinión, en aquellos primeros meses de nuestra Cruzada, nadie pensaba en una Victoria de banderas desplegadas, en una apoteosis, sino en algo de un positivismo más limitado; la evitación de un caos como el que amenazaba hundir a España.

Y en ese darse por completo, en ese rebuscarse dentro de sí mismo para no escatimar nada, el establecer clasificaciones es casi un pecado grave. El único premio que debe procurarse, no es el quedar mejor o peor que los demás, sino la satisfacción interna de haber puesto todo en ese esfuerzo por cumplir un deber.

En los primeros tiempos de la Cruzada

La contienda, en los primeros tiempos, se caracterizó, como era lógico, dadas las circunstancias, por una atomización de esfuerzos. Iniciativas individuales, o de pequeños grupos polarizaban las acciones. Una de las mayores preocupaciones del Mando, a la que

éste tuvo que dedicar considerable atención, fue la de coordinar todos aquellos esfuerzos, no para dirigirlos hacia un objetivo común, ya que todos ellos ya le tenían único, sino para aprovechar mejor aquel inmenso raudal de dedicación, de entusiasmo.

En aquellas primeras semanas de la Cruzada, y casi podríamos decir en aquellos primeros días, tuvo lugar un hecho de decisiva importancia para la Aviación Militar española. Precisamente ante esa necesidad general de organizar y coordinar, se nombró, el 30 de julio de 1936, un Jefe de las Fuerzas Aéreas que durante toda la Guerra de Liberación actuó como General en Jefe de las mismas, dándoles una unidad y una cohesión, de enorme importancia para el éxito de su misión. Aprovechemos el momento para dedicar un sentido recuerdo a aquel extraordinario aviador, al General Kindelán.

Otra nota verdaderamente trascendente de aquellos primeros días fue el de la utilización de la Aviación para el transporte de tropas. Tras los asesinatos en masa de los Oficiales de nuestra Escuadra, quedó ésta en poder de los rojos impidiendo el paso del Ejército de Africa a la Península. Aquel Ejército, con unas unidades de choque de una tradición que bordeaba la leyenda, era necesario en la Península, donde su simple presencia actuaría de catalizador en la aceleración del desencadenamiento de nuestro movimiento contrarrevolucionario.

El transporte en aviones Foker, Ju-52 y Savoia-81 de aquellas primeras unidades de Legionarios y Regulares, puede considerarse como el primer empleo, de importancia, de la Aviación en el transporte de tropas.

La unidad de mando que presidió la organización de nuestras Fuerzas Aéreas, desde los primeros días del Movimiento, tuvo una gran influencia no solamente en la administración de los escasos recursos con que se contaba, sino también, y ello debemos considerarlo aún más importante, en el adiestramiento facilitado a nuestros mandos de las fuerzas de superficie, en el empleo que debía darse a las Fuerzas Aéreas.

Aquel período inicial que podemos considerar abarca todo el año 1936 y parte, incluso, de 1937, fue una guerra básicamente de Infantería, en la que la nuestra, la mejor Infantería del mundo, se encontró con la Aviación. La fuerza moral de la presencia de la Aviación que-

dó patente e imprimió un carácter a la lucha de aquellos meses. Nuestra Infantería temía a la Aviación y su efectividad, ante la presencia de las fuerzas aéreas adversarias, disminuía en grado considerable. De aquí que sus mandos desearan constantemente el apoyo de los aviones propios, no solamente en defensa de los ataques del enemigo, sino en misiones ofensivas contra las fuerzas terrestres del adversario. Los resultados de aquellos ataques, con tan reducidos efectivos, más que el valor destructor, representaban una doble ventaja: la elevación de la moral de las fuerzas de superficie propias y la disminución de la misma moral en las del adversario. El efecto psicológico era mucho más fuerte que el real, que el destructor.

A las peticiones incesantes de misiones por parte de los mandos de superficie opuso el mando aéreo, desde el principio, un razonamiento educador: «El número de misiones aéreas tiene un límite, dados unos efectivos determinados; puede considerarse como un crédito a nuestro favor; si lo empleamos rápidamente, si le agotamos en las primeras horas del día, llegará un momento en que no nos quede ninguna misión de apoyo.» Y nuestros mandos de las fuerzas de superficie aprendieron rápidamente la lección, y una administración del esfuerzo aéreo, no con afán de ahorro, de conservación, sino con el de mejor empleo, de mayor eficacia, pudo imperar durante toda la contienda.

Aún a pesar de esa unidad de empleo, de esa organización central, la Guerra Aérea —y aquí ya se puede hablar de Guerra Aérea—, se caracterizó también en aquella época, precisamente por lo limitado de sus medios, por las resonantes hazañas individuales, con las que se enlazan muchos nombres, de los que sólo queremos citar dos: Morato y Haya.

En el transcurso de la Guerra de Liberación

Todo cuanto aconteció en el aire, durante la Cruzada, puede ser encerrado dentro de un solo concepto: Apoyo aéreo.

Prácticamente todos los esfuerzos de las Fuerzas Aéreas nacionales se dirigieron al Apoyo aéreo. Fuera del marco de éste, solamente deben identificarse las misiones de exploración, llevadas a cabo en el Mediterráneo, para la localización y seguimiento de buques mercantes con destino a los puertos enemigos. Los ataques a los puer-

tos, aunque aparentemente alejados del marco de la cooperación, deben inscribirse dentro de la interdicción.

El apoyo aéreo brilló en todas sus modalidades, pero especialmente en el de la Conquista de la Superioridad Aérea. La brillante acción de las «cadenas» en apoyo inmediato de los asaltos de nuestra Infantería, debería considerarse como una heroica concesión al empleo de las Fuerzas Aéreas en apoyo psicológico de las Fuerzas Terrestres propias. El gran número de bajas que dicha modalidad de empleo ocasionaba no estaba compensada por los efectos materiales que sus ataques causaban al enemigo. Pero todo ese heroísmo no impide que la más íntima satisfacción de nuestro Ejército del Aire, como continuador de aquellas Fuerzas Aéreas, es el pensar que con medios *cuantitativa* y *cualitativamente* inferiores a los del adversario, se supo conquistar y mantener la Superioridad Aérea durante toda la Guerra de Liberación. Para muchos puede parecer errónea nuestra afirmación sobre la superioridad numérica y de calidad de los aviones de caza enemigos, fácilmente contrastable por cualquiera que desee comprobarla. A nosotros esa posible extrañeza no constituye ninguna sorpresa, ya que es una deformación inherente, precisamente, al gran éxito logrado en la misión de la conquista y mantenimiento de la Superioridad Aérea. Para la mayor parte de los actuantes, el gozar de aquella enorme ventaja, era algo normal y su valoración prácticamente inexistente. Hay un refrán castellano que tiene aquí su aplicación más acabada: «Nadie sabe lo que es la salud hasta que la pierde». Es difícil que muchos de aquellos que «gozaron de tan buena buena salud» durante la Cruzada, lleguen a comprender, ni aún después de leer tanto como han escrito los «enfermos» de aquella y de otras guerras, lo que significa en toda su extensión, en todas sus consecuencias, la Superioridad Aérea. Demos gracias a Dios que nos colocó en situación de poder servir así a España.

Consecuencias erróneas extraídas de la Guerra Aérea en la Cruzada

Es este un tema verdaderamente tentador, que nos alejaría demasiado del principal de este trabajo. Por ello nos limitaremos a señalar que de la actuación de las Fuerzas Aéreas durante la Cruzada, se sacaron muchas más enseñanzas erróneas que verdaderas. La deformación que en el pensar de muchos tácticos y tratadistas

originaron esas enseñanzas erróneas, tuvo gran importancia en el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial, no siendo exagerado el decir (circunscribiéndonos exclusivamente a uno sólo de los participantes), que una gran parte del fracaso de la Luftwaffe puede atribuirse, precisamente, a los errores en el estudio y evaluación de las acciones aéreas desarrolladas sobre nuestra Patria.

La Superioridad Aérea constantemente favorable, hizo olvidar la vulnerabilidad de los aviones lentos ante el ataque de la aviación adversaria. La facilidad con que podían llevarse a cabo las acciones de apoyo aéreo, especialmente las de acompañamiento y apoyo aéreo inmediato, principalmente por el disfrute de esa superioridad aérea, hizo que se sobreestimase su efectividad, dentro del cuadro total de la Guerra Aérea, olvidándose de otras modalidades de acción y del desgaste que aquéllas ocasionarían a los efectivos aéreos actuantes.

Pongamos, con gran esfuerzo, ya que nuestro deseo sería el ahondar este tema, punto final a estas disquisiciones y pasemos a un análisis general de las vicisitudes por las que ha atravesado nuestro Ejército del Aire en los últimos veinticinco años, a lo largo de esta Paz tensa y llena de actividad que estamos gozando todos los españoles.

LAS FUERZAS AÉREAS AL TERMINAR LA GUERRA DE LIBERACIÓN

En los últimos meses de la Cruzada, las Fuerzas Aéreas españolas, que el día 5 de agosto participaron en el célebre paso del Convoy de la Victoria, con solamente 18 aviones, contaban ya con cuatro Brigadas Aéreas, una Escuadra de Caza compuesta de tres Grupos, cuatro Grupos de Asalto y unas Unidades de Hidros.

El 12 de mayo de 1939, al reunirse nuestras Fuerzas Aéreas con la Aviación Legionaria italiana y la Legión Cóndor alemana, cerca de 850 aviones se alinearon en Barajas, para ser revistados por quien indiscutiblemente los condujo a la Victoria, por el Generalísimo Franco.

Entre aquellos aviones se encontraban algunos de tipos como el Me-109, el G-50 y el Savoia-79, por ejemplo, de características destacadas en aquella época. Verdaderos aviones de élite.

A la elevada cifra ya citada, habría que añadir la de los aviones de la Aviación del adversario, recuperados en los aeródromos que habían sido enemigos o en los franceses de la Metrópoli o de Africa,

a donde los habían llevado los pilotos rojos en su huida de las horas finales. También algunos de aquéllos tenían características excepcionales.

Unas Fuerzas Aéreas, con más de 1.000 aviones de primera línea, podrían resistir la comparación con las de muchas naciones de primer orden. Pero este aspecto de nuestro Ejército del Aire no debe dejarnos engañar, ya que precisamente en el material era donde se encontraba su «talón de Aquiles», por el elevado número de tipos de aviones que lo componían y por su origen heterogéneo.

Como referencia damos a continuación una relación de los más sobresalientes, adelantando que en ella hay omisiones voluntarias (hidros y tipos cuyo número de aviones fuese inferior a 10) e involuntarias también, con casi absoluta seguridad:

Casas

CR-32, Ro-41 y G-50 (italianos); Me-109, He-112 y He-51 (alemanes); «Ratas», «Moscas» y «Supermoscas» (rusos).

Asalto

Caproni «Libechio», «Breda-60» y Ro-37 (italianos); He-45, He-46, He-70 y Henschell «Angelito» (alemanes); «Pragas» y «Natachas» (rusos).

Bombardeo.

Ju-52, He-111 y Do-17 (alemanes); Savoia-79, Savoia-81 y BR-20 (italianos); «Katiuskas» (rusos).

Era, sin duda, un parque muy diverso, y una gran parte de aquellos aviones estaban de antemano condenados a la «canibalización» hasta su extinción. Ninguno de ellos, además, se fabricaba en España. Su origen, por otra parte, como hemos visto no era común.

Lo que sí tenía un valor real, una importancia verdaderamente extraordinaria en aquellas Fuerzas Aéreas, era el personal: numeroso, como para poder hacerse cargo de los aviones entregados por la Aviación legionaria, la Cóndor y los proceden de la Aviación roja; capaz, con un adiestramiento probado a diario en misiones des-

arrolladas en forma precisa, eficaz. Y no solamente nos estamos refiriendo a las tripulaciones aéreas, sino también al personal de apoyo, pues en aquellas misiones todo estaba a punto: aviones, municiones, bombas, gasolina, transportes, etc.

Es enteramente posible que nuestro material no constituyese un elemento de envidia por parte de otras Fuerzas Aéreas, pero no hay duda de que nuestro personal sí lo era, pues en este aspecto estaba a la altura de las mejores organizaciones aéreas de su tiempo, y su número era extraordinariamente elevado.

Creación del Ejército del Aire

El comienzo de la Segunda Guerra Mundial nos sorprendió en la fase de preparación de la creación del Ejército del Aire, ya que no fue hasta el 7 de octubre de 1939 cuando salió la Ley que le creó, dando un estado legal a lo que las operaciones de nuestra Guerra de Liberación había concedido de facto y, puede decirse con orgullo, con todos los pronunciamientos favorables.

Entre la terminación de la Cruzada y la creación del Ejército del Aire, el trabajo había sido incesante y dirigido tanto hacia el material como hacia el personal.

La profusión de tipos obligó a una selección de entre ellos, para continuar su utilización dentro de nuestras Fuerzas Aéreas, pero apoyándola con una fabricación propia, dentro de España. Se eligieron: el Ju-52, como avión de transporte; el He-111, como avión de bombardeo, y los CR-32 y Me-109, como aviones de caza.

El personal, con los licenciamientos y consiguiente regreso a sus actividades normales (trabajo, estudio, etc.), comenzaba a presentar grandes claros en sus filas. Por otra parte, había que pensar en los futuros Cuadros de Mandos, hacer de aquellos Oficiales Provisionales y de Complemento unos inmejorables Oficiales Profesionales, completando mediante nuevos estudios su formación, la que había adquirido en la más dura de las Escuelas Militares, en la guerra misma. Fue una época de gran actividad en las Escuelas y Academias, dificultada por su simultaneidad con la Segunda Guerra Mundial y el hecho de que sus avatares no nos permitiesen descuidar la disponibilidad operativa de las Unidades Tácticas, garantía de nuestra discutida y defendida neutralidad.

Pero la duración de la Segunda Guerra Mundial y su desenlace, que alineó a los rusos entre los vencedores, colocó a nuestra Patria en situación difícil. Momentos de grandes ataques desde el exterior, de estrechamiento de nuestras filas, de búsqueda, en el calor de una unión interior, de una compensación a la frigididad que llevan consigo los sacrificios, los renunciamientos, las escaseces.

Mientras en el exterior nos imputan la construcción de armas atómicas y el constituir una amenaza para la Paz, nuestras Fuerzas Aéreas enflaquecen en número, sin posibilidades de renovación, recurriendo a la «canibalización» para conservar algunas Unidades, ante la imposibilidad por no haber recibido el utillaje programado, de llevar a cabo aquellos programas proyectados en 1939.

Al igual que la Nación, el Ejército del Aire tuvo que atravesar una profunda crisis. El vuelo, que es la razón de ser, la savia que da vida a ese Ejército, llegó a tenerse que racionar, que atenuar en grado sumo, primero por bloqueo exterior en el suministro de combustible y luego por falta de material aéreo.

Nunca estuvieron más en peligro de perecer unas Fuerzas Aéreas, cuya perduración fue solamente posible por la calidad humana de sus componentes, que en auténtico «autocanibalismo» pudieron vivir de las reservas morales almacenadas durante los años anteriores, auxiliándose, beneficiándose de ese acicate que para todo español representa el sentirse vejado, incomprendido, injustamente tratado. Que es entonces cuando viene el crecerse ante la desgracia.

Mucho podríamos hablar de los sacrificios de ese personal en aquellos años de penuria, continuando trabajando a gran ritmo, a pesar de la falta de medios, del renunciamiento a tantas legítimas aspiraciones, desde el mismo vuelo en condiciones aceptables, hasta la de atenciones mínimas de orden perentorio; pero su mayor premio, el que ellos más anhelaban es el de encontrarse aún ahí, entre nosotros supervivientes de una lucha titánica en la que es difícil decir si los que cayeron fueron los más débiles, o los que más se quemaron en la lucha.

No debemos descartar, de todas maneras, la muy posible trascendencia de la existencia de una Aviación Militar española, que aún conservaba material y, sobre todo, un excelente personal, en la garantía de la neutralidad española. En nuestra opinión, y sobre todo durante la primera mitad de la Guerra Mundial, las dos causas más importantes que contribuyeron a la no entrada de España en la gue-

rra, o a la falta de decisión exterior para invadirla, fueron respectivamente, la debilidad económica en que se encontraba nuestra Patria, sabiamente esgrimida por el Generalísimo, y la evidencia de unas fuerzas presentes, que conservaban aún la corona de laurel de los vencedores y la experiencia adquirida durante la Guerra de Liberación y, junto a ambas cosas, como consecuencia de ellas, unas virtudes morales que, en el mejor de los casos para los invasores, les hubiesen hecho pagar muy cara su errónea decisión.

La ayuda exterior

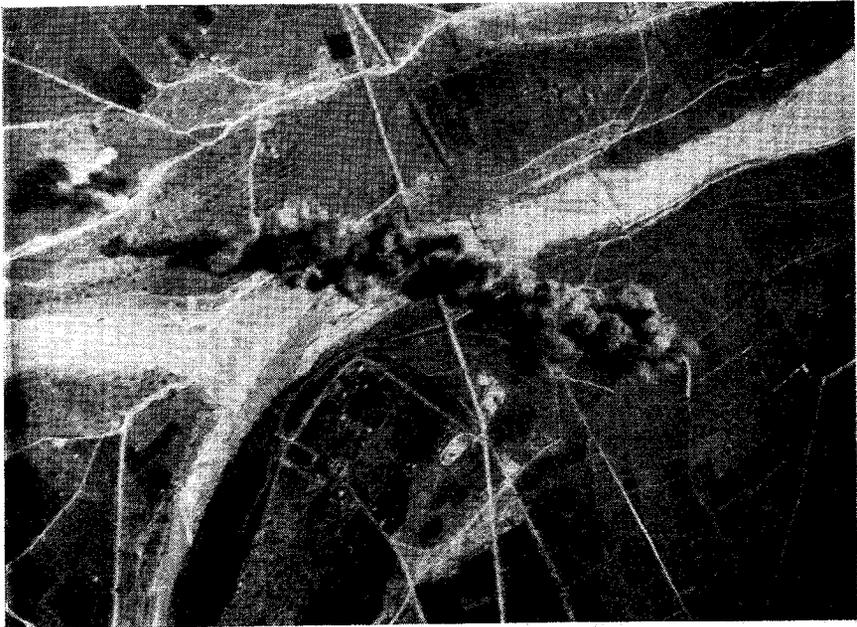
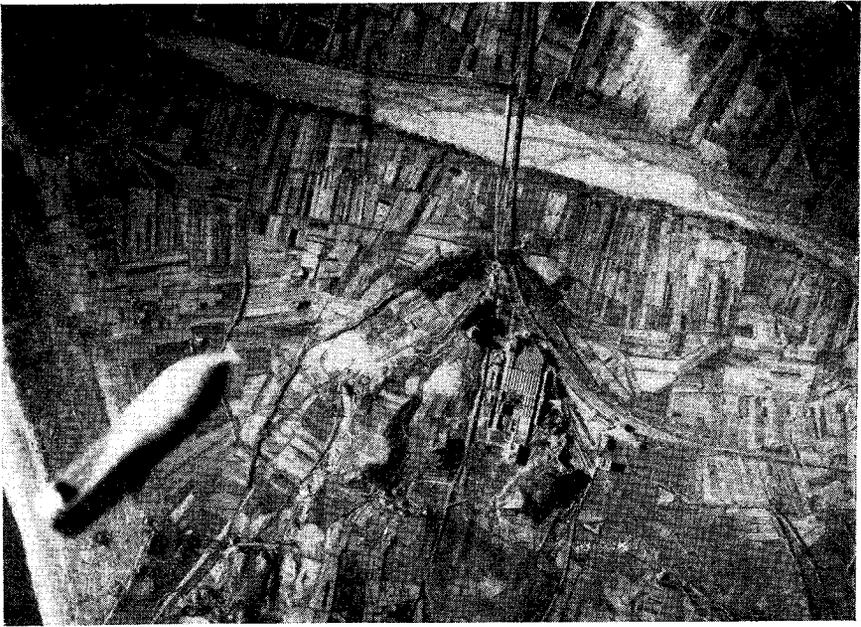
Al fin se rompió el cerco. Nuestra ruta, siempre constante, vio aproximarse a ella la de otras naciones y, con la firma del Acuerdo Hispano-Americano, se le brindó a nuestro Ejército del Aire la posibilidad de modernizarse, de resurgir, de ponerse al día.

La tarea no era sencilla. Precisamente en los tres lustros transcurridos entre nuestra Victoria y la firma del Acuerdo, la Aviación había dado un enorme salto: la conquista de un nuevo sistema de propulsión (el motor a reacción) y la utilización masiva de la electrónica (radares, comunicaciones, calculadores, etc.) le habían hecho posible.

Nuestro obligado aislamiento, el cerco impuesto, habían representado un freno casi insoslayable a quienes pugnaban por, al menos teóricamente, ponerse al día. Lo que ellos avanzaron fue a costa de trabajos ímprobos, con un rendimiento totalmente desproporcionado al esfuerzo empleado.

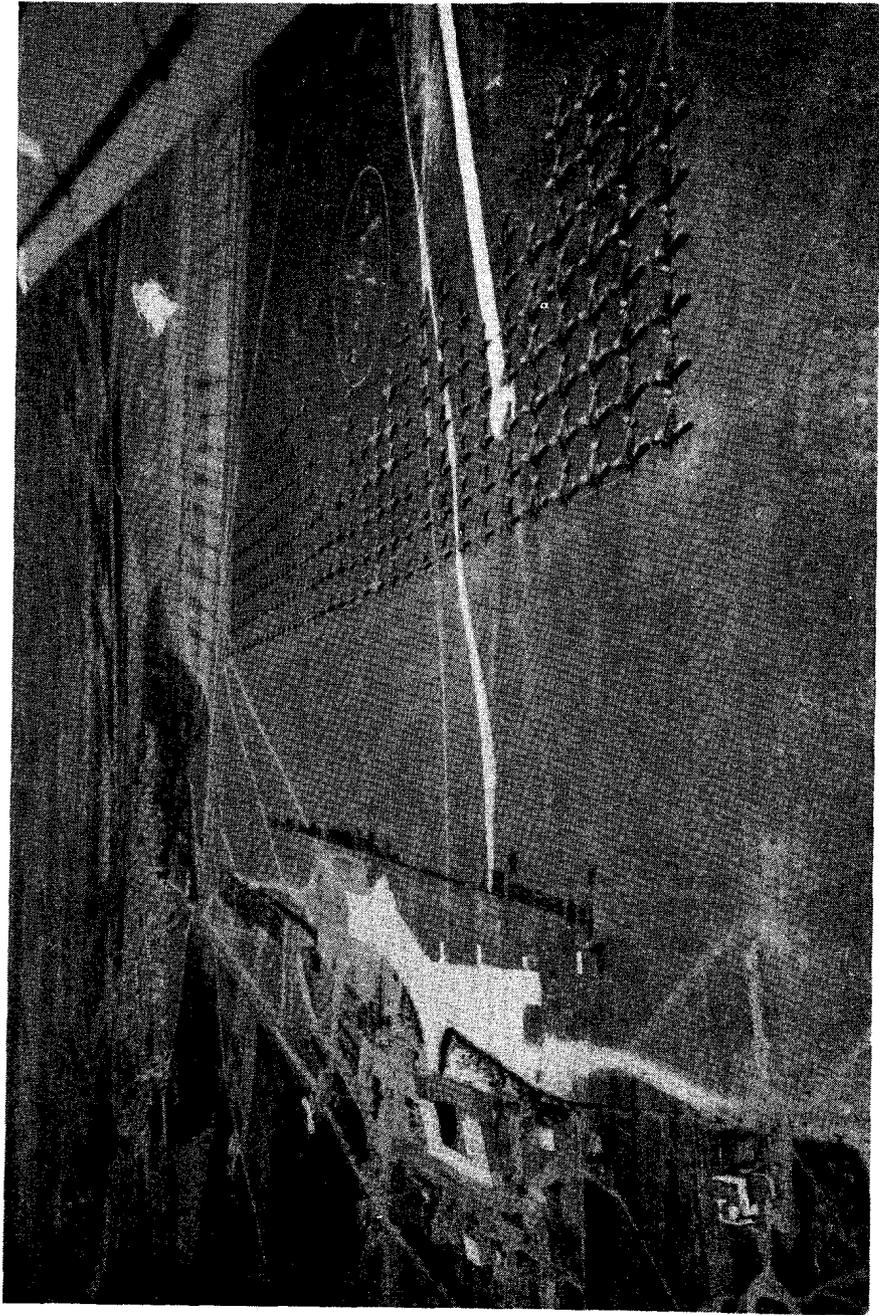
Hubo que quemar etapas, rápidamente, en pocos años, casi pocos meses, para llegar desde una Aviación parada en las fases iniciales de la Segunda Guerra Mundial, con el lastre de muchos años de actividad atenuadísima, hasta unas Fuerzas Aéreas prácticamente al día, ya que en 1954 se nos ofrecía material de tipos que habían sido utilizados solamente en las fases finales de la Guerra de Corea y, en otros muchos casos, equipos recién salidos de las fábricas norteamericanas, con números de hasta solamente una cifra en el orden de su serie de producción.

Y el esfuerzo se hizo: se adiestró al personal, se asimiló el material, se adaptó la organización. Los resultados fueron francamente asombrosos:



Dos bombardeos de la aviación nacional. Arriba, el de la estación de Blanes (Gerona); abajo, el de los puentes de la carretera y ferrocarril sobre el Mijares, en Villarreal de Castellón.

(Archivo del Servicio Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire.)



Cerca de 850 aviones se alinearon en Barajas....

(Foto cedida por el autor)

— Nuestras Unidades de Caza podían parangonarse, sin género de duda, y con ventajas incluso, con sus congéneres de la USAF y de otras Fuerzas Aéreas.

— Nuestras Unidades de Transporte llevaban a cabo sus vuelos con absoluta regularidad, dentro y fuera de nuestras fronteras, y en circunstancias tan adversas como las que suele proporcionar la meteorología peninsular. Cuando hubo que rechazar un ataque contra la soberanía de España en nuestras Provincias Africanas, los tres Ejércitos dependieron, totalmente en la primera fase y en su mayor parte durante el resto de las operaciones, de esa Aviación de Transporte, que supo apoyarles en forma ininterrumpida.

— Nuestras Unidades Tácticas (de material convencional), a pesar de lo anticuado de éste, resistieron la prueba de aquel período de gran actividad y salieron airoas de ella.

— Nuestras Unidades de Alerta y Control se hacen cargo de los asentamientos de radar, y no desmerece el rendimiento de la Red del logrado cuando en ella se trabaja conjuntamente con la USAF.

En todas las demás actividades de nuestro Ejército del Aire se demuestra la posibilidad, o la realidad, de una pronta incorporación al ritmo actual de una Fuerza Aérea, sin que el alto grado de especialización requerido para todo el personal, en todos los niveles, por causa de la complejidad del material, sea obstáculo para esa rápida puesta al día.

El momento actual

Pero ese mismo ritmo intenso de la tecnología del siglo xx, reflejada en el material bélico, y muy especialmente en el aéreo, hacen que, incluso una rápida y sorprendente asimilación, quema de etapas, no puede realizarse sin el riesgo de que al llegar a la meta nos encontremos con un material que no sólo empieza a anticuarse, sino también a envejecerse; no únicamente por estar superado por los nuevos tipos utilizados por nuestros vecinos, sino en un estado de conservación que comienza a presentar dificultades crecientes en su mantenimiento.

Y es que, hoy día, asignarle una vida superior a los diez años a un avión táctico, es un tanto aventurado. Ni siquiera las pruebas de fatiga del material suelen abarcar una previsión superior a ese lapso de tiempo.

Nuestro Ejército del Aire necesita una renovación de su material, posiblemente difícil si se considera que «cada tiempo tiene su afán» y que quizá en el actual no coincide la política de inversiones con una de reforzamiento de nuestras Fuerzas Armadas.

Es totalmente cierta la vigencia de la importancia que en la guerra tiene las virtudes castrense: el valor, la disciplina, etc. En este producto de dos factores (hombre y material), la reducción de un término a cero convierte en cero el total, por alto que sea el otro factor. Y el descenso bajo el valor de la unidad, de la media, del patrón, en uno de ellos, hace que el total quede también por bajo, desvalore el mejor de los factores, quitándole importancia, tanto más cuanto más bajo sea el valor del otro.

Esa importancia de las virtudes castrenses, también es verdad, se extiende por igual a los tres Ejércitos, y no reclama el del Aire una primacía, ni siquiera invocando la adversidad del medio y la gran soledad, con solamente Dios por testigo; Dios y la conciencia del ejecutante, que valdrá tanto como valgan sus virtudes castrenses, en que se desenvuelven muchas de sus acciones.

La importancia del material es también aplicable a las tres Fuerzas Armadas, pero en la Aviación adquiere características acusadísimas, por esa su continuada renovación, que se hace necesaria. Ocho años, diez años de utilización de un avión táctico, y su valor se reduce a cero.

La moral de los combatientes no puede suplir, por alta que sea, una descompensación acusada en la eficacia intrínseca de las armas. Sería nefasto querer convencer, o convencerse, de que un arma con una velocidad de fuego de 1.500 disparos vale menos, en cualquier circunstancia, que una bayoneta, si es que el hombre que maneja ésta tiene unas virtudes castrenses excepcionales comparadas con las del otro combatiente. Podrá, en todo caso, en una circunstancia determinada, encontrarse con una excepción que confirme la regla, pero la exposición permanente a tal tipo de contingencia nos conduciría a continuados fracasos.

Las virtudes castrenses de un pueblo o nación, para que adquieran el valor que les corresponde, para que den derecho a ese país a un puesto más o menos modesto, de acuerdo con los objetivos nacionales, en el concierto de las naciones, deben estar respaldados por una economía, por una capacidad material, por un equipo apoyado

por una industria, utilizado por personal con conocimientos técnicos y tácticos suficientes.

Detengamos aquí la pluma, pues si nuestra misión es la utilización de los medios que se nos confían, de acuerdo con la misión que se nos señale, solamente podremos salirnos de esta línea de conducta para hacer resaltar, subordinadamente, la desproporción de aquellos con la misión asignada. Está fuera de nuestra responsabilidad el reparto de los medios y nuestro único deseo es, siempre, que Dios ilumine a quien colocó en aquel nivel de decisión, adelantando que sea cualquiera la que adopte, nuestra actitud será siempre de entrega total, que pedimos no disminuya en intensidad, respecto a la de aquellos nobles, de exaltado espíritu, tiempos de nuestra Guerra de Liberación. Si El no quiso que nuestros cuerpos se alineasen entre los más grandes, calificados testigos y jueces, los Caídos de Cuelgamuros, pidámosle que nos haga dignos de ellos y mantengamos en alto la antorcha que, al caer, nos entregaron.