

Aeronáutica Militar

POLÍTICA AÉREA

Doctrina de empleo

Por ALFONSO DE ORLEÁNS Y BORBÓN

Infante de España y General del Aire

I - Axiomas básicos

El límite de la fuerza que se pueda emplear para la defensa de la Patria varía según el peligro que ésta corra de verse envuelta en un conflicto y su potencia en personal y material; pero, dentro de este límite, el Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas asigna a cada rama una proporción del Presupuesto total de Defensa nacional.

Dentro de cada rama, el Jefe de ésta da más o menos importancia a los varios factores que constituyen su fuerza ofensiva y defensiva.

Desde tiempos remotos se busca ocasionar el mayor daño al enemigo y el menor propio, con el mínimo esfuerzo posible.

En conferencias dadas poco después de terminada la guerra de 1914-18 expliqué este concepto, dando unos ejemplos que volveré a recordar.

Antes de hacerlo quiero indicar que hablo en términos financieros, porque éstos son más fáciles de aplicar al pasado, ya que miden un esfuerzo de horas de trabajo o la adquisición y elaboración de material.

En los días de Alejandro Magno no cabe duda que una cantidad de dracmas invertidas en falanges macedónicas pesaban más en la guerra que la misma suma gastada en caballería, archeros o peltastas. No por esto se componía el Ejército exclusivamente de falanges pesadas; hacían falta todos los elementos; pero se dedicaba una gran parte del presupuesto a esta Arma decisiva.

Igualmente, en la Edad Media, aunque cada caballero blindado de hierro sobre un caballo acorazado era un gasto grande, se obtenía mayor rendimiento bélico del coste de cien caballeros blindados que gastando esta misma suma en mesnadas a pie.

Sería pesado dar más ejemplos, y pasaremos al siglo XX, cuando vemos que los alemanes, cuyo Ejército está a las puertas de París y desbarató el Ejército ruso, pierde la guerra por no dominar los mares ni el aire.

En 1918 el Arma Aérea no podía alejar de las costas al acorazado ni aniquilar ciudades, y quien dominaba el mar ganaba la guerra.

Pero ya se vislumbró el creciente poder del Arma Aérea, aunque se terminó la guerra antes de que se emplease a fondo. Al terminar la guerra, en 1918, Inglaterra tenía 28.000 aviones, y Alemania, 15.000.

Después de lo acontecido en Polonia en 1939, y observado el curso de las operaciones de Noruega, Ho-

landa, Bélgica y Francia, creo que podemos decir que el Arma Aérea es la más importante de las tres, y me atrevo a sentar algunos axiomas para causar discusiones fructíferas, los cuales iré desarrollando en sucesivos artículos:

1.º El Arma Aérea abre el camino a las fuerzas de superficie y las protege en marcha y en reposo.

2.º El territorio nacional es un vasto recinto aéreo, cuyos bordes son defendidos contra las fuerzas de superficie enemigas por el Ejército y la Marina, que cooperan con el Arma Aérea.

3.º El Arma Aérea defiende la totalidad del territorio nacional, ataca al enemigo en sus puntos vitales, trata de alejar al enemigo aéreo de los puntos vulnerables propios y, con la cooperación de la Marina y del Ejército, procura adquirir puntos de partida más propicios, por estar mejor situados, ocupando territorios enemigos.

4.º Las fuerzas del Ejército, no sólo defienden las fronteras y avanzan en territorio enemigo, sino que también aseguran el orden interior, y deben distribuirse (y emplearse, en caso extremo) para impedir la huida desordenada de la población civil propia si ésta flaquea bajo el bombardeo enemigo.

5.º No se pueden emplear las fuerzas de superficie en operaciones ofensivas sin tener supremacía aérea en la zona de operaciones durante su desarrollo.

6.º Las vías de comunicación, tanto terrestres como marítimas, son muy vulnerables por aire.

7.º Es más fácil bombardear un objetivo que impedir este bombardeo.

8.º Dentro del Arma Aérea la rama ofensiva es el bombardero y el destructor.

9.º La defensa se distribuye regionalmente y debe componerse de cuatro elementos, bajo un solo mando:

- a) Caza.
- b) Bocas de fuego A. A.
- c) Reflectores.
- d) Red de acecho.

10. Las transmisiones son de importancia capital para el Arma Aérea, que debe tener su red propia de radio, teletipo y teléfono. La red telefónica civil debe estar tendida en tiempo de paz con mira a su empleo en guerra de forma que enlace bien con la red de Aviación.

11. Sin una buena industria civil, capaz de ser mo-

vilizada y adaptada en caso de guerra, sólo se puede batir una nación como satélite de otra.

12. Es más importante tener numeroso personal adiestrado que mucho material, aunque hace falta un mínimo de ambos.

13. Tanto en el personal como en el material, la calidad, dentro de ciertos límites, es más ventajosa que la cantidad.

14. En el personal hay que evitar unos pocos ases y el resto malo. Es preferible una buena media de calidad elevada.

15. Para obtener esta buena media es preferible apretar a los muy medianos, pasándoles a la Escala de Tierra, que acelerar los ascensos de los mejores.

16. Dentro de cada categoría hace falta un mínimo de todas las cualidades; pero, según vayan ascendiendo, varía el valor relativo de cada componente. Es

decir, que, por ejemplo, se puede pedir menos habilidad de pilotaje a un coronel que a un capitán; pero el coronel debe tener dotes de mando en un grado mucho mayor.

17. Si en 1936 la media mundial daba como por ciento asignado al Arma Aérea el 42 por 100 del presupuesto de Defensa Nacional, dejando el 48 por 100 a las fuerzas de superficie, en 1939 ya había pasado del 50 por 100 para el Aire.

18. En Alemania no hay Ministro del Ejército ni de la Marina, pero sí del Aire.

19. Antes de la guerra actual se podía hablar de igualdad entre Aire, Mar y Tierra dentro de un Alto Estado Mayor que coordina los esfuerzos de las tres ramas de defensa. Hoy debe llevar la dirección de las tres el Arma preponderante y coordinar la cooperación de las Armas de superficie con esta Arma.

30 AÑOS DE PILOTO MILITAR

Un homenaje al General Orleáns

Treinta años de servicios aéreos, son una cifra impresionante, que hasta ahora se ha dado muy pocas veces en la historia de la nueva Arma.

En efecto, en la Aviación Militar de Estados Unidos, el piloto más antiguo data de 1913. En la "Royal Air Force" existen dos pilotos de 1910: uno está en la Reserva, y el otro ocupa hace tiempo un destino sedentario. En la "Luftwaffe" existen un general y dos jefes, todos en activo servicio, pero sin ser plazas aéreas, y pilotos desde 1910. "L'Armée de l'Air" no conserva ningún piloto de dicho año. La "Regia Aeronautica" tenía pilotos en aquella fecha, pero desconocemos si alguno de ellos continúa en activo.

En nuestro Ejército del Aire tenemos el orgullo de contar y conservar en vuelo un piloto del año 1910: Su Alteza Real don Alfonso de Orleáns y Borbón, Infante de España y General del Aire.

"El Infante"—como por antonomasia se le llama de toda la vida en Aviación—ha cumplido el 23 de octubre último los treinta años de antigüedad de piloto, y



S. A. R. el Infante D. Alfonso de Orleáns, General del Aire, a quien se ha tributado un homenaje por llevar treinta años de piloto militar.

con tal motivo ha sido objeto de un homenaje en Sevilla, cabecera de la Segunda Región Aérea, que manda desde hace algunos meses.

Oportunamente, con fecha 22 de octubre, se firmó una Orden instituyendo el Distintivo y Placa del Aguila de Oro, para los pilotos militares con treinta años de antigüedad. Y al siguiente día, en que el General Orleáns cumplía este dilatado plazo, se firmó otra Orden concediéndole — por primera vez desde su creación—el mencionado Distintivo.

En el Aeródromo de Tablada se celebró el 23 de octubre un acto solemne, a la par que sencillo, para imponer a Su Alteza la preciada condecoración.

Dos compañías del Ejército del Aire y los alumnos y profesores de las Escuelas de Pilotos de Jerez y El Coper formaban en la plaza de Armas del Aeródromo. A su intermediación se encontraban las Autoridades

y Jerarquías; todos los Jefes y Oficiales del Aeródromo y muchos invitados. También concurrió una nutrida representación del Aero Club de Andalucía.