

# Aeronáutica Militar

## POLÍTICA AÉREA

### Doctrina de empleo

Por Alfonso de Orleans y Borbón  
*Infante de España y General del Aire*

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

A medida que las armas son más potentes, más caras y más difíciles de manejar, su número se reduce. Las razones son varias, pero las principales son la imposibilidad de hacer lo muy bueno y muy caro en cantidades semejantes a lo menos bueno y más sencillo, y a la dificultad de encontrar suficiente personal de calidad adecuada a esas complicadas armas. Sin embargo, ese número reducido, pero de gran calidad, suele ser el factor decisivo.

Las falanges macedónicas de Alejandro el Magno eran sus tropas más caras—como armamento—, y si pensamos que los soldados de la última fila llevaban lanzas de 32 pies de largo, no dudaremos que eran hombres excepcionalmente fuertes y bien entrenados.

Como todos recordamos la época colegial, cuando traducíamos penosamente a Jenofonte, no haré más que citar la retirada de los Diez mil.

Recordaremos cómo Belisario debía todas sus victorias, en el reinado de Justiniano, a su Caballería pesada goda y alemana, que batió a los persas, a sus hermanos vándalos y otros germanos dueños de Africa septentrional e Italia.

En 1914-18 el factor decisivo fué la Marina inglesa, y dentro de ésa, los Dreadnoughts y Superdreadnoughts.

En 1939 Inglaterra tenía una supremacía naval en Europa aún mayor que en 1914, y, sin embargo, el número de sus acorazados y grandes cruceros de batalla era una fracción de los que tenía en la otra guerra. Son mejores, son más caros, son más complejos, necesitan mejores tripulaciones. Han aumentado los portaviones.

El factor decisivo en esta guerra actual es el Arma aérea.

De la misma forma que en los primeros tiempos de los mosqueteros y arcabuceros se pensó que el fuego era cosa de segundo orden y que la pica era el factor decisivo, se empezó por utilizar aviación como un factor auxiliar más de la Infantería.

Cuando el fusil (y más tarde la ametralladora) mejoró técnicamente, se empezó a dar más importancia al fuego que a la pica o bayoneta. Poco a poco todo soldado de Infantería hacía fuego, y desaparecieron los piqueros.

En 1914 había unos cientos de aviones de guerra en Europa. En 1918 había más de 40.000. Pero a la par que se aumentaba el número de aviones y personal, se buscó la mejora de ambos.

En 1914 un avión de guerra era, sencillamente, un aparato construido para volar y sin armar.

En 1918 ya había especialización en bombardeo pesado, mediano, caza, reconocimiento. Ya se volaba mucho de noche. Los aparatos llevaban armamento y radio, y algunos estaban ya blindados.

El personal recibió una instrucción cuyo esmero y amplitud aumentaba constantemente. Cuando ya llegó a tener un número crecido de Unidades, se vió que había bastante diferencia entre una formación y otra (dotadas del mismo material) en la ejecución de misiones similares. Por ejemplo, varios grupos de bombardeo atacaban un objetivo casi simultáneamente. El parte de los aviones de reconocimiento y sus fotografías demostraban que algunos grupos cumplían mejor que otros. No se dejaban dispersar por las A. A. ni desviar por la caza enemiga. Hacían mejor rosa de impactos.

Se estudiaron cuidadosamente una serie de servicios hechos por los mismos grupos para sacar enseñanza y poner remedio.

Se vió que el éxito de un grupo dependía de muchos factores, siendo los principales, y por su orden de importancia, los siguientes:

- 1.º El Jefe.
- 2.º Disciplina del personal.
- 3.º Instrucción del personal.
- 4.º Cansancio.

No se podía prescindir de ninguno de estos factores.

En las formaciones se pudo notar que una buena Unidad, guiada por un Jefe experto, no solamente obtenía buenos resultados, sino que sus bajas eran relativamente ligeras.

Por desgracia he perdido en la revolución muchos datos que tenía de la guerra 1914-18 sobre las aviaciones inglesas, alemanas, francesas e italianas, y no es momento oportuno para pedirlos a estas naciones; pero recuerdo que en Caza, si se hacía una lista de todos los pilotos que habían abatido uno o más aparatos y se

sumaban los derribos, poniendo los pilotos en orden por el número de derribos obtenidos, se podía comprobar en todas estas naciones que el número total de aviones enemigos derribados por el primer tercio de esta lista era mucho mayor que el total de los abatidos por los dos tercios restantes. He pedido datos a nuestro Ministerio para comprobar si ocurrió lo mismo en nuestra Cruzada, pero aún no los he recibido.

Cuando termine esta guerra se podrán hacer estudios interesantes sobre este particular.

La velocidad creciente de los aviones, su mayor techo, el aumento constante de su armamento y medios de comunicación y navegación, traen consigo la necesidad de mayor resistencia física, instrucción y rapidez de comprensión y decisión de sus tripulantes, y, sobre todo, de los Jefes de Unidad.

Esta consecuencia la vieron claramente los ingleses hace más de quince años, y asistí una vez a un interesante debate.

El tema era: "¿De aumentarse constantemente es-

tos factores, llegará el día en que una nación que tenga un número crecido de intelectuales atléticos o atletas intelectuales, como Suecia, pueda poner en vuelo una fuerza aérea más potente que otra nación cuya población total es mucho más numerosa, pero que tenga inferior número de personas de esta calidad?"

El debate fué poco acalorado, porque casi todos decían que era un hecho seguro habiendo igualdad de medios de producción de material.

Este punto de vista fué el que dió tal impulso al cuidar el estado físico de las tripulaciones, y sobre todo de los Jefes, por medio de gimnasia y deportes, así como por la situación de los aeródromos en pleno campo e impidiendo que se hiciera vida malsana.

¿Qué utilidad tiene para la Patria la experiencia adquirida costosamente por un Jefe, si ése no puede aguantar 8.000 metros de altura o un movimiento del aparato que le hace perder la vista o el sentido?

Como el axioma siguiente está íntimamente ligado a este problema, pasaremos a él.

Axioma 14: En el personal hay que evitar tener unos pocos "ases" y el resto malo; es preferible una buena media de calidad elevada.

Las fuerzas armadas, sean del Aire, de Mar o de Tierra, se componen de Unidades. Estas Unidades se componen de individuos. Aquí no se trata de un cantador notable ni de un pintor excepcional. Es labor de equipo.

En un coro, en un equipo de fútbol, dos o tres notabilidades y el resto malo da un resultado fatal.

Igual pasa en una Escuadrilla o un Grupo. En todas las guerras vemos cómo los Jefes tratan de atraer a sus Unidades personas de valer y eliminar a los que no demuestran eficacia.

Temo que el corazón español es bondadoso en demasía con sus compañeros y exageradamente caritativo con sus inferiores. Además, somos individualistas y aventureros por instinto y abolengo. El resultado es

que en vez de tener una buena media tenemos grandes figuras que destacan sobre los demás, y su brillo y sus hazañas nos deslumbran en tal forma, que permitimos que con ellos existan en el mismo Cuerpo personas cuya eficacia aérea militar es casi nula.

Esto, a mi modesto entender, es un error que puede costar caro a la nación.

Si falla un elemento de una Unidad puede comprometer toda la Unidad. No se puede tolerar que la media baje de cierto nivel.

En las naciones fuertes, como lo fuimos nosotros, esto se obtiene más bien apretando a la cola que acelerando el ascenso de la cabeza. Se hace algo de selección en la cabeza, pero poco. Ascenden los supervivientes de la eliminación. Pasaremos, por tanto, al

Axioma 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.

Pocas máquinas de guerra han sido tan eficaces como el Ejército alemán y la Marina inglesa.

En ambos la eliminación se hace sin piedad desde hace siglos. La regla es bien sencilla y existe en todas las naciones, pero se aplica con más rigor en las dos instituciones citadas. Nuestras sabias ordenanzas del Rey Carlos III dicen claramente que no se puede uno disculpar con la falta de un inferior.

En el Ejército alemán había en tiempo de paz un período de inspecciones poco antes de las grandes maniobras de otoño. El Coronel de un Regimiento temía pasar a la reserva porque uno de sus Batallones tenía un Comandante flojo, y pedía el retiro de éste antes de que su General de Brigada inspeccionara el Regimiento. Igual pasaba con los Jefes de Brigada.

En las grandes maniobras había muchas bajas de Generales que pasaban a la reserva.

De esta forma todos se esforzaban, hasta el último Alférez, en tener bien sus Unidades.

En la Marina inglesa se seguía igual sistema, pero eran más duros aún, pues el lema del Almirantazgo es: "Más vale eliminar uno bueno por exceso de rigor, que dejar en activo uno mediano." Creo que nadie negará que les ha dado buen resultado. Podríamos meditar sobre este punto, y en cuanto estemos menos escasos de personal ser menos bondadosos.

En el axioma siguiente se indica las cualidades que deben tener los Oficiales del Ejército del Aire.

**Axioma 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.

El Arma aérea es cada día más compleja y tiene infinidad de elementos.

Sin embargo, una parte es fundamental: las "Unidades de aviones".

Todos los demás elementos—Bocas de fuego, A. A., Paracaidistas, Transmisiones, Reflectores, Red de Acecho, Maestranzas, Intendencia, Sanidad—son elementos auxiliares. Lo principal es la Supremacía Aérea.

Por tanto, al Arma de Aviación, sobre todo a su Escuela del Aire, hay que aplicar reglas más severas que a todos los demás Cuerpos y Servicios, para garantizar que sus Jefes y Oficiales reúnan todos un minimum de las siguientes cualidades:

1.<sup>a</sup> SALUD.—Desde Alférez hasta General esta cualidad es primordial. El reconocimiento médico es un



Alumnos japoneses de una Escuela de Pilotos, preparándose para la clase práctica.

medio curativo. Es decir, que elimina al que tiene poca salud.

Mejor es tomar medidas que conserven durante largos años a los Jefes y Oficiales en buen estado de servicio.

Dos medidas parecen indicadas:

1.<sup>a</sup> Situar los aeródromos y los Centros de enseñanza a ciertas distancias de las grandes ciudades. Esto lo han hecho no solamente Alemania e Inglaterra y los Estados Unidos, siguiendo su tradición universitaria, sino también otras naciones.

Recordaré que las Universidades de fama mundial en estas tres naciones no están en las grandes capitales. Citaré Heidelberg, Bonn, Göttingen, Oxford, Cambridge, Yale, Harvard. España, antes que ellas, dió el ejemplo con Salamanca, Alcalá y Santiago.

Mis lectores argumentarán que la vida se hace imposible en aeródromos como Alcalá, Salamanca, etcétera, para los que tienen hijos que educar, y que esto causa graves perjuicios cuando se trata de tener buenos Jefes o Profesores. A esto puedo replicar que si los aeródromos están bien acondicionados, son de amplias proporciones que permiten reunir en ellos numerosas familias, es financieramente posible dotarlos de cine, para enseñanza y recreo, escuela para niños, enfermería, estadio y hasta de algunas tiendas, a semejanza de las que tienen los grandes transatlánticos.

Además, esta dificultad no la puede exponer un militar español.

Durante más de tres siglos (hasta 1898) nuestros antepasados han tenido que separarse de sus hijos al ser destinados a puntos lejanos de nuestro Imperio. Miles de nuestros Jefes recuerdan Filipinas y otras islas, demasiado numerosas para enumerar. No todos estaban en La Habana, Puerto Rico o Manila; la mayoría estaban en guarniciones a donde no podían llevar sus hijos.

2.<sup>a</sup> Dedicar un número de horas por semana a deportes y gimnasia. El mejor deporte para aviación es el fútbol, por varias razones, siendo las principales:

- 1) Es barato, puesto que tenemos campos.
- 2) Es un juego de equipo en el cual se sacrifica el lucimiento personal a la eficacia del equipo.
- 3) Da golpe de vista y estimula las decisiones rápidas.
- 4) Fortalece el corazón, entrena a asimilar oxígeno y sacude los órganos internos.

2.<sup>a</sup> CONOCIMIENTOS MILITARES.—Aunque las bases fundamentales de la estrategia varían poco a través de los siglos, y ciertos factores, como la disciplina y el valor de los combatientes, son inmutables, la táctica cambia constantemente, ya que los medios de que dispone el Mando varían.

Como he dicho ya varias veces, estos modestos ar-

tículos tienen como único objetivo crear discusiones fructíferas; expondré mis creencias para que sean criticadas, cuanto más duramente mejor.

Creo que tenemos el defecto de estudiar demasiado en nuestras Academias militares y muy poco después.

Hace falta una cierta cultura general como base, pero creo que un Teniente no necesita grandes conocimientos de estrategia. Debe saber hasta su último detalle cómo se manda y administra una Compañía y Escuadrilla, los deberes del soldado, cabo, sargento, mecánico, montador, armero y radio de a bordo. Los deberes del Oficial de guardia, de Torre de mando, de Bombas y combustibles, de Incendios, de Meteorología, etcétera. En una palabra, saber lo bastante para cumplir los deberes de su categoría y la inmediatamente superior. Poder dar parte sensatamente de los defectos que note en los múltiples servicios auxiliares de Aviación, sin los cuales no puede actuar con eficacia su Escuadrilla, y, ante todo, velar por la disciplina, bienestar e instrucción de su tropa.

Ahora bien: todo esto lo debe saber hacer muy bien, hasta el último detalle.

Recuerdo con agradecimiento mis dos primeros Capitanes cuando yo era segundo y primer Teniente, porque me inculcaron de manera imborrable ese amor al detalle y al cuidado del soldado. En el Regimiento del Rey mi Capitán repartía talco antes de cada marcha larga, y después de ella los Tenientes pasábamos ins-

pección de los pies de cada soldado. Decía mi Capitán: "Las bajas de aspeados merman la fuerza de la Compañía igual que las que causa el enemigo."

Hoy puede decir un Jefe de Escuadrilla: "Se pierde un costoso polimotor tan fácilmente por llevar sucios los filtros de gasolina como por recibir un impacto de antiáereo. La primera causa es evitable, y no hacerlo es falta grave."

Por tanto, creo que basta que al salir de la Academia nuestros Alféreces sean excelentes Oficiales teórica y prácticamente; que sus Jefes de Escuadrilla y su Jefe de Grupo, por medio de constantes conferencias, clases prácticas y ejercicios, hagan de todos ellos en un par de años buenos Jefes de Escuadrilla. Los Jefes de Grupo y de Regimiento deben esforzarse por todos los medios a su alcance de hacer buenos Jefes de Grupo a todos sus Jefes de Escuadrilla. Para el ascenso de Jefe de Escuadrilla a Jefe de Grupo debe subsistir, como en la actualidad, el curso de mando y examen.

Los conocimientos militares de los Jefes de Escuadrilla y superiores no basta que sean puramente de Aviación, sino que más y más, a medida que ascienden, deben conocer la organización y empleo táctico de la Marina y del Ejército, puesto que tendrán tanto mayor contacto con las fuerzas de superficie cuanto más alta sea su categoría. Aviación puede hacer operaciones sin la cooperación de la Marina y del Ejército, pero pocas veces ocurre la inversa.



Un grupo de pilotos neozelandeses durante un descanso en la instrucción que reciben en los centros ingleses de la R. A. F.

Cuando sumamos el número de horas por semana que trabaja actualmente un Teniente de Aviación, vemos que son muy inferiores a las de sus Jefes, y esto no es lógico.

Nuestra Escuela de E. M. está dando sus primeros pasos, y es seguro que en pocos años se perfeccionará, y en vez de unos cursos cortos y rudimentarios será una verdadera Escuela Superior. Creo que, salvo en raras excepciones, no debe llegar al Generalato ningún Jefe que no haya aprobado en dicha Escuela.

**3.ª CONOCIMIENTOS TECNICOS.**—Los aparatos, su armamento y sus instalaciones de radio y foto varían con asombrosa rapidez.

En la mayoría de las naciones, además de cursos para especializarse en armamento, foto, radio, etc., es usual que antes de dotar a un grupo de material nuevo se envíen folletos, y en muchos casos películas sonoras, para explicar el avión (o el pertrecho nuevo). Después se envía al Grupo un avión (o pertrecho) con un Oficial que da clase con ellos no solamente a los Oficiales, sino a los Suboficiales de la especialidad (según sea avión, máquina, foto, radio, etc.). Cuando ya lo han estudiado unas semanas, llega el material por grupo entero, sustituyendo al antiguo, que pasa a parque.

Los conocimientos técnicos de los Jefes y Oficiales de Aviación no pueden ser muy profundos por su multiplicidad. Basta que sepan su empleo y el número de horas semanales de trabajo necesarias para mantener el avión o su pertrecho en buen estado.

Suele haber en las Escuadrillas y Grupos lo que se llama "rutina de mantenimiento". Es decir, que si se trata de un motor se establece que:

Lunes: Limpieza distribuidores, magnetos... X horas.  
Martes: Limpieza filtro de gasolina... X horas.  
Etc., etc.

Después de cada vuelo... X horas.

Es necesario que todo Jefe y Oficial conozca dichas rutinas y vea de cuando en cuando cómo se efectúan. De esta manera, poco a poco, van adquiriendo los conocimientos técnicos suficientes para exigir un buen trabajo de sus subordinados y, sobre todo, aprender lo que no se puede mandar.

**4.ª GOLPE DE VISTA.**—Esta forma de expresión parece poco militar, y, sin embargo, no encuentro otra. En los libros aprendemos teóricamente cómo se hace la guerra.

En Caza, a fuerza de ensayos con ametralladoras cinematográficas, se llega por eliminación a tener cierto número de formas de ataque a formaciones enemigas. En Inglaterra tienen números, y hoy se puede oír en la radio la voz de mando de un Jefe de Grupo: "Ataque número 5: ¡Va!"

El Jefe de una formación de Bombardeo ha estudiado y discutido con sus Jefes de Grupo (o Escuadrilla) dos o tres variantes para su ataque al objetivo que le han señalado. Tiene bastante información sobre el enemigo. A medida que se acerca al blanco va creciendo la resistencia y oye las voces de otras formaciones y las de la caza enemiga.

Pero tanto el cazador como el bombardero se ven obligados, por acción imprevista del enemigo, a tomar una decisión. Esta decisión será buena o mala, según

tenga o no "golpe de vista". Le pasa algo análogo al jugador de ajedrez, pero con una diferencia: en el aire esta decisión no puede demorarse; la velocidad de pensamiento tiene que estar en relación con las velocidades de vuelo propias y del contrario.

Este "golpe de vista" es fruto de dos cosas. Se nace con él y se desarrolla por experiencia. A medida que se asciende tiene mayor importancia.

En los cuartos de Operaciones, en los cuales se ejerce el mando defensivo descrito someramente en mi octavo artículo, necesitan mucho "golpe de vista" los Jefes.

Este "golpe de vista" empieza a perder valor, como factor integrante del valer del Mando, cuando se llega a los mandos de Flota aérea, porque hay más tiempo para adoptar una nueva variante.

**5.ª DOTES DE MANDO.**—Este importantísimo factor es difícil describir, sobre todo en Aviación.

El mando en Aviación es más difícil que en otras armas.

La vida más en común, la hermandad que existe dentro del pequeño equipo que tripula un polimotor, a bordo del cual puede ir un General, un Jefe, un Oficial de Navegación, un Suboficial de radio y un mecánico que es Cabo o Sargento, varía mucho si lo comparamos con un General de Brigada de Infantería o un Contralmirante en un crucero de batalla.

Un Jefe de Grupo de caza que vuelve alegre de un combate victorioso y se sienta con sus compañeros de batalla a tomar cerveza en pleno aeródromo, no tiene la misma situación material que el Jefe de Batallón con mil hombres y unos veinte Oficiales que acaban de ser relevados en primera línea.

Además, el Jefe se bate individualmente y hace fuego exactamente igual que un Alférez. Esto sólo ocurre en las fuerzas de superficie, en las Unidades acorazadas. Nos parecemos más a los caballeros de la Edad Media.

El mando en Aviación requiere más prestigio personal que en otras Armas, necesita más tacto y paciencia.

Cada caballo tiene otra boca y se monta de otra manera. A medida que se asciende debe el Mando adquirir más finura. Se debe mandar tan bien y tan a tiempo, pero tan poco, que el escalón inferior crea que todo va tan automáticamente que el alto Jefe no tiene casi que mandar nada.

Sin embargo, manda, y sobre todo, educa a sus inmediatos subordinados constantemente en la difícil tarea de asumir responsabilidades.

En un buen equipo de Mando, un E. M., una indicación del General basta. En un gran balandro de carrera se oyen pocas voces; la mano que lleva el timón parece que no se mueve. Es que se mueve tan a tiempo y tan acertadamente, que con un pequeño movimiento del timón es bastante. Este movimiento no causa rozamiento y no frena al balandro, y gana la carrera.

El mando casi imperceptible no causa rozamientos en sus subordinados, no frena entusiasmos (quizá intempestivos), conserva el buen humor de la Unidad en los momentos difíciles.

Sin buen humor, sin alegre acometividad, no hay victoria posible en el aire.