

# ESTUDIO PSICOLÓGICO SOBRE LA GUERRA AÉREA

Por el Teniente Coronel Prado Castro.

*PSICOSIS DE GUERRA Y LA GUERRA FUTURA.*—Acabada hace meses la guerra en Europa, el desarrollo de la misma y sus diversas alternativas fué seguido con la mayor atención por el mundo entero, casi todo él beligerante, como también por las pocas naciones que consiguieron mantenerse neutrales a fuerza de sobrehumanos esfuerzos de sus Gobiernos o conductores. Hemos visto el resultado de la contienda, asistiendo como espectadores a sus diversas fases cruciales; sabemos, o por lo menos presumimos, cuál será la distribución de intereses materiales, el juego de influencias políticas, casi el trazado de las futuras fronteras.

Pero ignoramos a ciencia cierta si el mundo tendrá otra nueva guerra en fecha próxima, cómo se desarrollará ésta, cuáles serán sus consecuencias, quiénes los países que intervendrán y las coaliciones que para la misma se organicen. Mas de una cosa estamos seguros, por lo menos: la próxima guerra será más sangrienta que la anterior y tanto más cruel y más costosa cuanto más tarde en producirse.

Sea, pues, cualquiera el lugar, tiempo y procedimientos de ella, otra afirmación podemos sentar sin miedo a que los hechos puedan desmentirnos: ésta es que el principal escenario de la lucha será el espacio aéreo, siendo la victoria para el beligerante que domine el cielo netamente. Estas afirmaciones no son cosa gratuita y sin fundamento, sino más bien una consecuencia clara que se desprende del predominio que en la contienda pasada tuvo el empleo del Arma aérea; empleo y predominio que cada vez irá en aumento a medida que avance y se perfeccione la técnica de construcción aeronáutica y sus posibilidades guerreras.

Claro está que los dirigentes políticos de muchos países tratan de buscar fórmulas que arreglen los asuntos muy enrevesados de la postguerra; cierto también que se ha llegado a esbozar un plan de seguridad colectiva entre las naciones asistentes a la Conferencia de San Francisco, obligando por la fuerza del Derecho y también por el derecho de la Fuerza a solventar en el cuadro general de un Tribunal internacional cuantas diferencias surjan entre los Estados sin llegar al empleo de las armas... Ciertamente todo ello. Pero no es menos cierto, desgraciadamente, que en la mente de los pueblos, en el ideal de ciertos países, pobres o poderosos, la paz se considera como una tregua solamente, como un alto en el camino que permite descansar para cobrar fuerzas, por la sencilla razón de que permanecen inalterables la lucha de intereses y el deseo de predominio mundial.

Siendo esto así, las fórmulas de arreglo, como los tratados de paz que se formulen, sólo conseguirán prolongar el compás de espera hasta que se produzca el desequilibrio mundial que encienda la futura guerra. Todo este tiempo obligará a pensar, a vivir y a trabajar para la lucha que se avecina inminente, no pudiendo gozar la Humanidad de la tranquilidad de espíritu necesaria para mirar con objetivi-

dad, con espíritu de justicia, los problemas del porvenir, que irán resolviéndose como se puedan o soslayándose hasta que su acumulación los haga insostenibles. Entonces llegará el momento de resolverlos por la guerra, que tomará el más completo aspecto de guerra aérea que en este momento podamos imaginar.

Las características peculiares de la lucha aérea, bien probadas en la guerra recién terminada y en la que actualmente se desenvuelve en el Pacífico, tienen que ser no sólo mejoradas, sino ampliadas en sus misiones y posibilidades de acción. Capacidad de carga, autonomía, techo, velocidad y armamento de los aviones actuales más modernos, serán cosa muy anticuada dentro de una década solamente. De igual modo, su actuación en masa, que llegó a alcanzar cifras alrededor del millar de aparatos de bombardeo para una sola actuación o sobre un objetivo, serán poca cosa comparado con las decenas de millar de la próxima contienda, como también lo eran las bombas de 500 kilogramos del comienzo con respecto a las de seis toneladas de finales de guerra. ¿Qué será cuando se inicie una guerra con bombas de 50 toneladas? ¿O cuando comience, empleándose miles y miles de gigantescos torpedos volantes, con centenares o aun miles de kilómetros de recorrido? ¿Por qué no también, si se han transportado ya Divisiones de Infantería del Aire, podrá hacerse lo mismo con Ejércitos y aun Grupos de Ejércitos, a grandes distancias de los frentes terrestres? Todas estas posibilidades son tan evidentes, que, pasando de la parte especulativa a la práctica de los números y del razonamiento, el ilustre General Kindelán, en su libro "La próxima guerra", describe con la profundidad y galanura de escritor que le distingue, varias hipótesis relativas a objetivos y planes de operaciones de una posible guerra futura, en la cual reserva a la Aviación la resolución casi íntegra de la misma. Pueden resultar otros los teatros de operaciones que el libro trata, como también ser distintos los países que el autor hace intervenir; pero tales hipótesis son "perfectamente comprendidas y sentidas" por un aviador o por quien, aun no siéndolo, no quiera aferrarse a prejuicios y concepciones anticuadas; pareciéndole quizá descabelladas a algún espíritu obtuso, no percatado todavía de las inmensas posibilidades que tiene la Aviación en un futuro no lejano. El cruce del Atlántico, del Senegal al Brasil, de un Ejército de 3.000.000 de hombres en tres semanas de tiempo, es tan sólo cuestión, como dice tan preclaro General, de poseer la superioridad aérea inicial, disponer de 8.000 aviones y 16.000 planeadores que él calcula, y contar con el factor "sorpresa". Pero imposible de realizar, no.

Y que esto es factible se prueba con que no hace aún muchos días personajes elevados de la política y del Ejército de los Estados Unidos han justificado su deseo de implantar en aquella República el servicio militar obligatorio, por la posibilidad, para ellos evidente, de verse atacados en su propio, lejano e inmenso territorio. Es confesar que las distancias a sus posibles agresores han disminuído; pero

¿por qué? Sencillamente, por la acción del empleo de la fuerza aérea, ya que las dimensiones de los mares que bañan sus costas siguen inalterables y sus fronteras no han sufrido modificación alguna. Si la potencia más fuerte del mundo, no sólo económicamente, sino también militarmente, tiene miedo a una posible y futura guerra estando alejada a miles de kilómetros de sus probables contrincantes, ¿qué no sucederá a aquellas naciones que además de débiles estén situadas en la proximidad de los lugares de fricción o de litigio? En la prensa de todos los países constantemente se leen los mil problemas que surgen a diario, a los cuales se trata de buscarles solución; pero una vez resuelto uno, se presenta al siguiente día otro cualquiera, con más virulencia todavía. De todo ello resulta la más triste paradoja. El mundo, cansado de la guerra, arruinado en su mayor parte, devastado en las más ricas y prósperas regiones, desalentado en sus esperanzas de una paz duradera, no hace más que tomar posiciones para que la contienda que se avecine coja a cada uno lo mejor preparado que se pueda.

Hay verdadera prisa en aumentar el potencial militar, establecer las alianzas políticas convenientes, dominar los lugares más estratégicos. Se acaba de terminar la más espantosa guerra; no se ha terminado todavía la del Japón, y aun antes de la paz se hacen los preparativos para otra.

Esta predisposición se trata de atajar por todos los medios, y conferencias de carácter universal, como conversaciones entre "grandes", no tienen otro objetivo. Pero en la conciencia de los individuos, como en la de los pueblos, flota, sin poder ahogarla nadie, la idea terrible que engendra el miedo y la preocupación, produciendo en todos ellos una psicosis colectiva que no admite más que una solución: la guerra; de igual modo a lo que sucede con aquella persona que, enferma quizá de una dolencia no grave, no encuentra más solución para sus males reales o imaginarios que quitarse la vida, suicidándose de cualquier manera.

**LA GUERRA PSICOLOGICA Y LA GUERRA REAL.**—En la actualidad, debido a la rapidez de los modernos sistemas de transmisión, la propagación de las ideas se verifica a una velocidad casi instantánea.

La prensa, la cinematografía y sobre todo la radio, son los medios más usuales y los más característicos de la transmisión escrita u oral de las ideas, de la palabra, de los órdenes y de los sentimientos. Los sentidos de la vista y del oído son los receptáculos sensibles por medio de los cuales se captan tales ideas, y todos sabemos por propia experiencia el enorme poder de atracción y sugestión que sobre el hombre ejerce todo cuanto por aquellos sentidos le es dado a conocer.

Por esa razón se recurre en estos tiempos como un incruento pero muy eficaz sistema de luchar, al empleo adecuado, científicamente estudiado y dirigido, de tales sistemas de propagación, que han ganado ya muchas batallas en la guerra y antes de ser ésta declarada también. Esta manera de luchar, sin armas destructivas, sin combates sangrientos, con sólo el uso de la propaganda, con la verdad o la mentira, es lo que llamamos "guerra psicológica"; diferente en todo a la guerra tradicional librada en los frentes de batalla, pero tan íntimamente ligadas entre sí, que pueden considerarse en verdad como una sola cosa. El objeto de la guerra real es vencer al enemigo en el campo de batalla, derrotarlo allí donde se encuentre e imponer al vencido la volun-

tad del vencedor; el objeto de la propaganda, de la "guerra psicológica", es facilitar esa victoria quebrantando las fuerzas morales del adversario, destruyendo el espíritu de lucha de los Ejércitos o la resistencia del país enemigo. Los objetivos son idénticos, varían únicamente los procedimientos. En la contienda recién terminada, la guerra psicológica alcanzó límites insospechados de beneficios para aquellos que la utilizaron, siendo la radio el más principal vehículo de transmisión. Potentes estaciones de todos los países en guerra se sirvieron de ella continuamente, lanzando por medio de las ondas hertzianas, en diversos idiomas, consignas, órdenes, amenazas, halagos, verdades, mentiras, sátiras. El caso era producir en los oyentes enemigos la mayor demoralización, exagerando los éxitos políticos o militares propios, censurando y haciendo resaltar los fracasos de los contrarios, alentando en los pueblos sometidos al peso de las armas, la rebeldía, el alzamiento y la organización de los movimientos de resistencia.

La guerra psicológica necesita una organización complicada e inteligente, controlada por los organismos militares que lleven la dirección general de la política de guerra, por lo que es como el antecedente o la consecuencia de toda campaña militar. El Estado Mayor General tiene en su dirección una gran responsabilidad, prohibiendo la publicación o divulgación de noticias o datos que convenga ocultar, dando a otros una exagerada publicidad, estableciendo confusión si así conviene, o facilitando detalles equivocados o falsos en lo que sea útil.

En algunos países, la dirección de este nuevo organismo de combate alcanzó tal volumen, que un Ministerio de Información, con gente muy especializada, tuvo que ser creado. Este Ministerio trabajaba en la más estrecha cooperación con el Alto Mando de las Fuerzas militares.

En otros, por el contrario, era una Sección más, especial y muy importante, de este Alto Mando. Pero no sólo en la guerra cobra importancia esta labor propagandística, sino que en la paz hay que ir a la preparación metódica de la misma, montando la organización y teniendo designado a los mandos directores, pues su labor antes de la declaración de guerra exige conocimientos especiales de la vida, costumbres y psicología de los probables enemigos, que sólo hombres especializados, cultos y reservados pueden desempeñar; sólo así se conseguirá montar una máquina complicada que dé más tarde, en el fragor de la lucha, los más óptimos resultados.

Alguien ha dicho, y con razón, que los ingleses vieron coronadas por el éxito muchas de sus difíciles campañas, y por ellas conseguida la victoria, por la magnífica labor de sus servicios de información. Tuvo una destacada actuación el trabajo efectuado por la B. B. C., de Londres. A la Aviación aliada corresponde de igual modo un papel preponderante en la conducción de la guerra psicológica, pues los efectos de sus bombardeos sobre la retaguardia enemiga destruyendo centros de comunicaciones, factorías industriales, depósitos de guerra y abastecimientos y rebajando la moral del país y del combatiente, trajeron, primero al pueblo alemán, el convencimiento de no poder ganar la guerra, para convertirse algo más tarde en la seguridad absoluta de tener que continuar la lucha aun sin esperanzas de victoria, a fin de hacer menos duras las condiciones de rendición a la vista de la miseria y el dolor que por doquier se encontraría.



Consideramos, pues, al Arma aérea como quizá la más esencial pieza de la guerra psicológica, ya que sus efectos destructivos no son discutidos por nadie después de la pasada experiencia. Tampoco deben de serlo sus efectos morales; mas por faltar en éstos las pruebas tangibles del destrozo material, puede parecer más discutible su eficacia para espíritus que no quieran convencerse, o para los recalcitrantes en la defensa de viejas teorías. No obstante, a estos impugnadores de la verdad habrá que preguntales: Sin la destrucción de las fuentes de producción y trabajo de Alemania, sin la ruina de sus poblaciones y puntos vitales para la lucha, ¿habría disminuído el espíritu combativo del país y la habrían abandonado sus antiguos aliados? ¿Se produciría el derrumbamiento de un país que contaba con millones de hombres todavía útiles para combatir, con víveres suficientes para subsistir, con mandos inteligentes y políticos fanáticos por la idea?

Para nosotros no cabe la menor duda que los efectos materiales de la guerra, con sus devastaciones enormes, sus complicaciones en los servicios de retaguardia y por todo ello el empobrecimiento de la gran masa de población, rebaja la moral del combatiente y del país a un grado tal, que puede producirse el colapso en cualquier momento. Al individuo, aisladamente o en muchedumbre, puede exigírsele la vida en defensa de una idea o causa elevada y darla con satisfacción; todo es cuestión de haber sido preparado convenientemente. Pero si además de su vida se le exige el sacrificio de sus intereses, que no sólo son suyos, sino también de la prole, los ofrecerá sin duda con menor agrado; si, por último, además de vida e intereses se le pide el llevar una existencia mísera y vagabunda, no pudiendo permanecer allí donde, por lo menos, le queda la seguridad de conservar los más queridos recuerdos, es casi seguro que terminará por rebelarse y exigir tranquilidad. Este es el momento de depresión moral en el cual, en un segundo, se entrega todo, hasta el honor.

Estos efectos —materiales y morales— sólo los puede conseguir con éxito indudable el Arma aérea.

Contra esta actuación de la Aviación enemiga no queda más recurso de defensa que la protección directa o indirecta que cada uno pueda proporcionarse.

**PREPARACION PARA LA GUERRA AEREA. EL AVIADOR.**—Sería suicida en cualquier nación la no preparación del país para la guerra aérea. La potencia económica y la potencia militar marchan tan íntimamente unidas, que no se concibe una sin la otra. Sin la feliz conjunción de ambas no pueden ganarse las guerras modernas; pero éstas no las llevan a efecto sino los hombres. Son los hombres los que las dirigen, las hacen y las ganan o las pierden; las máquinas de guerra, el armamento, los abastecimientos, son sus colaboradores imprescindibles; pero de poco valen si no se emplean bien. Con arte, decisión, audacia y conocimientos en los mandos y en el soldado pueden solventarse muchas dificultades compensando la carencia de medios materiales.

En la guerra aérea hay dos sumandos de enorme importancia: el material y el personal. A nosotros en este artículo sólo nos interesa el personal, o sea el hombre que hace la guerra en el aire: el aviador. Dejemos a otros el cuidado de valorar la importancia del primer sumando, nada despreciable por cierto.

Al personal lo dividiremos en dos grandes grupos: el pasivo y el activo. Entendemos por personal pasivo aquel que colabora en la guerra aérea, poniendo a contribución su trabajo, su esfuerzo, sus conocimientos, pero sin intervenir de modo directo en la lucha aérea; tales son, por ejemplo, los técnicos de la construcción y de la industria, los soldados del servicio de tierra que ayudan a la puesta en punto de los diferentes servicios, las personas—hombres o mujeres—que colaboran como agentes en diversas ramas auxiliares de suma importancia. Todos ellos son imprescindibles, y sin su colaboración se pararía o funcionaría deficientemente la máquina guerrera; muchas veces incluso pueden ser los anónimos artífices de la victoria o de la derrota. Pero su actuación está limitada forzosamente por la índole de su función, que no tiene el carácter de actividad, de actor en la lucha, que la guerra precisa. Les falta la "decisión", característica principal del combatiente, del actuante en cualquier litigio. Por ello no nos detendremos en su estudio, aunque reconozcamos la importancia de su actuación.

En cuanto al personal activo, al hombre que tripula o sirve en la dotación de un avión, cualquiera que sea su cometido en él, o al que lo utiliza de modo accidental pero corriendo los riesgos y fatigas inherentes al vuelo de guerra, como, por ejemplo, el paracaidista, lo consideramos como aviador; a estudiar su psicología, aptitudes y temperamento dedicamos las líneas que siguen.

Así como todo aviador es un hombre, no podemos, en cambio, decir que todos los hombres pueden ser aviadores. Para ser aviador se precisan unas especiales condiciones de orden fisiológico y psicológico que no todos los hombres poseen. Fisiológicamente, el aviador tiene que ser un hombre sano, y aunque no detallemos las condiciones de salud mínimas y necesarias, no cabe la menor duda que órganos importantes, vísceras, reflejos, etc., tienen que estar a punto; minucioso reconocimiento médico inicial, seguido de otros reconocimientos periódicos, son exigidos con rigurosidad. Psicológicamente, el aviador requiere estar en posesión de aquellas cualidades de carácter, voluntad, atención y disposiciones especiales, que lo hacen apto para desempeñar su difícil y arriesgado papel.

El vuelo produce alteraciones orgánicas de gran importancia, que dependen fundamentalmente de lo siguiente: 1.º De la altura (disminución de la presión atmosférica, modificaciones en la composición química del aire). 2.º Del movimiento del avión (aceleraciones o disminuciones de la velocidad del aparato, alteraciones del mismo en su equilibrio con respecto al plano de vuelo). 3.º Variaciones de temperatura, humedad y electricidad atmosférica. 4.º Variaciones de la radiación luminosa.

No nos meteremos, pues no es nuestro cometido, en las complicaciones que dichas alteraciones producen en el cuerpo humano, como tampoco en las medidas médicas de prevención y defensa contra ellas; pero sí diremos que en el vuelo todos los órganos principales del cuerpo humano (vista, corazón, pulmón, oídos) trabajan de firme y sufren. Son los médicos—nunca nosotros—los que dirán la última palabra en el severo control del reconocimiento de aquellos que aspiran a ser aviadores o de los que, ya siéndolo, han perdido las condiciones físicas apropiadas para continuar en activo servicio de vuelo.

Lo que es cierto, pues la experiencia práctica así lo prueba, es la sensación de fatiga, de profundo cansancio que

llega a tener el aviador después de una temporada de vuelo intensivo, sobre todo si es vuelo de guerra, o aun después de cada uno de éstos; y en Medicina aeronáutica cada vez se presta más atención a estos fenómenos de fatiga del navegante aéreo, sometido a influencias cada vez mayores conforme avanza la técnica aeronáutica.

En el aviador en general, los efectos que sobre el organismo provoca la variación atmosférica según la altura de vuelo, el enrarecimiento de oxígeno, las aceleraciones y los cambios de posición a grandes velocidades, constituyen un cambio en el modo de ser psicofisiológico que trae la aparición precoz del estado de fatiga, que llega a abarcar a todo el organismo, afectando de modo principal al aparato circulatorio y a los sistemas nervioso y muscular. Corresponde a los médicos fijar el tratamiento higiénico conveniente para eliminar o disminuir la sintomatología de estos trastornos orgánicos y fisiológicos en el aviador, y el plan de cura o reposo a seguir a fin de conseguir el mayor rendimiento en su trabajo aeronáutico; pero conviene destacar que si sus defensas orgánicas pueden verse así disminuídas, no cabe la menor duda que lo mismo sucederá con su "psiquismo", que se verá rebajado proporcionalmente a su estado funcional.

Este rebajamiento del estado psíquico está influenciado por el temperamento de cada uno, su carácter, la voluntad, la afición al vuelo, etc., cosas todas de muy difícil medición aun en las más adelantadas clínicas, pero que desde luego son el exponente de la personalidad, que ya en otra ocasión hemos dicho debía tener muy acusada el aviador. El cuadro de molestias de orden psíquico que pueden presentarse al aviador sometido a intenso trabajo aéreo, puede ser: abulia, falta de atención, disminución de la capacidad de pensar o de asociación de ideas, excitabilidad, insomnios, astenia, cansancio general; estas molestias pueden atenuarse o desaparecer con el uso de estimulantes farmacológicos, ejercicios físicos apropiados, reposo y dieta.

Multitud de artículos de autoridades en Medicina han tratado de ello, por lo que nosotros no insistiremos más. No obstante, se sabe muy poco todavía de lo que debe de ser la psicología del aviador, y nosotros, con escasa autoridad, pero sí provistos de la personal experiencia de bastantes años de vida aeronáutica y de la observación del individuo en relación con el aire, vamos a hacer algunas consideraciones.

*VOCACION AERONAUTICA, TEMPERAMENTO Y TIPOS EN EL AVIADOR.*—La afición por ciertas cosas, la vocación en las carreras o en los oficios, proviene en la mayoría de los casos de hondísimas raíces hundidas en nuestra personalidad. Muchas veces hay que ir a buscarlas a la niñez, en cuya época quedan fijadas de modo indeleble preocupaciones y afanes por todo aquello que más nos atrae o apetece alcanzar. Así sucede generalmente con las cosas del aire, por la afición al vuelo; pues ¿quién no ha soñado de niño con cosas maravillosas cuyo escenario es el aire? ¿Quién no recorrió montado en escobas o en alfombras o volando con el propio esfuerzo muscular distancias enormes, hermosos países?

En la niñez de muchas generaciones se presentía la aviación que no fué realidad hasta muchos años después. Para los niños de la época de los comienzos del vuelo fueron héroes de leyenda los Garnier, Vedrines o Bleriot, de igual

modo que lo son para los actuales los "ases" de la guerra mundial o lo fué nuestro Morato.

La vocación nace del temperamento, y el temperamento corresponde a señales externas, dignas de estudiar y de catalogar. El examen de la constitución morfológica y espiritual de los hombres nos lleva casi de seguro al conocimiento de sus aptitudes, de sus aficiones, de su vocación, por tanto. Pero esta vocación puede fomentarse en aquellos hombres adormecidos o ignorantes de sus aptitudes por la propagación de cualidades, ventajas, preeminencias e incluso algunas veces por los inconvenientes de ciertas profesiones; es decir, la vocación puede fomentarse por la propaganda. La propaganda es indudablemente uno de los factores que más contribuyen al desarrollo aviatorio, propaganda que no fué preciso organizarla, dirigirla o encauzarla a determinados fines, ni por escrito ni oralmente; la mejor propaganda de la Aviación la hicieron los innumerables mártires que perecieron en accidentes aéreos y los héroes que batieron las diversas marcas o "records".

Actualmente no hay nadie, joven o viejo, que no sepa o se interese por las cosas de Aviación, que no haya volado o anhele hacerlo; si bien el "miedo al aire" aconseja aún a bastantes el no intentar subir en avión. De niño nace la afición al vuelo, el interés por las empresas o cosas del aire, que son adornadas con los reales propios de la fantasía juvenil; en la juventud, esta afición, desarrollándose fuertemente, da origen a la vocación aeronáutica, perfilándose las diversas tendencias de la misma, y así vemos jóvenes que desean ser aviadores de caza, de bombardeo, o simplemente se contentan con el título que les faculte el conducir su avioneta particular o escoger una determinada rama de especialistas de avión; tales como radios, mecánicos, etc. Con esto no hacen más que obedecer los dictados del temperamento, que les aconseja lo que es más conforme a su naturaleza o presuntas aptitudes. Ya mayores, hechos hombres, la vocación se fija o se pierde definitivamente, debido a variados factores, en los que intervienen particularmente consideraciones de orden moral o efectivo.

Alrededor de los treinta años creemos se alcanza la plenitud de las facultades físicas, morales e intelectuales de la vida aeronáutica, pues en posesión de experiencia profesional o técnica es cuando comienza o debe comenzar la labor creadora y de mando, con una misión conductora llena de trabajos y responsabilidades. También comienza—si no se ha iniciado algo antes—la desmoralización en el vuelo, lo que conocemos por "desinflé", que viene a ser la preocupación excesiva por los incidentes del vuelo, que nada tiene que ver con la falta de facultades físicas para el mismo, o la pérdida de su aptitud. Esta falta de facultades o aptitud para el vuelo se produce generalmente más tarde, iniciada ya la cuarta década de vida, si bien, en casos privilegiados, se llega a sobrepasar los cincuenta años en plena actividad y rendimiento en el aire.

De acuerdo con ciertos autores modernos, Marañón entre ellos, podemos dividir a los hombres, en cuanto a su temperamento y por su espíritu, en dos grandes grupos. 1.º El llamado *pícnico*, o sea el hombre fuerte, rechoncho casi siempre y con tendencia a la obesidad. 2.º El *asténico*, hombre delgado, enjuto, aguileño. El pícnico propende al buen humor, aunque con alternativas de exaltación o de depresión, y los psiquiatras le llaman "temperamento cicloide o ciclotímico". El asténico, en cambio, suele poseer un es-



píritu y un temperamento frío e irritable, rígido, reconcentrado, de gran vida interior; es lo que los psiquiatras denominan "temperamento esquizoide o esquizotímico". ¿Cuál de estos temperamentos es el más apropiado para el aviador? ¿Cuál dará más rendimiento, más seguridad en la acción, más fuerza en el mando, más ejemplo en la conducta a imitar? De difícil contestación son estas preguntas, porque todavía no se ha hecho por nadie una estadística a tal objeto, y nosotros, con escasa autoridad en la materia, no nos atrevemos a afirmar. La experiencia aviatoria nos dice que hemos conocido y conocemos tipos de aviadores con ambas características que llenan a perfección su cometido. Como en la vida lo ideal es el equilibrio, quizá lo mejor es el hombre que reúna la mezcla equilibrada de los dos temperamentos, perfeccionado con las mejoras que puedan proporcionar las cualidades de carácter y de una buena educación moral y ética. Veamos los pros y los contras de los dos temperamentos.

El hombre pícnico o cicloide, todo dinamismo, lleno de optimismo, de proyectos grandiosos, de energía y de sentido práctico, tiene la contra terrible de sus momentos depresivos, de su falsa moral, que en los trances aputados de una actividad fuerte aeronáutica pueden ser fatales, no sólo para él, sino también para aquellos a quienes manda. El asténico o esquizoide, menos espectacular, de más vida interior y más profunda, se aísla mejor del mundo exterior, nota menos sus influjos, las reacciones de fuera, y ello le permite un mejor equilibrio mental y físico; tiene la contra, en cambio, de su falta de atracción personal, su menor simpatía en el trato, cosa muy interesante en esta profesión. El jefe pícnico es un hombre de dos dimensiones, es superficial; el jefe asténico tiene profundidad, es decir, tres dimensiones. El primero arrebatado, cautiva, conquista con el gesto y la simpatía; el segundo se eleva por su autoridad, su espíritu de justicia, su idealismo. La autoridad del primero, su prestigio, puede ser formidable, pero también de corto período de tiempo; la autoridad del segundo se adquirirá más lentamente, pero de efectos más duraderos, menos discutidos; y no olvidemos que cuando se empieza a discutir un prestigio, se pierde rápidamente.

En los países meridionales, en nuestra raza, abundan más, son más agradables, los temperamentos agitados del pícnico que los del asténico, que son más bien producto de las razas nórdicas. En España, país de místicos, de guerreros, de conquistadores, apenas se han producido los hombres encargados de conquistar las rutas del cielo; los precursores del aire, sus víctimas primeras y más numerosas, han pertenecido a otras razas más frías, más calculadoras y quizá también más idealistas, aunque parezca esto una contradicción. ¿Quiere decir que tengamos nosotros, los españoles, menos "madera" de aviador que otros países? No, de ninguna manera. En cambio, sí indica un retraso verdad en el proceso de la educación de la juventud, en su preparación, en la carencia de medios al alcance de ella que le permita ambicionar el alcanzar la más elevada meta en el progreso mundial, como sucedió en muchas actividades no hace todavía muchos años.

Sería curioso también la confección de cuadros estadísticos en que figurasen las tallas y pesos del personal navegante, es decir, los tipos más predominantes, y estudiar su rendimiento en la práctica. Desde luego, en nuestro país parece ser que la experiencia de la observación del personal

volante aconseja emplear para la tripulación de los aparatos veloces, acrobáticos, hombres de baja estatura, gran actividad y mucho nervio, como así sucedió, salvo contadas excepciones que confirman la regla, con la gran mayoría de nuestras tripulaciones de caza en la guerra de liberación. Naturalmente que la extremada juventud del personal influye de modo notable en aquellas características.

En el bombardero, aparato más lento corrientemente, menos ligero de movimientos, más pesado en su manejo, con más motores y más instrumentos de control de vuelo, la práctica parece aconsejar para sus tripulaciones menos actividad personal, más reposo de ideas y de sentimientos, más perseverancia en la conducta. La edad más elevada de su personal, su talla mayor, su peso más grande, hacen coincidir casi siempre estas cualidades físicas con la aptitud para el vuelo.

Mas donde radica la diferencia entre unos y otros es en el espíritu, en el temple de alma. El cazador necesita alegría, espontaneidad, viveza de movimiento, agudeza visual, nervios templados y abundante circulación sanguínea; es decir, las condiciones de rapidez y espíritu improvisador que tiene todo hombre o animal que está al acecho de una presa. El lema de Morato: "Vista, suerte y al toro", no puede ser más adecuado como distintivo del aviador de caza; indica también un eminente espíritu ofensivo. El mismo Morato, en su libro "Guerra en el aire", marca las condiciones que debe reunir el piloto de caza, y dice: "El piloto de caza debe ser joven, fuerte, acróbata y voluntario en su destino; de alto espíritu combativo y gran acometividad."

El tripulante del bombardero o del aparato de reconocimiento precisa menos juventud que el de caza, aunque no menor determinación y sangre fría, además de mucha abnegación. El cazador, en el aire, tiene que tener la moral elevada, el espíritu combativo de todo el que ataca; el tripulante del bombardero esperará a ser atacado, y sólo entonces debe defenderse, sin perder su formación, atento al objetivo en tierra, ya que este es su principal cometido. El primero dispone de la iniciativa, inicia o rompe el combate cuando quiere y le conviene; el segundo aguanta con la mayor disciplina, con la mayor abnegación, por tanto, un combate que puede ser desigual, pero sin ánimo de fuga, que le está prohibido.

Resulta bien difícil llegar a fijar quién necesita más determinación, más entereza, en los momentos cumbres de la batalla aérea, aunque podemos decir, sin lugar a dudas, que en el aire las situaciones cambian constantemente, los momentos de peligro durante el vuelo de guerra no cesan nunca, y que la vida del aviador en la lucha aérea actual es muy corta, mucho más corta que la de cualquier otro combatiente. Por ello se necesita cuidarlo en tierra hasta con mimo, de igual manera que se hace con aquellos que sufren conmociones psíquicas fuertes y continuadas, pues no sólo su vida es corta, sino que también su fatiga es muy intensa; el vuelo corto y hasta tranquilo de otros tiempos se ha transformado en el vuelo de guerra erizado de dificultades y lleno de peligros.

El aviador, pues, tiene que ser un hombre perfectamente equilibrado, sano, moral y fisiológicamente considerado. Tiene que estar "en forma" constantemente, pues de no ser así, bajará con inusitada rapidez los peldaños que le separan de los demás mortales. Y la tierra que lo reciba le resultará de una dureza extraordinaria.