

# Formación de pilotos de combate (Acometividad)

ALEJANDRO GARCÍA GONZÁLEZ  
Teniente General de Aviación (\*)

**A**nte la importancia que tienen ciertos temas en la preparación y formación de los pilotos de combate, y en particular de los pilotos de caza, preparación y formación que han de prolongar a lo largo de su vida activa manteniendo esa aptitud para ese tipo de vuelo, queremos hacer aquí algún comentario sobre este tema, debatible y extenso pero insoslayable para el EA.

En la exposición de motivos que amparaba al decreto de creación de la Academia General del Aire (AGA), decreto de 28 de julio de 1943, al tratar de justificar y razonar, en parte, su creación, se decía; “La eficacia del EA dependerá mucho de la formación militar y técnica de sus futuros oficiales”, constituyendo esa expresión de “militar y técnica” una precisión acertada, aunque quizá insuficiente.

Claro que, si la formación militar de los futuros oficiales se le confiaba a la Academia como su misión peculiar para “elevar y depurar en ellos (futuros oficiales) su espíritu de servicio y sacrificio, su sentido del honor y de la disciplina militar, fomentando sus anhelos de perfeccionamiento y de propia superación, y cultivando el espíritu y la voluntad de cooperación con todas las Instituciones Armadas”, también debería de haber señalado, por su importancia, algo parecido en relación con la formación específica de las distintas Armas del Ejército del Aire, principalmente en lo relativo al Arma

**«A todo piloto militar, genéricamente, debe considerarsele (lo es) piloto de combate, aunque no todas las aeronaves militares, ni todas las unidades aéreas, ni todas las misiones sean de combate aéreo»**



de Aviación pues, sin rebajar un ápice la trascendental y máxima importancia de la formación militar antes enunciada, también debería haberse considerado con el máximo interés la formación

específica que a nuestros futuros oficiales ha de dárseles en el aspecto aeronáutico-militar, “peculiar misión” (¿o cometido técnico?) de las fuerzas aéreas y determinante nada menos (razón de ser, se decía antes) que de la necesidad y constitución de los ejércitos

del aire. Es decir que, al mismo tiempo que sobre el espíritu militar, debería haberse dicho también que la AGA era el centro inicial y básico para la formación aeronáutica de los futuros oficiales pilotos militares de combate de todo tipo y especialidad que necesitan las Fuerzas Aéreas para desempeñar sus cometidos, fueran los que fueren



\*Nota de RAA: el teniente general García González entregó este artículo pocos días antes de su fallecimiento. DEP.



estos. En este sentido hay que aclarar que, aunque no estuviera así encomendado ni expresado en la misión que se daba a la AGA, sin embargo, para optar al ingreso en el Arma de Aviación se exigía nada menos que tener, entre otros requisitos, un título de piloto, valiéndolo incluso el de vuelo sin motor, cuya consecución se facilitaba a los ingresados, aún no pilotos, antes de incorporarse a aquella, colocando al aspirante que elegía el vuelo a través de su ensoñación personal (¿vocación?) pero que, sin duda, conocía muy poco o nada de sus propias capacidades para ello, directamente inmerso en un ámbito aeronáutico desde el primer momento, indicándole ya su futura y diferenciada formación específica. La exigencia del título de piloto para el ingreso en la AGA no era un mérito más a valorar, sino que era una exigencia excluyente para los aspirantes a futuros pilotos militares.

A todo piloto militar, genéricamente,

debe considerársele (lo es) piloto de combate, aunque no todas las aeronaves militares, ni todas las unidades aéreas que los encuadren, ni todas las misiones que tengan que realizar sean de combate aéreo. En su interpretación más “pura” y antigua (original), nacida y aceptada al mismo tiempo que surgía la aviación militar, se consideraba y aceptaba “el combate aéreo” como el realizado entre aviones mediante sus propias maniobras en el aire y con el fuego de sus armas de a bordo. Avión

**«Los pilotos para el combate de caza debían reunir determinadas condiciones y cualidades personales, tanto físicas como psíquicas o anímicas propias para el impetuoso y arrollador combate cuerpo a cuerpo»**

contra avión. En realidad, piloto contra piloto. Los aviones despe-gaban e iban a buscar a sus adversarios para derribarlos (si podían), o los acechaban (a la espera) para sorprenderlos y hacer más fácil y seguro su derribo.

De aquí que, por similitud con la cinegética comenzara a denominarse a esas acciones como “de caza”, a los aviones que las hacían posibles como “aviones de caza” y, en consecuencia, a los pilotos que las ejecutaban se les adjetivó como “pilotos de caza”. Desde el primer momento se comprobó que no era fácil ser, o hacer, un piloto de caza pese a lo elemental, entonces, de este tipo de acciones. Enseguida se puso de manifiesto que los pilotos para el combate de caza, debían reunir unas determinadas condiciones y cualidades personales, tanto físicas



como psíquicas o anímicas propias para el impetuoso y arrollador combate cuerpo a cuerpo (aunque sin poder tener los pies en el suelo) y ejecutados estos con la precisión de un cálculo matemático y el total dominio de la máquina que tenían que manejar. Y sobre todo, hubo que inventar o descubrir tácticas propias del combate aéreo, solos o en grupo, métodos y procedimientos de ataque y defensa en vuelo, ampliar constantemente el conocimiento del medio, el aire, y adaptarse a él (vuelo en nubes, en altas cotas, etc., cómo aprovechar para el combate el sol, los vientos, el día, la noche, las nubes, ...y hasta los duros efectos de la fuerza de la gravedad (los “g”). Además, afrontar las inesperadas y desconocidas situaciones que podrían producirse durante el combate, con valentía consciente, dominio de la técnica del vuelo, agilidad mental y claridad de juicio para apreciar y superar las difíciles situaciones de ese tipo de combate, todo ello de forma simultánea y en breves periodos de tiempo, lo cual obligaba (y sigue obligando) a un exhaustivo y constante estudio en tierra y entrenamiento en vuelo para sacar el máximo rendimiento a los sistemas de armas para el combate aéreo con los que se iban dotando a los aviones. El cambio o progreso de los sistemas de armas para el combate aéreo es importantísimo y su eficaz empleo y correcto manejo darán la clave de la victoria.

Esa peculiaridad del combate aéreo ha venido encarnándose, desde el principio, en el piloto de caza cuya selección, formación, y por tanto enseñanza, ha preocupado siempre a los mejores y más conscientes pilotos de este aspecto del combate aéreo, llegándose así hasta poder hablar, en conjunto, nada menos que de “el arte y la ciencia” del combate en el aire. Tanta importancia tiene este hecho que para desarrollar este tipo de operaciones se ha tenido que prestar a los propios pilotos la ayuda imprescindible de la ciencia y de la técnica mediante cosas tales como: los “ojos” del radar para ver mejor y más lejos; armas y sistemas de tiro para ser más eficaces y desde mayores

distancias; sistemas de control, de comunicaciones y de medios para orientarse y navegar con la mayor precisión posible, ampliando así en los pilotos sus capacidades y facultades personales, pero haciendo mucho más complicado y difícil el combate que, pese a todo esto, ha seguido manteniendo la misma denominación inicial de “combate de caza”, sin duda porque pese a todas estas denominaciones técnicas e incluso tácticas introducidas en él, “la caza” sigue aceptando las formas y reglas básicas establecidas desde los primeros tiempos de la guerra en el aire.

Creo que con lo ya expuesto puede comprenderse lo que aquí se pretende decir: Si en la profesión militar, por los peculiares cometidos que tiene que de-

**«Al igual que se establecen bases y condiciones para la formación inicial militar básica, se debe disponer lo mismo para quienes, además, van a tener que afrontar la ejecución de esas acciones de combate»**

sempeñar en la guerra, se aconseja la preparación y formación de sus miembros en un adecuado ambiente militar exclusivo desde los primeros momentos de su iniciación (campamento militar, internado severo, etc.), por idénticos motivos u otras poderosas razones, la formación y preparación aeronáutica de los pilotos de combate también requiere que se adopten, desde el comienzo de la misma, idénticos procedimientos y en el adecuado “ambiente” aeronáutico, pues creo que obtener oficiales pilotos militares de combate (en particular de caza) exige una inicial y básica preparación a fondo para: primero, *seleccionarlos* según sus aptitudes; y segundo, *formarlos* con arreglo a sus futuros cometidos. Es fácil comprender que en la formación inicial de esta peculiar profesión es vital la adecuación al medio (el aire) y a las formas de comportamiento en él. Y es por todo ello por lo que aquí se aboga porque esa delicada y crítica fase inicial de selección-formación continúe desarrollándose en la Academia General del Aire. Con esto no se trata de recabar para la AGA la difícil y dura enseñanza del propio combate aéreo, lo cual tendrá (y tiene) su lugar especializado y momento concreto para llevarse a cabo (Escuelas, Unidades, etc.). Aquí sólo se trata de resaltar la importancia que tiene la formación inicial de los fu-

turos oficiales profesionales para el combate aéreo. Es decir, al igual que se establecen bases y condiciones para la imprescindible formación inicial militar y básica, disponer lo mismo para quienes, además, van a tener que afrontar la ejecución de esas acciones de combate. Y ello con el fin de:

- Crear o fortalecer su esperado espíritu de combate.
- Crear o desarrollar sus condiciones y actitudes para ese combate tales como el relativo a la acometividad en acciones aéreas.
- Crear o desarrollar el hábito de la iniciativa y de la improvisación en vuelo, ante situaciones repentinas o







inesperadas. Todas ellas (y otras más) absolutamente necesarias en un piloto de combate.

Estas condiciones personales hay que “descubrirlas” cuanto antes y, sobre todo, potenciarlas mediante un proceso de enseñanza y formación adecuado y oportuno que califiquen de muy difícil y delicado que, por supuesto requiere, en primerísimo lugar, *profesores* capacitados y experimentados para desempeñarla y dirigirla con éxito. Además, debe iniciarse a la edad lo más temprana posible de los aspirantes ya que también es necesario contar en la formación de un piloto para el combate, con una fortaleza corporal y anímica que

les permita aprender a tiempo y resistir plenamente los enormes esfuerzos que en esos dos campos de la naturaleza humana exige el combate aéreo y en especial el de la caza. Esto llevará al enfrentamiento con otras exigencias de estudio y preparación para ir alcanzando también los elevados niveles científicos y culturales absolutamente necesarios y difíciles de soslayar, pero que sin duda marcarán, en conjunto, una diferencia notable entre la formación del

militar profesional y el de otras carreras que no exijan estos condicionantes físicos y anímicos para obtener su titulación y ejercer posteriormente su correspondiente profesión en los niveles que hayan de ocupar en los organismos del estado.

**«Las condiciones personales hay que descubrirlas cuanto antes y, potenciarlas mediante un proceso de enseñanza y formación adecuado y oportuno, que requiere profesores capacitados y experimentados»**

Ya nuestro As del aire comandante Joaquín García Morato, cuando era un piloto de caza sobresaliente y admirado, preocupado en su tiempo por este tema de la selección y formación de pilotos para el combate (em-

pezando por él mismo), dio su definición de cómo había de ser un piloto de caza. Dijo: “Debe ser joven, sano, fuerte, acróbata y voluntario en su destino; de alto espíritu combativo y gran ACOMETIVIDAD”. Como puede deducirse de la lectura de esta definición y de lo dicho anteriormente, no es nuevo en nuestro Ejército del Aire lo que estoy comentando. Así se comenzó a hacer, con más o menos fortuna, desde el principio: Selección al ingreso (límite de edad, reconocimiento médico, pruebas físicas...); valoración “intelectual” (nivel mínimo de estudios alcanzado, oposición para el ingreso...); exigencia de un título previo de piloto antes del ingreso, y comenzar a volar desde el primer momento al llegar a la AGA; clasificación o aptitud para la

caza de acuerdo con sus aptitudes o capacidades para el vuelo; decisión personal para aceptar, o no, ser piloto de caza (voluntario en su destino). Y después de la AGA estos ya pilotos y oficiales profesionales, además del trabajo correspondiente al nivel de mando que vayan alcanzando, han de continuar el entrenamiento y la formación para el vuelo en Unidades (planes de instrucción, ejercicios). En escuelas o cursos como “nuevos” alumnos, incluso en entrenamientos individuales para mantener las condiciones de aptitud a lo largo de su vida profesional. Y también para man-

**«Joaquín García Morato, indicaba respecto a la selección y formación de pilotos, que El piloto de caza debe ser joven, sano, fuerte, acróbata y voluntario en su destino; de alto espíritu combativo y gran acometividad»**

tener el deseo de ser un piloto para ese tipo de combate aéreo (espíritu combativo) mediante el formidable ambiente reinante y sostenido en las unidades correspondientes (compañerismo, perfeccionamiento diario de las capacidades pa-

ra el combate...), ambiente creado, por ejemplo, con el permanente deseo de formar en cualquier unidad (o en todas) patrullas acrobáticas, deseo y pugna que se ha dado siempre en este tipo de unidades de caza hasta llegar, por ejemplo en nuestro caso, a la entrañable e inolvidable “patrulla nacional ASCUA” con el F-86 “Sabre” en Manises y, posteriormente, a la espléndida y admirada “patrulla ÁGUILA” con el Casa-101 “Mirlo”, también patrulla nacional y “afortunadamente creada y mantenida en el lugar inicial” de la formación aeronáutica de todos los futuros oficiales del E.A., la Academia General del Aire, donde puede verse rodeada y alentada por sus posibles sucesores y, al mismo tiempo, alimentar la ilusión y el estímulo de los “jóvenes, sanos, fuertes, acróbata y voluntarios en su destino”, los futuros oficiales pilotos de combate de nuestro Ejército del Aire, y de todos aquellos otros compañeros también futuros oficiales tanto de vuelos como de otras armas y servicios que, sin duda, se pueden ver reflejados en ella como en algo propio, de su misma entidad, embargados por lo que significa una institución a la que todos sirven con la misma lealtad y entrega que los miembros de esa (de “su”) Patrulla.

Siguiendo el hilo de la definición dada de piloto de caza llegamos a fijarnos en su última precisión, la de ser DE GRAN ACOMETIVIDAD, y la que más importancia encierra entre todas las cualidades deseables en un piloto de caza sin la cual lo que se considera arte y ciencia del combate aéreo de poco serviría frente a un enemigo decidido en el combate. Entendemos por acometividad; EL BRIO, LA PUJANZA, LA DECISION para empezar algo (el combate) y arrostrar sus dificultades. Acometer es decidirse a una acción y empezar a ejecutarla. En la







aplicación práctica del avión a la guerra se dio, desde los primeros momentos, una importancia extraordinaria a la lucha en el aire. Y la tenía. Sus necesidades impulsaron la búsqueda de tácticas de combate en las que las maniobras del propio avión, la coordinación de estas con las de los demás compañeros que intervenían en la lucha, y la potencia y precisión de las armas de a bordo, poco a poco fueron dando lugar a la plasmación de reglas útiles que debían ser aprendidas y aplicadas por los pilotos para el combate. Pero de inmediato surgió, como siempre, el inevitable factor hombre. Si este “no quiere” o “no se atreve” a aplicarlas, todo lo demás resulta inútil. En este sentido ya desde la I Guerra Mundial algunos notables pilotos de caza, ante esas actitudes dudosas se sintieron impulsados a advertir sobre ello diciendo cosas tales como: “En mi opinión el espíritu agresivo lo es todo en el combate aéreo” (Barón Manfred Von Richthofen) y en nuestra guerra civil quedó demostrado



que muchos de los combates aéreos ganados en ella fueron propiciados por el arrojo y la *acometividad* de aquellos pilotos que supieron tomar iniciativas sin rehuir el combate pese a plantearse este en situaciones de desventaja numérica o técnica lo que vino a dar la razón a G. Morato al aceptar la *acometividad* como condición idónea e imprescindible en un piloto de caza para combatir en el aire. Durante la II G.M. y en las de Corea y Vietnam fue cuantioso el número de pilotos experimentados que coincidieron en esa misma

apreciación, reiterándola públicamente en cuanto tenían oportunidad para ello, como lo prueba la extensa lista de citas contenidas en el magnífico libro “El combate aéreo” (Fighter Combat”) del piloto estadounidense capitán de Fragata Robert L. Shaw. Este libro, acertadamente seleccionado y editado en 1985 por nuestro Instituto de Historia (IHCA), traducido y adaptado por un equipo de pilotos españoles llamados “reactoristas” (comandante De Bobadilla Bufala, capitán Navas y capitán De Bobadilla Hastings) es, además de un magnífico exponente de la complicada y amplia teoría del combate en el aire, un testimonio de la permanencia y validez en el tiempo de esa misma teoría, de la necesidad de su continuo estudio para ir adaptándola de acuerdo con los avances técnicos de las aeronaves modernas y del cada día renovado armamento aéreo, de las nuevas tácticas de combate que pueda adoptar un posible adversario e incluso para deducir a través de su lectura (que recomiendo) no



sólo cómo deben prepararse los pilotos de caza para el combate sino también lo difícil y complicado que ello es. Difícil, costosa y laboriosa preparación (selección, formación y enseñanza) por lo que, a mi modesto juicio repito, debe de iniciarse cuanto antes en la vida de un futuro piloto, y en un ambiente aeronáutico “exclusivo” tal como se vino haciendo en la AGA a su fundación.

Quiero y debo hacer constar que en esta materia del combate aéreo no sólo tiene interés el libro recomendado anteriormente, sino que también entre nuestros pilotos y organismos responsables de su enseñanza se ha sentido esta necesidad de documentar y divulgar las tácticas, las técnicas y el espíritu del combate aéreo de forma que, afortunadamente, no son pocos entre nuestros compañeros los que han publicado sus conocimientos y experiencias sobre ello. Muchos manuales, verdaderos tratados sobre la materia (imposible citarlos a todos), se han dado a conocer a lo largo de los años como, por ejemplo, el editado en su día en la Escuela de Reactores y preparado por el entonces capitán Joaquín Sánchez Díaz (1977), encabezado por una con-

tundente y escueta cita: “La responsabilidad de volar en un avión adecuado y capaz, en cualquier fuerza aérea, no puede divorciarse de la responsabilidad de matar si se debe luchar en una guerra” (Richard Bach), pasando por infinidad de bien documentados artículos publicados por esta misma Revista Aeronáutica, así como por una serie de apuntes y libros editados en nuestras unidades y mandos operativos, entre los que tenemos que recordar al antaño tan conocido de procedencia estadounidense “No Guts ...No Glory” (sin “redañón” no hay gloria), llegando hasta fechas más próxima a las actuales para recoger una cita extraída del artículo “Cazas 5ª generación y evolución del combate aéreo” (comandante Sáez Nievas.-Revista Aeronáutica, sep. 2006), que dice: “Demos a la tecnología la importancia que merece, pero no olvidemos que el mejor caza de la 5ª generación del que podamos disponer, siempre necesitará de un ser humano motivado y

entrenado que lo pilote, que confíe en su organización y que se sienta arropado por unas leyes y unas directrices claras que hagan que en el momento decisivo no dude, aproveche lo que la tecnología le ofrece y dispare antes de que lo haga el adversario”. Todas estas consideraciones atestiguan la importancia que se ha dado y se sigue dando al conocimiento y dominio de esta parte de la lucha en el aire y cuya lectura y estudio para su aplicación práctica deberá de seguir manteniéndose al día. Sin embargo, y pese a la favorable actitud en nuestras fuerzas aéreas para impulsar y elevar esa llamada acometividad, comienzan a percibirse, en general, indicios de un fuerte desacuerdo en la aceptación y valoración de esa cualidad en el combatiente

aéreo y ello a la sombra o amparo de la palabra “agresividad” en lugar de acometividad. Es posible que esta tergiversación actual del vocablo no esté referida exclusivamente a los pilotos de combate en particular, sino que

**«Dar la cara o hacer frente al ataque, vigilancia continua y tensa, apoyo mutuo, virar más rápido y cerrado que el enemigo, acometividad, son los principios fundamentales del combate aéreo (general Ángel Salas)»**



también afecte a otras muchas y diferentes Unidades, misiones y acciones de guerra en general, pero aquí se trata de comentar únicamente lo que puede significar ese desacuerdo sobre una cualidad fundamental y principalísima de los combatientes del aire. Sin duda pueden ser varias las causas de esta tergiversación. Sin querer (ni poder) ser exhaustivo en su enumeración diré que entre ellas pueden estar las siguientes:

– Confusión, ignorancia o desinterés en el tema (¿influencia, quizá, de la amplia y continua alusión a las llamadas misiones de paz?).

– Retorno de la idea, periódicamente renovada, de que ante los avances técnicos en los sistemas de armas aéreos, empezando por los aviones y su armamento y continuando con la capacidad de detección y transmisión de los sistemas de control y comunicaciones actuales, no puedan darse situaciones clásicas del combate en el aire, asegurando que los aviones no se avistarán unos a otros, destruyéndose desde lejos sin contacto visual entre los pilotos y, por tanto, sin necesidad de maniobrar para cogerse la cola.

– Y también por el rechazo frontal a toda acción que pueda ser tomada, o calificada, como iniciativa irracional y caprichosa que tiene la palabra o expresión “agresividad” en castellano.

En cualquier caso subyace la idea de abandono o erradicación de una, quizá la más importante, de las cualidades o condiciones que siempre se habían aceptado como necesarias en un piloto de caza, al rechazar acciones y actitudes consideradas como “irracionales” y agresivas” incluso disponiendo o aconsejando el “Vd. primero” a la hora de disparar. La palabra agresividad inundó nuestro vocabulario aeronáutico cuando, como consecuencia de los acuerdos con los EEUU de 1953, comenzaron a organizarse nuestras unidades de caza con los aviones llamados reactores. En medio de una total carencia de información aeronáutica comenzó a llegar esta, bien por los canales oficiales entre la USAF y nuestro Ejército del Aire, o bien en las maletas

de los pilotos que volvían de las escuelas de los EEUU, Alemania, etc. Entre esa información llegó, de la mano del entonces coronel Gonzalo Hevia, un muy interesante folleto titulado “No Guts... No Glory” (No valor... No Gloria) y en el que, como

siempre, se destacaba la necesidad de que los pilotos de caza fueran “agresivos”. Y así entró, como un torrente desbordado y ruidoso, esta expresión en nuestro cotidiano y desenfadado lenguaje aeronáutico desplazando casi por

completo a la utilizada hasta entonces en el Ejército del Aire; la de acometividad. Creo que entonces, nadie planteaba recelo alguno en el uso simultáneo de estas dos expresiones en el ám-

**«El mejor caza de 5ª generación siempre necesitará de un ser humano motivado y entrenado que lo pilote, que confíe en su organización y que se sienta arropado por unas leyes (comandante Sáez Nievas)»**

que la acometividad debe de estar presente desde el comienzo del camino a recorrer en la preparación y formación de un piloto de caza. Esta tarea es ardua y difícil, y hay que habituarse a ella. Requiere selección (no discriminación) y crear hábito desde el principio, lo cual nos hace insistir en que debería estar enunciada al mismo tiempo que la de formación militar, juntas e inseparables las dos (piloto militar) como cometido básico de una Academia capacitada para crear y mantener no sólo lo relativo a “lo militar” sino también ese ambiente aeronáutico adecuado y necesario en la difícil y crítica formación inicial de los futuros combatientes del aire. Después ya habrá tiempo (y necesidad) de, con esa materia prima, alcanzar otras muchas metas científicas, técnicas e intelectuales que vayan capacitando y situando a nuestros jefes y oficiales en los niveles de



bito profesional, utilizándolas como sinónimas una de otra pero, pasado el tiempo, el uso de agresividad se fue imponiendo pese a aclaraciones hechas por pilotos expertos como el propio coronel Hevia o el general de aviación Ángel Salas Larrazábal en la presentación del folleto mencionado: “Dar la cara o hacer frente al ataque, vigilancia continua y tensa, apoyo mutuo, virar más rápido y más cerrado que el enemigo, *acometividad*, son los principios fundamentales inmutables...” del combate aéreo. Una vez más se insiste en

equiparación y responsabilidad que les sean necesarios y que, sin duda, les corresponden y tengan que asumir. A no dudar, el tema da para muchas más disquisiciones pero con lo expuesto quiero resumir puntualizando: La acometividad debe entenderse como “un deseo consciente y controlado pero ineludible, de empeñarse en combate para destruir un objetivo, incluso en condiciones de inferioridad propia”. Esta acometividad es en la que hay que forjar a los pilotos de combate, en especial a los pilotos de caza ■