

EL DOMINIO MORAL DEL AIRE

Por el General KINDELAN

Dominar!, suprema aspiración de los Hombres y de los Pueblos.

Lograrlo en el Aire es problema difícil y complejo; tanto en el campo de la Tática, como en el de la Estrategia. No intento estudiar el tema en este artículo periódico, en toda su complejidad. Mucho menos entraré en la discusión, tan apasionada, entre los que afirman que, en la Guerra actual, residen en el Aire las únicas posibilidades de decisión, y los que sostienen que, por faltarle la cualidad de permanencia en la ocupación, corresponde más bien, la decisión en la Guerra, a los Ejércitos y a las Escuadras.

Es tan sólo una faceta del Dominio del Aire, lo que me propongo estudiar: faceta

sustancial e importantísima de este problema que difiere esencialmente, en su conjunto y en sus modalidades, del correlativo del Mar y del de la Tierra.

Estos dos últimos dominios pueden conseguirse de un modo pleno, general y decisivo. Al invadir y ocupar los ejércitos alemanes, en los comienzos de la segunda guerra mundial, los territorios de Bélgica, Holanda y Francia, obtuvieron el dominio terrestre de esos países, en forma plena, general y, por el momento, decisiva. Cuando las naciones anglo-sajonas, en la misma contienda, consiguieron, gracias a una acción combinada aero-naval, el dominio en los dos grandes Océanos, éste fué pleno, general y decisivo.

En cambio, ni al principio de la guerra, cuando la superioridad estaba en manos de las Alas alemanas en Europa, y de las japonesas en el Pacífico, ni al final de la misma, cuando la supremacía cambió de manos, en ambos teatros de operaciones, el dominio del Aire alcanzó a ser ni total, ni general, ni decisivo. En muchas campañas, el dominio del Mar se decidió en una sola batalla y el de la Tierra en una sola maniobra. Hasta hoy no se han realizado los augurios del célebre General italiano Dohuel, confiando la decisión de las guerras a una "batalla preliminar" aérea.

Es probable que lo ocurrido en las dos recientes guerras mundiales, y en las anteriores a ellas, se repita en la próxima, que se vislumbra amenazadora; se aventura la hipótesis de que un avance impetuoso y fulminante de las tropas rusas, no pudiera ser contenido por las fuerzas defensivas occidentales y que toda Europa fuera ocupada por los ejércitos soviéticos, con dominio total y pleno. Se supone también que las flotas aéreas y navales del Occidente barrerían de los mares toda navegación rusa, con un dominio completo, general y decisivo.

Si admitimos, en cambio, que las Avia- ciones Occidentales consiguen derrotar a la rusa, en una o varias batallas iniciales, conquistando enorme supremacía aérea, no por ello lograrán dominar el Aire, de modo absoluto, total y decisivo. Bastará con que, en un aeródromo subterráneo de los que se sabe han construido los rusos, permanezca incólume una escuadrilla de gran bombardeo, pertrechada con bombas atómicas, para que represente un potencial de agresión, que limite y desvirtúe el dominio del Aire, tanto en tiempo como en espacio.

En el primer aspecto, limita los efectos desfavorables de una derrota, la rapidez con que se reparan y construyen los aeropla-

nos, y en el segundo, así como una victoria naval decide el dominio de todo un Océano, un triunfo en el Aire repercute débilmente, o nada, en otros teatros de operaciones.

El Hombre y el Arma.

La tesis que intento desarrollar, en este trabajo, es la siguiente: pues no se puede conseguir o, en todo caso, presenta grandes dificultades lograrlo, el dominio aéreo pleno, por el solo esfuerzo de la Técnica y, una vez obtenido circunstancial, requiere una tenaz perseverancia conservarlo, hay que acudir a otros factores trascendentes a la Técnica, para darle permanencia durante el resto de la campaña. Estos factores, han de ser, a juicio mío, de orden moral o psicológico. Un triunfo técnico-táctico, necesita fortalecerse con inyecciones hormonales de sustancia espiritual; en los momentos de crisis, como remedios de urgencia, y en la fase inicial de la lucha, con fines profilácticos y energéticos.

A pesar de ser eminentemente técnica, el Arma Aérea, no corre, por ahora, peligro de materializarse, de hacerse menos espiritual; por el contrario, a medida que progresa la Técnica Aeronáutica, va exigiendo al Avia- dor, que la utiliza, cualidades más relevantes. La delicadeza y complicación de los mecanismos que constituyen los aviones —con sus motores, armas, mandos automáticos, detectores de radio, radar, células electrónicas y espoletas— exige, cada día, progresivas cualidades y condiciones al personal encargado de manejarlos.

Son unas, de orden fisiológico, debidas a la dificultad de volar a grandes alturas, en zonas de débil presión y poco oxígeno, de la atmósfera; y aún más a las grandes aceleraciones, inevitables en los vuelos a velocidades supersónicas, que perturban mu-

chas funciones orgánicas, especialmente la circulatoria. Se ha llegado a decir, con frase por demás materialista, que: "el hombre es un artefacto mal construido", y también que: "el hombre constituye una rémora para el progreso de la Aeronavegación". Por eso se intenta desembarcarlo del avión, reemplazándole por pilotos artificiales.

Otras condiciones que se exigen, son de orden moral: serenidad, valor, acometividad, disciplina, desprecio de la vida y confianza en los mandos, en los compañeros y en sí mismo. Otras, por último, como la rapidez de reacciones y la decisión fulminante y enérgica, se desarrollan en una zona o frontera de contacto, no bien delimitada, entre el espíritu y el cuerpo.

El Valor.

En todas las épocas de la Historia, se ha exigido valor al guerrero y se ha acreditado, a menudo, tal virtud, en la Tierra y en el Mar; pero jamás se ha exigido tanta reiteración y en tan alto grado, como en la lucha en el Aire. Las dos últimas guerras han demostrado, para honor del Género Humano, que tan excelsa virtud, en grado heroico, no es privilegio reservado a personas excepcionalmente dotadas, sino que las han puesto en evidencia numerosos aviadores, de todas las razas, de todas las naciones, de toda edad, estado y temperamento.

No puede llevarse a mayor altura la virtud heroica, que aquella con que asombraron al Mundo los japoneses, con sus "ka-

mikazes"—aviadores suicidas—que se estrellaban, con su avión explosivo, contra las cubiertas de los buques enemigos, sacrificando conscientemente sus vidas, sin la menor esperanza de salvación. No fueron uno ni dos los aviadores nipones que ofrecieron así su vida en holocausto a su Patria, sino varios centenares—once en una sola noche—y fueron varios miles los que se vieron pri-

yados, contra su voluntad, de emular a estos heroicos camaradas.

¿Es este desprecio de la vida, un monopolio de la raza japonesa? Nada de eso; existe prueba documental de que abundaron peticiones de imitarlos, en las aviaciones de los países

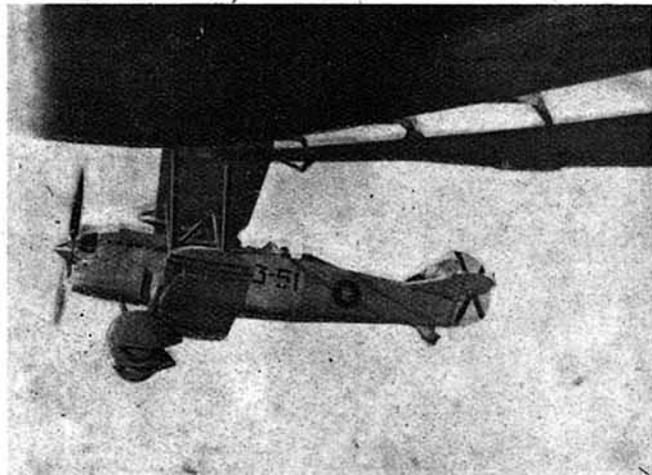
occidentales; las que fueron, naturalmente, denegadas, por oponerse al suicidio nuestra mentalidad cristiana. No fueron menos heroicas y arriesgadas muchas hazañas realizadas por los "commandos" y por los "submarinos de bolsillo".

No he tratado de analizar el valor y sus matices, materia que cuenta con extensa bibliografía; sino de dejar sentado que el progreso de la Geobélica, hacia la táctica de masas y hacia la mecanización de los ejércitos, no ha logrado sustituir el valor individual por la disciplina colectiva de las unidades. El Arma no logró aún anular el papel preponderante del Hombre; el cual en varias misiones, y señaladamente en el Aire, conserva el puesto principal que tuvo antaño: el de Rey del combate, de la batalla y de la guerra; y que, hoy como ayer, la calidad del guerrero constituye el ingrediente principal de la Victoria.



Bien imprudente sería el Mando aéreo, en la próxima guerra, que olvidase esta importancia del factor moral, como garantía del éxito; mas ha de tener presente que el heroísmo puede resultar estéril, si no dispone de medios adecuados para hacerlo efectivo. Si la Aviación inglesa se inmortalizó por su brillante actuación, el año 1940, y

← *relato negro y lindo sobre* →



sus aviadores merecieron aquella concisa y elegante loa de Mr. Churchill: "Jamás tan pocos hicieron tanto por tantos", no hay que olvidar que disponían del avión Spitfire, magnífico, superior al alemán Messerschmit, su adversario contemporáneo. Gracias a él, y al valor de los aviadores ingleses, ganó la R. A. F. una batalla inicial, de orden moral, que le sirvió de sostén durante toda la Guerra y le permitió soportar, sin desfallecimiento, los momentos de crisis.

Gesta heroica hispana.

La influencia de esta victoria psíquica inicial en el desarrollo de la Guerra aérea, no pudo causarnos sorpresa a los españoles. Pocos años antes de que ocurriera el hecho en los aires ingleses, había acontecido en los cielos de España un suceso análogo, en escala más reducida. Al estallar nuestra última guerra civil, en 1936, los po-

cos aviones de caza de que disponía nuestra Aviación quedaron en los aeródromos de la zona roja; y para luchar contra ellos, y contra grandes refuerzos que envió Rusia, tuvimos que adquirir aviones de caza en el extranjero, principalmente en Alemania e Italia; países que, además, nos enviaron unidades completas, de caza, bombardeo y colaboración con el Ejército.

No por un deber de gratitud, sino por espíritu de justicia, he de decir, que, tanto estas unidades, como las nuestras, se batieron espléndidamente. Soy refractario al diti-rambo y al elogio excesivo, pero aun ahora, con la justeza de apreciación que permiten los tres lustros transcurridos, sigo estimando magnífica la actuación de las tres fuerzas aéreas que Dios me concedió el honor de mandar, desde julio de 1936 a abril de 1939. Vaya el homenaje de mi recuerdo emocionado a aquellos bizarros grupos de caza: As de Bastos y Cucaracha; a aquella brava y eficiente Legión Cóndor, así como a sus dignos y competentes mandos.

Por la misma razón de lejanía, con la serena perspectiva que proporciona, puedo hoy relatar un episodio inédito que, en mi opinión, influyó de modo decisivo en que nuestra supremacía aérea, pronto conquistada, se mantuviera sin fluctuaciones, ni desmayos, durante toda la campaña. En varias ocasiones, centenares de aviones soviéticos, recién desembarcados en puertos españoles, nos colocaron temporalmente en situación de marcada inferioridad numérica; mas nunca cedimos al adversario el dominio del Aire y nunca perdimos nuestra altísima moral, que elevó y exaltó el episodio heroico a que ahora voy a referirme.

Tuvo nuestra guerra civil aspectos com-

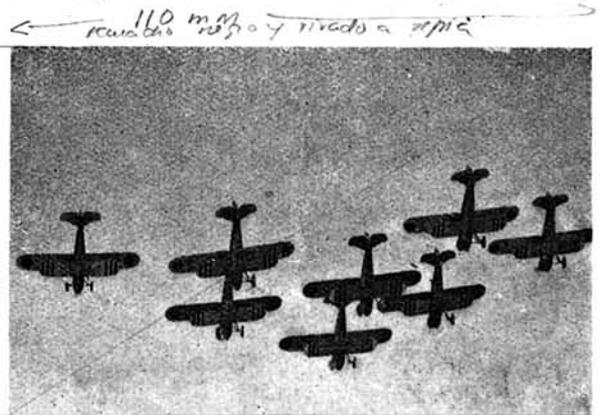
plejos. El temor a perturbar el precario equilibrio europeo, obligaba a mantener reserva sobre la ayuda que se nos prestaba —en la medida que ello era posible— lo mismo que hacían los enemigos. El primer aviador extranjero que cayó en campo rojo fué el Teniente italiano Mónico y su caída dió motivo a una campaña internacional propagandista, incómoda para el Gobierno italiano, el cual se vió precisado a recomendar, a su mando aéreo en España, la mayor prudencia, en evitación de que se reiteraran tales accidentes desgraciados. Dicho mando estaba desempeñado por un aviador bravo y competente, pero subordinado y tímido ante las responsabilidades. Creyó interpretar las órdenes de Roma prohibiendo a los suyos cruzar las líneas; debiendo sólo entablar combate sobre nuestro propio campo.

Esta orden originó una situación por demás desagradable. Atravesaba la contienda un período en el que la superioridad numérica de la Aviación roja era grande y en el que la iniciativa táctica en Tierra había pasado a manos de nuestros adversarios, que trataban de abrir brecha en nuestra línea, en el frente de Madrid. Entablada reñida batalla, las fuerzas de Tierra no podían prescindir de un auxilio aéreo constante y eficaz; por ello nuestras unidades de bombardeo habían de realizar varios servicios diarios, sobre el campo enemigo.

En tan crítico momento, llegó, con inoportunidad notoria, la orden a las unidades de caza de no traspasar la línea de contacto, y nuestros heroicos bombarderos tuvieron, dos o tres veces cada día, que internarse, sin protección, sobre el campo contrario, donde eran atacados por los cazas rojos, mientras los nuestros permanecían desfilando, en calidad de espectadores del drama, del lado de acá de las líneas.

No podía ser indiferente, al Alto Mando, por mí desempeñado, situación tan angustiosa, que nos costó sensibles pérdidas; y trató de hacerla cesar, primero con razones y argumentos y, ante la ineficacia de unas y de otros, tratando de imponer su autoridad, aun sabiendo que ésta, en aquellos primeros meses de guerra, no había sido definida y aceptada, cual luégo lo fué. También resultó inocuo este sistema, pues el mando italiano exhibióme órdenes reservadas, de Roma, y, puesto en conflicto entre dos órdenes contradictorias, creía deber obedecer a de sus jefes naturales; sin perjuicio de exponer a su Ministro, el deseo del Mando español y su justificación. Mi gestión fué, en todo momento, apoyada y respaldada por el Generalísimo Franco.

Como la solución apremiaba, con mayor urgencia que la que podía esperarse de negociaciones diplomáticas y de cambio de cartas y telegramas, creí llegado el momento de emplear los remedios heroicos, acudiendo, para resolver el acuciente problema, a



una solución; heterodoxa en buenos cánones marciales. La justificaba, en mi conciencia, por el deber primordial del Mando de reducir, cuanto sea posible, las bajas, y por el convencimiento de que se estaba jugando, en aquellos días, el dominio del Aire para toda la duración de la campaña. Ganarlo para nuestras Alas, aprovechar la co-

yuntura que se nos presentaba, merecía cualquier sacrificio formal. Ante fin tan importante, perdía valor, y merecía indulgencia la incitación a la indisciplina que ya me veía precisado a hacer.

Disciplina; gran virtud castrense, consustancial con la misma existencia de los ejércitos; pero que no es la única, ni ha de convertirse en fetiche *tabú*; sino que es obligado quebrantarla, cuando la salud de la Patria lo pide. Nuestra lucha de aquellos días, lo probaba, con elocuencia.

Era una época, en la que no poseíamos aún elementos propios de caza; contábamos, tan sólo con una patrulla de aviones Fiat, encuadrada en una unidad táctica italiana; era jefe de dicha patrulla el Capitán García Morato. Se encontraba este Oficial, por aquellos días, en Sevilla, en una especie de alejamiento punitivo del frente, por haber manifestado su discrepancia de criterio con el jefe de su unidad. Un telegrama urgente lo llamó a Salamanca, donde residía, por entonces, la Jefatura del Aire.

Al día siguiente, presentábase ante su General, el joven Capitán García Morato. Era de estatura corriente, buena presencia, rostro inteligente, aspecto modesto y simpático, aire marcial y voluntarioso. Entramos en materia, acto seguido, con el siguiente diálogo:

—Sé, Capitán, por qué razón se encuentra en Sevilla, y quiero asesorarme de usted, antes de tomar una grave decisión, para resolver el difícil problema que tenemos planteado, y que usted conoce. Ante todo quiero me diga el grado de moral de sus camaradas de escuadrilla y qué opinión les merece la orden de no cruzar el frente.

—Mi General: la moral de mis compañeros de escuadrilla es muy elevada y, en sus conversaciones, se muestran avergonzados e irritados, por el papel que les hace desempeñar la referida orden.

—Otra información. ¿El Comandante de la unidad, encuentra acertada la orden o la acata por disciplina?

—No me atrevo a responder categóricamente; pero no creo que pueda serle grata.

—Voy a asumir la responsabilidad, en vista de sus informes, de ordenar a usted que, una vez reincorporado al frente, de lo que yo cuidaré, en el primer servicio de protección a los bombarderos, rompa la formación, para continuar con su patrulla la protección más allá de las líneas. ¿Me ha comprendido bien?

—Sí, mi General, sus órdenes serán cumplidas, no sólo por la debida obediencia, sino porque la estimamos acertadísima y nos llena de honor y de alegría.

—Aún deseo saber otra cosa: ¿Cree usted probable que otras patrullas de su escuadrilla, le seguirán valientemente, por compañerismo?

—Estoy seguro, a lo menos de algunos; y si usted me autoriza, hablaría discretamente a los de mi mayor confianza y amistad.

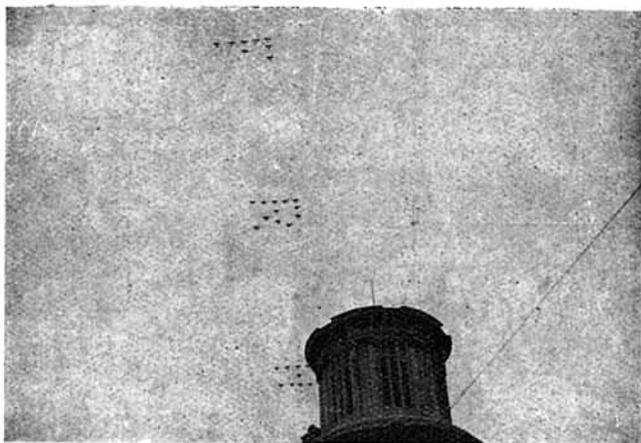
—Bien; transmita mi orden y mis mejores augurios a sus compañeros de patrulla: espero que se darán cuenta de que al exponerlos a un grave riesgo, lo hago para aminorar el que, a diario, arrostran sus compañeros y con el objeto de lograr, quizá para toda la Guerra, el dominio moral del Aire, más importante que el material.

—Muchas gracias, mi General. ¿Manda algo más?

—Nada más; prudencia, dentro de la audacia... y suerte.

Aunque recabo para mí, naturalmente, la iniciativa y la responsabilidad de la orden, hubiera ésta resultado poco eficaz, de no haber elegido, para su ejecución, los hombres adecuados, que la realizaron de modo impecable. Reincorporado Morato a su puesto en el frente, se elevó la unidad de caza

italo-hispana, de la Aviación Legionaria —así se llamaba—, una fresca mañana de febrero de 1937, en servicio de protección a una escuadrilla de bombardeo, Junker 52. A los pocos minutos de vuelo, internábanse los bombarderos en campo enemigo. Esta vez no van solos; les acompaña la patrulla española, la que, sin vacilar, se lanza intrépida contra la caza enemiga. La bravura de los aviadores italos y la fraternidad de armas, vencen a la disciplina; media docena de italianos vuelan en auxilio de los hispanos; al fin



es toda la unidad, la que combate a la formación rusa, y la vence.

Me fué fácil obtener, del jefe de la escuadrilla, dejara sin sanción el acto de Morato; y una gestión directa, cerca de mi buen amigo el General Valle, Ministro del Aire italiano, liquidó definitivamente la ingrata situación. Confirmóse, una vez más, la eficacia de la acción; el poder resolutivo del hecho consumado.

Por alguna crisis, del mismo género, debió pasar la Aviación roja. Durante la Batalla del Ebro, en el frente de Gándesa, era otra vez marcada la superioridad numérica de dicha Aviación, sobre la nuestra; a pesar de lo cual no cruzaban las líneas, ni aun fuertes formaciones de casi cien aviones, a las que tenían que ir a buscar a su propio campo, nuestras unidades: italianas, alemanas y españolas.

Aquella inyección inicial de moral de dominio aéreo, aquel espíritu de Victoria, aquella confianza en la propia fortaleza, no abandonó un momento a nuestras Alas, du-

rante toda la lucha, ni aun después de que ésta terminó. Cuando una escuadrilla española, combatió, años después, sobre la helada estepa rusa, supo luchar, con la misma moral, contra fuerzas muy superiores, sin volver una sola vez la cola al enemigo.

Creo que este ejemplo, unido al que cité de Inglaterra, en 1940, y a otros que son conocidos, de los alemanes, en 1942, y de los americanos en Corea, bastan para demostrar la importancia del factor moral en la Guerra Aérea y que el Hombre conserva en

ella el puesto principal. Es posible que lo pierda en una guerra futura, mas no en la próxima; en otro lugar, he manifestado mi convicción de que la "guerra de mañana" no será, todavía, la de la Cibernética.

Como digno colofón de este largo trabajo voy a copiar un telegrama, que conservo en mi archivo personal, del glorioso aviador que aún lloran las Alas Españolas. Lo recibí, como respuesta a mi felicitación por haberle sido concedida la Cruz Laureada de San Fernando:

"CAPITAN GARCIA MORATO A GENERAL JEFE DEL AIRE. AGRADECIENDO-LE MUCHO SU FELICITACION POR LAUREADA PARA LA QUE V. E. ME PROPUSO; LE ASEGURO QUE, MAS QUE ESTA, ME PRODUJO ALEGRIA EL HONOR QUE ME CONCEDIO AL ENCARGARME LA MISION QUE LA MOTIVO."

En este telegrama, verán los lectores cómo un militar inteligente, aprecia la trascendencia de una misión, que se le confía, sin reparar en el riesgo que implique.