

Toma Final

RAMON SALTO PELAEZ
Coronel de Aviación

ME temo que ha quedado demasiado rotundo este encabezamiento de: Toma Final.

La verdad es que siempre resulta difícil de determinar cual es el verdadero final, aún sin llevar las cosas al límite, como hacen el Ave Fénix y esa artista folklórica que no cejan en renacer de sus cenizas.

Es más. Puesto a indagar, tiene uno, incluso, sus dudas sobre cómo y por qué empezó la cosa.

Voy a tratar de explicarlo en estas líneas que, en un principio y recordando a Baroja, tuve la tentación que llevarán por título: "Desde la última senda de planeo". Pero no. No me pareció que ésta fuera la ocasión más propicia para andarse con floreos de endecasílabos.

Porque aquí de lo que se trata es, simplemente, de decir adiós.

Con sencillez y con gratitud por este privilegio que le negó a tantos y tantos compañeros la ráfaga alevosa del "rata", la pérdida a baja altura, la degeneración de las neuronas o el infarto de miocardio.

Han sido 30 años de escribir en Revista de Aeronáutica y Astronáutica.

Estimo que ha llegado el momento de que deje la pista libre para que despeguen nuevos ingenios, más potentes que el mío y para que mis lectores reciban, al fin, su tan merecido descanso.

30 años de darles la matraca es, a mi juicio, una dosis suficiente, aparte de que, aunque sólo se la hubiera dado un día, habría que preguntarse, ¿con qué motivo?

En mi opinión es cuestión de temperamentos y, para el mío, Revista de Aeronáutica y Astronáutica actuó de válvula de escape y bálsamo de Fierabrás.

Hay quienes, ante una opinión que juzgan falsa, pero que comprueban que está sustentada por una mayoría, capitulan con armas y bagajes, como harían ante un adversario muy superior en número. Otros, quizás más insensatos, pero entre los cuales me incluyo, pensamos que la verdad seguiría siendo la verdad, aunque todos dijeran que es mentira y no estamos de acuerdo con que fuera Barrabás el elegido para ser soltado por la Pascua, aunque se hiciera, como se hizo, por aclamación.

También por aclamación se nos anunció la muerte ineludible del avión tripulado, cuando apareció el misil, a finales de los años 50.

Se nos reiteró, como artículo de fe, que el avión no sobreviviría a la década del 60, en la que se implantaría la guerra pulsa-botones, con otras lindezas de este jaez.

Fue entonces cuando envié mi primer artículo extenso (1) en el que, en sus últimos párrafos decía: *Pasará el tiempo, seguirán tripulándose aviones y nosotros nos sentiremos satisfechos de que este artículo fuese escrito con muchos años de anticipación.*

No debí de andar demasiado descaminado, puesto que, ahora que nos acercamos al año 2000, el entonces deshauciado tiene aspecto de gozar de una salud a prueba de bomba.

Es comprensible que una persona se equivoque cuando surge un fenómeno nuevo, en un campo de actividades que le es completamente ajeno.

El mariscal Foch, al contemplar, por vez primera, una exhibición aérea, exclamó: *—Es un deporte fascinante, pero que no presenta el menor interés para las fuerzas armadas—.*

Lo cual, no disminuyó un ápice la admiración que siempre sentí por este gran soldado. Era el año 1910 y no se encontraban a su alcance los medios para vencer su ignorancia.

No es este el caso de quienes, 50 años más tarde, iniciaban sus conferencias en centros de enseñanza de nuestro Ejército del Aire con estas palabras: *—Ahora que el avión de combate está en entredicho por la aparición del misil...—.*

No se percataban de que lo único que acababan de dejar entredicho era su aptitud para hablar desde una tarima.

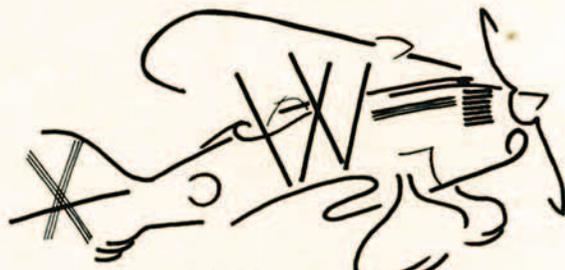
No seré yo quien les juzgue. Dejemos que sea la Real Academia de la Lengua la que aplique el calificativo pertinente. Que ese es su oficio (2).

Yo me contentaba con enviar artículos a Revista de Aeronáutica y Astronáutica y lamento si alguna vez cedí a esa tentación de adjetivar, porque la anécdota me pareció graciosa.

A este respecto no puedo menos que recordar que las palabras más duras —yo diría que, incluso, impertinentes— se las dediqué, precisamente, a la Real Academia Española de la Lengua (3).

La reacción del hoy director de la misma, Fernando Lázaro Carreter, fue para mí, tan inesperada como gratificadora.

Me dio las gracias por mi escrito, me dijo que él, personalmente, había corregido ya, en el Diccionario la acepción de la palabra misil, que yo denunciaba y me hizo saber que leería mi artículo en la próxima sesión de la Academia. No se podía pedir más.



El Chirri.

A Revista de Aeronáutica a los 27 años de mi colaboración. Agosto 1990

En contraposición a conducta tan singular, fueron innumerables las personas a las que era imposible quebrantar su contumacia o perseverancia voluntaria en el error, por muchos que fueran los artículos y argumentos que se les lanzara. Que el prejuicio es mucho más difícil de vencer y está mucho más alejado de la verdad que la ignorancia.

Ejemplo claro: definir la función primordial de las fuerzas aéreas.

Se comprende que los miembros de las fuerzas de superficie identifiquen esta función con el apoyo aéreo, en operaciones conjuntas, ya que, hoy, los ejércitos de tierra y mar no sobrevivirían sin la aviación. Pero el recíproco no es cierto.

En consecuencia, yo opinaba que la función primordial no era ésta de malbaratarse en operaciones conjuntas, sino la de concentrar su poder en acciones independientes contra los puntos vitales del enemigo, obligándole a capitular. Que muerto el perro se acabó la rabia. Y este convencimiento fue el que inspiró la mayor parte de mis artículos.

¿Conseguí algo con ello? La respuesta viene dada por el hecho de que, en aquellos tiempos —ya afortunadamente superados— en el ámbito en que yo me movía, y con nuestra Revista como una de las pocas excepciones, el mencionar simplemente a la aviación estratégica, era pecado mortal.

El caso es que esta actitud, lejos de aminorar, aumentaba mi tozudez, debido a que yo entendía que lo que verdaderamente importaba era defender las propias convicciones y entrar, por

ellas, en fiera y desigual batalla, mientras los Sanchos dictaminaban si fue asunto de gigantes o de molinos de vientos.

Por otra parte, nunca pretendía convencer. ¿Cómo había de ser tan iluso, si veía como esos cuatro colosos de la Doctrina Aérea, que fueron Douhet, Mitchell, Seversky y Lord Trenchard, apenas si conseguían otra cosa que acerbos vituperios?

Sus críticos se basaron, casi únicamente, en lo accesorio: que si éste preconizaba atacar las ciudades, mientras el otro designaba a los centros industriales o de producción de material bélico y el de más allá, las comunicaciones o, incluso, las fuerzas armadas, como los objetivos que había que destruir y que yo englobé más arriba, en la expresión "puntos vitales" que, como es lógico, variarían con la textura y circunstancias del enemigo.

Si erraron algunas veces estos cuatro pensadores, a los que habría que tratar con la misma veneración con que los ejércitos de tierra citan a Clausewitz, fue cuando quisieron descender a los detalles. Que, en este sentido, la intuición, por genial que sea, no puede competir con la tecnología.

Coincidieron sin embargo, en lo esencial de su doctrina, que se reduce a dos puntos:

- 1.- Las fuerzas aéreas han de ser independientes y
- 2.- Tienen capacidad para decidir, por sí solas, una guerra.

Faltaba, naturalmente, la experiencia o materialización de esta doctrina, puesto que fue enunciada poco después de terminar la I Guerra Mundial, cuando la aviación se encontraba en su más tierna infancia.

Pero pasó el tiempo, que para casi todo suele tener respuesta. Las fuerzas aéreas crecieron; se desarrollaron; alcanzaron su libertad y sobrevino la Guerra del Golfo.

Ha sido la primera guerra ganada, al fin, únicamente por el poder aéreo. No hubo batalla naval y los barcos que se hundieron lo fueron por ataques aéreos. Respecto al Ejército de Tierra, leí en un artículo, que se limitó a ejecutar el descabello. Yo diría, más bien, que su labor fue la de las mulillas. Despejar el ruedo, en una operación de limpieza.

Yo no se si lo mío es algo obsesivo, pero lo cierto es que sigo sintiendo consternación cuando —por poner un ejemplo— tropieza todavía con un ejemplar de un "Reglamento de Cooperación Aeroterrestre", que, a Dios gracias, dejó de estar en vigor y leo en su preámbulo lo que sigue:

Todas las operaciones militares de apreciable importancia son acciones conjuntas de las Fuerzas de Tierra, Mar y Aire. La cooperación entre ellas constituye el fundamento de la batalla moderna.

Una de dos: o el general Norman Schwarzkopf no tuvo la precaución de consultar nuestros Reglamentos antes de adoptar su decisión, o es que consideró que la Guerra del Golfo Pérsico no era una operación militar de apreciable importancia.

Pero, basta ya. No sigamos por este camino, que estoy viendo que alguien me va a acusar, con razón, de volver a las andadas, como la cabra al monte, después de haber prometido que estas líneas eran, tan sólo, para decir adiós.

¿A qué espero entonces?

Quede dicho el adiós y, para que así conste pongo mi firma al pie, por última vez.

(1) *El misil, el avión y el mañana*, Revista de Aeronáutica y Astronáutica, núm. 294, mayo de 1965.

(2) Dice el Diccionario: NECIO: ignorante de lo que podía o debía saber.

(3) Veáanse: *Limpia, fija y da esplendor* en el Mosaico Mundial del núm. 337 de diciembre de 1968; *Lenguaje común y jerga aeronáutica* en el núm. 551 de diciembre de 1986.

IN MEMORIAM

*Sargento
Don Adelino Losada
Rodríguez
fallecido en accidente
durante un lanzamiento
paracaidista
en la Base Aérea
de Alcantarilla
el día 10 de junio
de 1996*

