NO hace mucho tiempo he leído en un número de nuestra REVISTA DE AERONAUTICA un sugestivo anuncio en el que un acreditado cosechero jerezano nos ofrece sus viejos caldos, calificándolos, quizá acertadamente por desgracia, como "las armas más eficaces".

No es mi propósito ahora combatir tan original propaganda, pues con ello resultaría muy pobre la moraleja que pretendo y bastante infantil mi idea, ya que tanto se ha manoseado esta cuestión, que todos reprobamos, en ocasiones, cuando esos mismos caldos nos permiten la valentía de reconocer nuestros errores; pero después de meditar sobre ello he pensado que pueden ser interesantes algunas de las consecuencias obtenidas, especialmente al personal de vuelo, y de entre ellos a los que constituímos con nuestras alas las formaciones de la caza.

Es lógico suponer que el hombre de armas no ha de permanecer siempre adormecido en el lapso accidental de la paz, y que algún día se verá en la obligación de tomar la espada y sacudir su letargo para cumplir la alta misión que le está encomendada. En tal ocasión, como está sobradamente demostrado por la experiencia, brillará a más altura y será mayor el rendimiento de aquellos que han ocupado su tiempo en la preparación concienzuda de este posible momento. Entonces todos, hasta la más pacífica lugareña de una aldea olvidada, necesitaríamos de una moral elevada, pero no cabe duda de que ésta tendría que ser mayor cuanto más nos acercásemos al centro activo de la lucha, y dentro del Ejército en aquellas Armas que por su cometido especial habrían de aportar a la acción las decisiones más importantes.

En la Infantería, por ejemplo, todas las Unidades competirán en eficacia, pero es claro que las denominadas "fuerzas de choque" deberán superar por su selección a las restantes, a las que al propio tiempo estimulan con su ejemplo soberbio, y así habrá de suceder también en la Aviación. El piloto de por sí, suficientemente entrenado y preparado técnicamente, interesante extremo que no corresponde estudiar en este artículo, vuela por su gusto, y ha hecho del aire su elemento y su ambiente más acogedor. Es posible que en algunos casos—así tenemos que admitirlo todavía en España—se decidiese a enrolarse en una escuela de vuelo movido por la curiosidad, e incluso por una absurda vanidad; pero llega un momento en que la fuerza de la costumbre, las duras pruebas que ha sufrido, el estímulo de los sacrificios que ha tenido la desgracia de presenciar, y esa forzosa evolución que podríamos denominar "borrachera de aire", le hacen considerar el vuelo como la cosa más natural de su existencia y le impulsan a él cada vez más, y cada vez más seguro de sí mismo, a pesar de que sabe muy bien el frecuente riesgo de perecer que le acecha. Este peligro todos lo conocemos, y hemos visto cómo en ocasiones se ensañaba trágicamente con otros malogrados camaradas; pero sin embargo, ni lo vemos ni nos decidimos a admitirlo como probable al considerarlo aplicado a nosotros mismos.

¿Por qué?... ¡Ah, humana paradoja! Muchas veces hemos podido observar que los toros infunden al hombre un miedo especial. No es miedo de morir, porque en ocasiones un escuálido becerro sabemos que no puede matarnos, pero a pesar de esto le tenemos miedo. Sin embargo, preguntarle a un torero a qué animal teme más, y es posible que conteste que a las afiladas uñas de un gato, cuando a todos nos consta que un toro es mucho más digno de respeto.

Por esta misma razón no es de extrañar que el aviador no tema al aire y se encuentre en él tan tranquilo como cualquier pajarillo feliz, por lo que habremos de admitir que cuenta con un tanto por ciento muy favorable, en cuanto se trate de su moral, al considerar con tal naturalidad un medio tan inseguro aparentemente.

Pero esto no se debe solamente a su costumbre de volar, sino que es consecuencia, asimismo, de la confianza en el material de que está dotado y en la eficacia y pericia con que se conserve. He aquí, pues, dos extremos sumamente interesantes para robustecer el espíritu de vuelo del personal: la buena calidad del material y la seguridad en la labor del personal de especialistas, que una vez demostrada por los hechos, puede muy bien fomentarse, sobre todo entre pilotos y mecánicos, por unas estrechas y cordiales relaciones.

Contamos ya con un aviador compenetrado con el aire, satisfecho del material que vuela y seguro de los equipos que le ayudan a ello. Este individuo, impulsado por un insaciable afán de investigar sus posibilidades y de analizar profundamente la complejidad de las causas que le permiten abandonar el suelo, puede llegar a ser el aviador ideal de la paz. En cuanto logra dominar un poco su aparato, o probablemente cuando apenas sabe despegar y tomar tierra con él, siente el deseo de medir su habilidad con algún adversario, porque después de vencer a la máquina quiere derrotar al hombre, y en esta humana tendencia, que en España se manifiesta quizá con más intensidad que en ninguna otra parte, debemos adivinar nuevas posibilidades para lograr una mayor moral en el combate aéreo.

Es claro que me estoy refiriendo al piloto de caza, pues

el de bombardeo, que tan altos servicios presta en la batalla del aire, ha cedido a aquél el honor de decidir su dominio, primer objetivo importante de toda aviación. Al bombardero le es permitido preparar su acción, iniciarla en las condiciones más favorables, y ya en el aire, robustecer su moral con la estrecha colaboración de la tripulación que le acompaña y con la protección y estímulo que en ocasiones le presta la caza. Algo parecido viene a suceder con la aviación de asalto y reconocimiento. Por el contrario, el cazador, aunque ayudado por otros, se ve frecuentemente obligado a improvisar y conserva el máximo individualismo que permite la guerra moderna, por lo que, a más de convertirse en el guerrero más interesante del siglo, nos brinda la oportunidad de estudiar en él un tipo de moral puramente personal.

Llega por fin un día en que suenan las trompas de guerra, y el cazador que antes ansiaba enfrentar su pericia a la ajena, encuentra la ocasión de abrir el dique de su fogosidad; pero entonces aparece otro factor que se opone a nuestros deseos con tanta tenacidad como nosotros pongamos en ellos: el enemigo.

La primera consideración que todo cazador debe hacerse, es pensar que el enemigo posee tanta pericia o más que él, y que desea triunfar con el mismo fervor. El que piense que en aquel momento el piloto adversario le teme, sólo pretende engañarse a sí mismo y confiesa su falta de seguridad, o, lo que es peor, su miedo, pues esto sólo puede lograrse cuando se ha demostrado una superioridad abrumadora, y aun así seguirían encontrándose casos aislados bien diferentes. Sin embargo, el mismo Comandante Morato, para nosotros el tipo más perfecto de cazador, confiesa en sus Memorias, cuando ya estaba muy templado en la lucha y tenía buen número de aviones derribados, que "todavía sentimos algo que nos cosquillea a lo largo de la medula hasta que disparamos el primer tiro". Este "algo", que en todo caso nos coloca en igualdad de condiciones, sería imposible hacerlo desaparecer; pero lo que sí puede lograrse es superar la moral de nuestro enemigo, sean cualesquiera las condiciones en que lo encontremos.

Habrá ocasiones en que la inferioridad del material adversario, o nuestra superioridad numérica, nos proporcionen una crecida moral. A nadie le importaría, dotado de un moderno caza, ametrallar a placer a un casi indefenso *Fiat*. Pero pongámonos en el caso de ser nosotros los que pilotemos el anticuado caza, y pensemos un momento en lo que podría suceder. Lo más lógico parece que sería abandonar cuanto antes la desigual lucha, y tratando de eludir el ataque enemigo, esperar a que la compasión, o la risa, le hiciesen desistir de sus propósitos; pero en tal caso pensemos también que le dejaríamos expedito el camino de su victoria, y que con ello colaboraríamos a nuestro derrumbamiento total. ¡Cuántas cosas sucederían entonces! Nuestros soldados sufrirían ametrallamientos a placer; ya nada se opondría al bombardeo de nuestras ciudades, y por fin, caeríamos nosotros mismos en la terrible vergüenza de una derrota indigna. No, esto no sucedería nunca, porque al pensar en ello revolveríamos nuestro desvencijado avión contra el poderoso atacante, y trataríamos de abatir sus seguras alas hasta perder la vida en la empresa. Con ello es probable que no hubiésemos conseguido nada práctico; pero, a mí

Ha sonado la señal de alarma.

modo de ver, es esta la auténtica moral que debe animar a todo cazador.

Pensemos ahora en el caso de que el material estuviese más igualado, y llegaremos a la conclusión de que este cazador estaría en magníficas condiciones de vencer.

El enemigo puede poseer tanta moral como uno mismo, sí; pero es preciso superarle en todos conceptos, y para esto es necesario cuidar ante todo de nuestra preparación espiritual para el combate. Yo siempre he creído equivocado el sistema empleado en algunos lugares, de estimular al personal de vuelo con primas en metálico, por cuantiosas que sean, porque si un hombre va a exponer su vida por un puñado de monedas, aunque sea muy valeroso termina domiñándole el instinto de conservación, que siempre puede más que cualquier sentimiento superfluo. Para poder vencer es preciso estar dispuesto a morir, pues esa lucha puede exigir frecuentemente un más que probable sacrificio, y sólo sabe morir el que está compenetrado con el sentido espiritual de la causa que defiende.

Por esto el piloto de caza, que en todo momento debe encontrarse dispuesto para acudir a las necesidades menos sospechadas, debe también estar siempre dispuesto a morir, y necesita una conciencia limpia y clara, como su despierta inteligencia, y una seguridad gigantesca en el fin que persigue a costa de todo.

La proximidad de un camarada, o las condiciones favorables del combate, podrán proporcionar una moral superior, pero nunca tan sólida como la voluntaria ofrenda de nuestros destinos a la Patria.

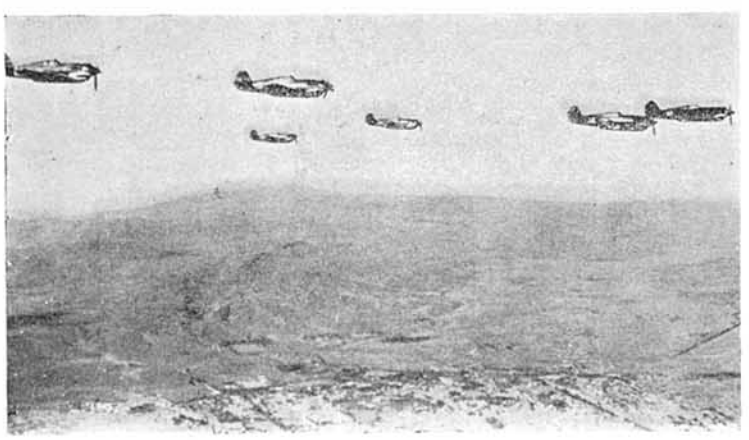
Nuestro llorado "As de ases", en las páginas de *Guerra en el Aire*, que emanan por todos sitios una sublime moral, enumera para el cazador ideal unas condiciones que todo conocemos, y de ellas creo humildemente que la más valiosa es la de ser "voluntario en su destino". Ahí está encerrado todo lo que el cazador puede y podrá ser en todas las épocas; porque se modificará el material y la táctica de empleo, pero el espíritu del hombre que se halle dispuesto al sacrificio no cambiará si no es para aumentar su valía.

Las actividades de la caza son ilimitadas, y por tanto, habrán de serlo también las reacciones que se manifiesten en el cazador. No basta pensar en el peligro momentáneo que corre el bombardero a que se protege de la caza enemiga, sino estar compenetrado con la necesidad del servicio que ha de realizar a toda costa, porque sólo de esta forma se le podrá defender con la codicia suficiente para lograrlo.

Regreso a la base.

No es bastante suponer los daños que pueda causar el bombardeo enemigo, sino que es preciso abarcar el conjunto de la lucha para poner en su obstrucción un celo que inflija al adversario tal derrota que no pretenda insistir en su repetición.

Frente al enemigo es probable que aparezca el deseo de abatir uno o varios de sus aviones, ilusión soñada de todo buen cazador. Cuando la disciplina lo permita se hará bien en seguir este camino, que siempre conduce a debilitar al contrario; pero al hacerlo, más que al natural afán de distinguirse, debe prevalecer el deseo de vencer, porque en las batallas, sobre todo en las del aire, como ya han dicho muchos antes que yo, siempre logra la victoria el que está más decidido a triunfar. Ante cualquier enemigo, por superior que sea, debe atacarse siempre, que también el triunfo es aliado de la sorpresa y gusta de prodigar sus favores a la audacia; pero de la misma forma debemos estar dispuestos a recibir el ataque de un adversario inferior, sin que por ello decaiga nues-



Cazas en vuelo de protección.

tra predisposición para el combate, que más bien aumentará si estamos decididos a adaptarnos al papel que nos usurpan.

Todo esto sólo es posible lograrlo cimentando las mejores condiciones del piloto de caza en una moral sólida, que no decaerá nunca aunque la adversidad nos enturbie el horizonte. En todas las cosas hay que saber sumar y restar, he oído decir muchas veces a mis mayores; y este axioma, profundamente filosófico, puede ser un gran aliado para la moral del cazador, si se saben sumar a ella los recuerdos que puedan robustecerla y restarle todos aquellos que pudiesen deprimirla, sin que esto quiera decir que se borren, pues nunca podría olvidarse, por ejemplo, a los camaradas que cayeron, ni los días amargos del fracaso, que pueden trocarse en insuperables fuentes de experiencia. Lo que no ha de consentirse nunca es el recuerdo o noticia de todo aquello que pueda atentar contra esta moral tan necesaria, que entonces deberíamos guardar y ahora fomentar con todo nuestro esfuerzo, manteniendo vivos tantos ejemplos insuperables como encierra nuestra pequeña y gran historia aeronáutica, y utilizando nuestras posibilidades morales y materiales para conseguirlo.

A trueque de ser monótono e insistente, podría enumerar como resumen algunas de las consecuencias que pueden deducirse de las líneas anteriores: El aviador precisa de una moral elevada, y de entre todos, el cazador ha de pretenderla de una solidez extraordinaria. Esta moral aumenta con la calidad del material de que está dotado, con la confianza en el personal que le auxilia y con la preparación a que se le someta. Preparación que debe ser basada en un entrenamiento eficiente, y principalmente en una sólida formación espiritual, que debe ser constantemente atendida.

Yo casi soy propenso a creer que la moral de la caza española supera a todos los cálculos, y que si pudiese medirse con un termómetro, correríamos el riesgo de que se desbordase el azogue. Así existe en el personal, así se inculca en la Escuela y así se conserva en los Grupos; pero no estaría de más que cada uno hiciésemos un ligero examen de conciencia para convencernos de si nos esforzamos en lo posible para lograrlo.