



Aviación

parásita

Por MANUEL G. DE ALEDO
Comandante de Aviación.

Se entiende por Aviación parásita aquella en la cual sus aviones, al menos durante una parte de su misión, actúan unos a expensas de los otros. Naturalmente los aviones parásitos propiamente dichos, llegado el momento oportuno, cesan en la dependencia parasitaria, actuando entonces autónomamente; pero puede darse el caso también de que en todo un servicio no se dé esa oportunidad para que los parásitos se desprendan, lo que no quita en nada la condición de *parasitarios*, ya que en todo momento pueden actuar, aunque de hecho esto no haya llegado a ocurrir.

La Aviación parásita es, por tanto, consecuencia de un adelanto técnico; el avión parásito, adelanto técnico que ha proporcionado la solución a un problema, el problema de que un avión pueda volar adherido a otro hasta que le llegue la hora de independizarse para actuar, y una vez que ha actuado que pueda o no reintegrarse a la primitiva dependencia parasitaria. Pero, como siempre, surge la insoslayable dependencia de lo técnico y de lo táctico. El adelanto técnico del avión parásito produce interesantes consecuencias en el campo de lo estratégico, de lo táctico y de lo orgánico, cuyas consecuencias resulta en extremo interesante analizar y considerar, deduciendo las posibles repercusiones que para el desarrollo de una futura contienda aérea hubieran de ser achacables a esta indudable novedad de la Aviación parásita.

Antecedentes.

La Aviación parásita cuenta con una razón de ser suficientemente obvia para que no se haya pensado en sus posibilidades hace bastante tiempo, tiempo que, como es natural, viene limitado por el que los aviones han tardado en progresar técnicamente lo suficiente para poder empezar a pensar, como cosa viable, en el hecho de transportar ellos mismos otro avión. Pero la razón obvia a que antes me refiero, y por la cual los aviadores tenían forzosamente que pensar en el avión parásito, es el hecho incuestionable de que existen una serie de aviones, por ejemplo los cazas, cuya utilización podía ser reputada de indispensable en determinados tiempo y lugar, y que, sin embargo, por falta de características técnicas apropiadas se hacía del todo imposible su empleo en aquellas circunstancias. Desde luego que estas deficiencias, por lo que respecta a la autonomía, pueden ser remediadas por el abastecimiento en vuelo, y mediante el cual los aviones pueden llegar a obtener radios de acción prácticamente ilimitados. Pero esto no se opone, más bien se complementa con la Aviación parásita, la cual, por otra parte, ofrece otra serie de ventajas peculiares y de las cuales ya se hablará.

Ya en la segunda guerra mundial se concibió, por parte alemana, un tipo de aeroplanos que ellos bautizaron con el nombre de "aviones compuestos" o de tipo "Mistel",

y que el Mando germánico tenía preparados, cuando acabó la guerra, para atacar principalmente a los barcos y a las centrales eléctricas, barreras y otros objetivos análogos en importancia y contra los cuales hubiese podido resultar un arma en extremo eficaz.

La iniciación del estudio de estos aviones se emprendió tomando como ejemplo los "kamikaze" japoneses, que pueden, naturalmente, ser considerados como una especie de antecedente indirecto, al recoger las mentalidades europeas, libres del fanatismo nipón, la idea de los suicidas japoneses y perfilar la nueva modalidad inspirada en aquella táctica, pero cambiada por el sello de otra peculiar psicología. Fiados en este ejemplo los constructores de la casa Junker y algunos especialistas del Alto Mando del Ejército acordaron unos ensayos realizados en el año 1936-37 por la fábrica "Short" con el avión compuesto Mayo, que era un hidroavión pesado que llevaba en su dorso un avión ligero provisto de flotadores. Bastaba transformar el avión "madre" en transporte de explosivos sin piloto y de elegir el avión "hijo", un monoplano de caza rápido, cuyo piloto dirigiera el conjunto del "Mistel". Al apuntar el avión transporte de explosivos el piloto de caza se desligaba de él con su avión, regresando a su base tras entablar combate o no, según la situación lo aconsejase.

Los primeros "Mistel" de este tipo estaban integrados por un bombardero en picado Ju-88 y por un monoplaza de caza Messerschmit Me-109. Durante el vuelo hacia el objetivo el caza utilizaba el combustible del avión portador y, por tanto, podía iniciar su vuelo de regreso contando con sus depósitos totalmente llenos. La velocidad media del "Mistel", cuyo resistencia al avance era muy elevada, era de 340 km/h. a unos 4.000 metros de altura.

A unos 10 ó 15 kilómetros de su objetivo, el piloto preparaba su ataque y a plenos gases, a una velocidad de 550 km/h. y sobre una trayectoria que presentaba una inclinación de unos 20 a 25° el piloto apuntaba al objetivo, maniobrando con sus propios mandos de mano y pies, para después conectar el mando automático. Tras las últimas correcciones de rumbo, el caza se desprendía del avión portador a cosa como de unos tres

kilómetros del objetivo. El avión portador continuaba su vuelo por el rumbo preestablecido y reglado de antemano para que con su carga explosiva hiciese colisión con el objetivo. Sin embargo, y concretando acerca de la utilización práctica, parece ser que tan solo una vez se ensayó el ataque por este procedimiento, y en contra de un gran barco de guerra, y el ataque hubo de ser interrumpido a causa de que el enemigo consiguió cubrirse con una espesa capa de niebla artificial.

El principal defecto achacable a este avión compuesto es la imposibilidad de recuperarlo, puesto que en realidad se trataba de un verdadero avión suicida, en el cual se había conseguido salvar al piloto, eso sí, merced a esa última fase de vuelo automático, y habiendo conseguido economizar la vida de un técnico, factor de valor inapreciable, desde luego, pero subsistiendo el derroche del costoso y complicado material de guerra. No hay que olvidar que cada día cuenta más y más en las guerras el factor económico, del cual nadie puede desentenderse y que si bien se hace totalmente necesario gastar ingentes cantidades de dinero, nadie se puede y menos se podrá permitir en el futuro el derrochar un solo céntimo.

En 1944-45 las fábricas Junker comenzaron la improvisación de otro avión compuesto, el "Mistel" de reacción, integrado por un avión bombardero 287, tetra o hexamotor y un caza monoplaza Me-262. Este "Mistel" de reacción había de alcanzar velocidades del orden de los 800 km/h., y asimismo la Junker tenía otro proyecto en este sentido a base de un Heinkel 262, transportando sobre su espalda un Ju-268, debiendo alcanzar con este compuesto la velocidad de los 800 kilómetros/hora. Este último modelo, y con el fin de garantizar una mayor precisión en la puntería, habría de llevar montado un ingenioso sistema de pilotaje mediante la televisión.

De todo lo anteriormente dicho se observa que la orientación alemana se dirigía exclusivamente a la fórmula avión sin piloto, que era lanzado, e incluso dirigido, desde el otro avión del conjunto. Esto es, ciertamente, un poco diferente a la idea que de la Aviación parásita se tiene en los momentos

actuales, según el criterio norteamericano, pero constituye un antecedente de indudable interés, y que no debe en modo alguno ser relegado al olvido.

En los Estados Unidos se tiene un concepto de la Aviación parásita totalmente diferente de este que hemos visto sustentado por los alemanes. No se trata aquí ya de un avión conducido por otro en la fase de aproximación, por decirlo en lenguaje terrestre, para después quedar convertido en mero proyectil en la toma de contacto. Es, por el contrario, una Aviación dentro de otra, dispuesta para actuar conjunta o independiente, pero de forma autónoma, contra un objetivo prefijado, que surja de improviso o incluso que se espere su presencia, con un mayor o menor grado de certeza. Hasta el momento presente la Aviación parásita parece limitarse, pura y exclusivamente, a la Caza parásita, pero ello no implica en modo alguno la existencia de un factor prohibitivo, y no se antoja difícil el concebir para el futuro Aviaciones parásitas de Reconocimiento, de Asalto, de Minado, Antisubmarina, de Enlace, etc., etc. Pero como, repito, que hasta el momento presente tanto los ensayos como las disquisiciones teóricas que se han formulado se refieren concretamente a la Caza parásita, al exponer estos antecedentes de lo realizado me referiré concretamente a la Caza, pudiendo el lector aplicar lo genérico para otros casos posibles de concebir.

El caza parásito lleva a cabo una misión que hasta la fecha había sido vedada al caza normal de escolta, debido al enorme consumo de combustible de los modernos motores a reacción. La asociación del caza parásito al bombardero es sumamente beneficiosa, puesto que permite al caza alcanzar una velocidad netamente superior a sus congéneres con un tonelaje mucho menor. El reintegrarse sobre una plataforma móvil permite reducir la superficie alar correspondiente, beneficio en cuanto a la velocidad y sin correr el riesgo de tomar contacto con la tal base a velocidad excesiva. La superficie alar del caza parásito puede reducirse mucho con una innegable ventaja para su velocidad. Esto se refiere, naturalmente, a lo que pudiéramos llamar caza parásito puro, esto es, el caza que se desprende de su avión base

y una vez cumplida su misión se engancha nuevamente, reintegrándose de este modo a la dependencia parasitaria. Tal es el caso del McDonnell F-85, el cual, sin embargo, presenta una serie de dificultades técnicas por resolver, y concernientes precisamente a esa recuperación, en la cual estriba la auténtica puridad parasitaria, que parece ser ha restado por el momento considerable importancia a este parásito ortodoxo, al menos hasta tanto no se consigan resolver las mencionadas dificultades de orden técnico. Ello no implica, desde luego, que la idea no sea utilizable, y como tal la habremos de considerar, pero, desde luego, a reserva de que los medios técnicos lleguen a resultar adecuados para la conveniente utilización táctica.

Existen, sin embargo, otras formas de Aviación parásita acaso menos puras que la que antecede, pero que a pesar de todo justifican plenamente semejante denominación. Tal es el caso del avión que en el momento oportuno se desgaja de su "nodriza", actúa con arreglo a sus peculiaridades y ya no se recupera, al menos por el avión base, pero que pueda regresar a una base propia o amiga. Naturalmente que en el caso de no poderse hacer esto último y el piloto se vea precisado a tomar tierra en zona del enemigo, este avión debe ir provisto de algún eficaz dispositivo que garantice al piloto la posibilidad de destruir su aparato con el fin de que el adversario no pueda aprovecharse de la información que su captura pudiera representar.

A este respecto se han verificado pruebas con el Bell XS-1, avión cohete de extraordinaria velocidad, pero de reducidísima autonomía, como por todos es sobradamente conocido. Esta reducida autonomía lo hace, pues, extremadamente aconsejable para su utilización como avión parásito, ya que esta es la única forma por el momento de utilizar sus inapreciables características en teatros de operaciones importantísimos, y en los cuales su actuación pudiera resultar decisiva y que, sin embargo, debido a las limitaciones impuestas por sus reducidas características en orden a su radio de acción, de otro modo sería de todo punto irrealizable. Las pruebas en este sentido parece ser que han constituido un notable éxito, y he aquí

cómo en este orden de ideas se ofrece amplio campo a lo parásito.

Otra solución que también entra de lleno en el terreno de lo "parásito" es la constituida por el avión con motor, remolcado, de lo cual también se han hecho ensayos con éxito halagüeño. El remolque tiene a su favor, con relación a los planeadores, el que será sumamente útil para acoplar al bombardero pesado su escolta, y además constituye un éxito indudable para ampliar los radios de acción proporcionados por las menguadas autonomías de los modernos cazas a chorro. Presenta, eso sí, con respecto al avión parásito incluido dentro del avión base, la desventaja del rendimiento de conjunto, así como la relativa a que el piloto del parásito puro puede permanecer perfectamente descansado mientras vuela incluido en el avión base y le corresponde actuar, mientras que el piloto remolcado va acumulando fatiga a lo largo del largo y cansado vuelo de aproximación.

Considerados, aunque sea un poco a la ligera, los antecedentes de la Aviación parásita, es ya hora de pasar a considerar las repercusiones que su uso puede determinar en los terrenos estratégico, táctico y orgánico.

Estrategia.

La primera condición que salta a la vista es la de que mediante la Caza parásita todas las acciones aéreas que se conciben podrán ir con la adecuada escolta de las unidades de caza. No data de ahora, ya Dohuel expuso sus teorías con valiente rotundidad: la idea del avión inexpugnable ante los ataques de los enemigos aéreos. Sin embargo, esa teoría ha sufrido numerosas quiebras en el decurso de distintas guerras. Ahora se vuelve a hablar del asunto con notoria insistencia y haciendo palanca en las excelentes cualidades del B-36, el vehículo aéreo estratégico por excelencia en los actuales momentos. Pero estas excelencias de características han suscitado una de las más apasionadas y desmedidas controversias de los últimos tiempos. Esta controversia ha venido a demostrar que no hay unanimidad de criterios ante la presunta inexpugnabilidad del bombardero de la Convair. Si se medita en que las modernas incursiones de bombar-

deros estratégicos, portando bombas atómicas o de hidrógeno, son de una importancia vitalmente decisiva, hasta tal punto que hay que hacer imposibles para que dichas incursiones no puedan ser interceptadas por el enemigo, se comprende la importancia de poner todos los medios al propio alcance para impedir que tales vuelos sean neutralizados. Aquí acude, como de la mano, la conveniencia y la necesidad de que semejantes acciones vayan escoltadas con la adecuada protección de caza, y dado que los radios de acción de los modernos cazas no están a la altura de los detentados por los bombarderos estratégicos, la solución viene dada por la caza parásita pura, por los aviones remolcados o bien por cazas que se vayan abasteciendo en vuelo, lo cual no siempre será posible.

Es, pues, la Aviación parásita la que puede ofrecer la mejor fórmula para la protección de esas unidades de bombardeo cuya actuación en los primeros días de la guerra puede dar a ésta un sesgo definitivo.

Táctica.

Su utilización introduce nuevos e importantísimos factores para el concepto de la maniobra aérea, a la cual proporciona una complejidad inédita hasta el momento. De aquí en adelante las modernas fuerzas irán provistas de auténticos aeroplanos portaviones, llevando en su seno una decisiva posibilidad de desplegar nuevas e importantes fuerzas en plena acción, y de cuyo empleo inteligente y oportuno pueden deducirse importantísimos resultados.

Pero no quiere esto decir que cuentan con la posibilidad de desgajar la caza para atender a la defensa de la formación escoltada en un momento peligrosamente decisivo, sino que además abre ancho campo en el cual puede concebirse un empleo simultáneo sobre objetivos estrecha e importantemente relacionados. Por ejemplo, se puede ordenar a unas unidades de bombardeo que lleven a cabo una acción específica contra determinado objetivo. Al propio tiempo se les asigna una unidad de caza parásita, pero no para su protección en este caso, ya que la importancia del objetivo a atacar puede hacer necesario que ambos aviones tengan que

aguantar al enemigo simplemente con las defensas de a bordo. Una vez llegados al objetivo, sólo en este caso se desgajará la caza, para coordinar sus ataques con ametralladoras y cohetes con el simultáneo o desfasado bombardeo de la otra unidad. Es el Mando en vuelo el que debe decidir sobre la conveniencia o no conveniencia, en cada momento, de utilizar la fuerza en potencial de la caza que lleva consigo, y la cual, a una simple orden, debe transformarse en potencia efectiva. A favor de esta actuación conjunta debe decirse que el enlace y la coordinación pueden ser infinitamente mayores, puesto que ofrece la posibilidad del contacto personal y, en consecuencia, las decisiones debe esperarse resulten mucho más felices.

Como es lógico, cada nación, en el mismo caso, obrará de acuerdo con sus peculiarísimas características, y ello es perfectamente lógico, ya que los pueblos son tan diferentes entre sí que lo que para uno resulta adecuado es perfectamente contraproducente para otros. Hablaré, pues, en términos generales del problema. A mi modo de ver, el mando debe ser ejercido por aquel que asume la responsabilidad de la misión principal. En las guerras modernas resulta algo anacrónico el sistema de la rígida antigüedad, y los grandes jefes militares de todos los tiempos han conferido en todo momento la máxima autoridad a aquellos que podían ser en cada momento sus mejores colaboradores. Ello da explicación a esas carreras fulgurantes de algunos jefes y oficiales en todas las guerras. No cabe duda que el Mando que elige sus directos colaboradores, a los cuales asciende a tenor de sus necesidades, es humano y, por tanto, susceptible de errores, no pequeños en ocasiones. Pero hay que convenir que la responsabilidad de la dirección de una guerra es cosa demasiado importante y sería para ponerle cortapisas y dificultades al que la detenta. Y este hombre tiene que verse asistido por los que él considera los mejores, y ni es práctico, ni humano, ni conveniente, imponerle sus directos colaboradores. El mando en guerra, y todavía más el mando aéreo, ha de tener por fuerza una flexibilidad tal que permita al Jefe supremo la utilización en cada caso, para la responsabilidad de los mandos de cada acción, a aque-

llos que precisamente resulten más apropiados y convenientes para el feliz logro de la misma.

Otro punto de capital importancia estriba en el puesto de los jefes de la agrupación en vuelo. El jefe debe ir despreocupado de toda otra misión que no sea la específica del mando, que ya es bastante dilatada y compleja de por sí. En este caso el jefe de la caza puede y debe ocupar su puesto en vuelo con su propia unidad. Y en todo caso los jefes de bombardeo y de caza deberán volar en el mismo avión base, con el fin de aprovechar al máximo las posibilidades y conveniencias que pueden deducirse del contacto personal.

El jefe de la agrupación cumple las órdenes de actuar emanadas de sus mandos, y, como es natural, decide en las incidencias. Nunca deberá olvidar que la Aviación Parásita es un arma cuyo empleo se debe cuidar en extremo, ya que acaso por una utilización prematura pueda encontrarse sin posibilidades de hacer sentir su acción en momentos muchísimo más cruciales e importantes, y que asimismo cabe que por retrasar en demasía su empleo puede llegar a perder totalmente una baza sin haber jugado en ella todos los triunfos con que contaba. Es, pues, hartó complicado todo cuanto trate de referirse a normas sobre la decisión o no de actuar del jefe. Como todo en el arte de la guerra es bien poco lo que se puede reglamentar y mucho lo que tiene que dejarse a la inspiración y al acierto de quienes ejerzan el mando.

Y con las citadas sugerencias, que nada son en sí, pero que pueden llegar a serlo como una especie de directrices sobre las que pensar, creo que queda suficientemente demostrado la importancia que en lo táctico puede llegar a tener el empleo de las avia- ciones parásitas.

Orgánica.

Hay que reconocer que hasta hace hartó bien poco tiempo la Orgánica, como ciencia, no existía. Existían, eso sí, organizaciones mejores o peores, adecuadas o inadecuadas, pero dichas organizaciones no llegaban a cumplir una serie de requisitos científicos. Toda organización, con anterior-

ridad a ser elaborada, debe responder a una serie de principios fundamentales. Puede decirse que toda organización debe reunir los requisitos siguientes:

Adecuada, práctica, sencilla, rápida y eficiente; de fácil inspección y revisión, si se trata de una organización en paz, que sea fácilmente convertible en organización de guerra; económica, flexible.

Las dos últimas cualidades, de extraordinaria modernidad, son importantísimas, y sobre ellas quiero hacer particular hincapié.

La economía resulta básica para la guerra moderna, en la cual el factor económico tiene una influencia decisiva. Era norma antigua la de que en la guerra no importa el dinero que se gasta, so pretexto de que la victoria compensaba sobradamente todos los gastos. Esto, hoy en día, no es ni verdadero ni exacto, ya que los países ganadores de las guerras de lo primero que tienen que preocuparse es de la recuperación de sus antiguos adversarios, puesto que si no, la ruina de éstos puede abocar a lo propio a los mismísimos vencedores, y además, porque el que despilfarre en la guerra puede que le ocurra que se quede en el camino del triunfo y no llegue a alcanzar la victoria.

El otro extremo, el de la flexibilidad, es asimismo de capital importancia actualmente. Hoy se huye del criterio de la organización rígida y se comulga con el más lógico de organizar de acuerdo para cada misión, e incluso para cada situación. Deben, pues, las modernas organizaciones estar dotadas de las suficientes posibilidades para permi-

tir los adecuados cambios que las hagan idóneas para cada caso.

Referente a la organización de la Aviación Parásita, extremo interesante por la novedad que implica, hay que apuntar que se conciben tres clases de organizaciones para su empleo futuro: dependientes, independientes o afectas. Independiente es modalidad que forzosamente hay que desechar, ya que no es concebible el empleo de estas unidades, que precisan de otras para su condición parasitaria, actuando completamente aparte. Sólo cabe pensar en esto cuando una unidad parásita tenga que cumplir por sí sola una misión determinada y otra unidad base las transporte hasta un punto donde ya sea factible su actuación independiente. Pero esto será las menos de las veces y hay que considerarlo como excepción.

La organización dependiente implica el ligar una unidad parasitaria a otra unidad base, y esto parece ir contra ese principio de la flexibilidad, que es fundamental en la Orgánica moderna.

Parece, pues, lo más recomendable la organización independiente de las unidades parásitas y que sean afectadas para un cierto tiempo, o para una campaña, a otras unidades. Y, desde luego, ostentando una independencia orgánica, que no está, en modo alguno, opuesta a la dependencia táctica que pueden tener, y de la cual ya me he ocupado.

Y esto es, expresado de modo somero, algo de lo mucho que puede dar de sí un tema tan interesante, tan moderno y tan actual como lo es este de la Aviación parásita.

