

El avión de batalla

Por el Coronel

MANZANEQUE

El General Kindelán, con su conocida competencia en el arte de la guerra, plantea y enfoca en su artículo de REVISTA DE AERONAUTICA de marzo, el problema de nuestra política aérea, precaviendo errores posibles en la prelación de los objetivos de guerra y marcando con clara visión la prioridad de la elección de los prototipos entre las decisiones a tomar para preparar un poder aéreo.

Es tema de que me había ocupado en la anterior etapa de la Revista y en el libro que publiqué resumiendo la doctrina del General Douhet, que sostenía la primordial importancia de los fines de la guerra aérea fuera del ámbito de la acción de las fuerzas de superficie, y de la "Armada Aérea", como instrumento capacitado para realizarla, contra la concepción francesa de una Aviación partida en dos lotes al servicio directo de los Ejércitos de Mar y Tierra y de sus fines inmediatos de guerra, que mantenían con obstinación nuestros Estados Mayores de entonces.

No digo que fui su paladín, porque los Generales Kindelán y Orleáns—a cuyas órdenes servía—patrocinaron desde el primer momento aquellas conclusiones, basando en ellas su concepción de la doctrina de empleo del Arma aérea, en pugna, como decíamos antes, con los organismos rectores de las fuerzas de superficie. Pero no estará de más dejar sentado que fué en la Aviación española donde primero halló eco aquella doctrina, cuyas posibilidades está demostrando en esta guerra la acción aérea alemana en el Atlántico y sobre las Islas Británicas. Y aunque el éxito de aquella labor no haya sido lisonjero para mí, por excepción, y ante lo fatal de ver en una guerra que los tipos de aviones no responden a las necesidades reales, voy a recordar, consecuente con mis convicciones, algunas de aquellas ideas.

El General Orleáns, en su primer artículo de la Revista, ha concretado en XIX axiomas su concepto de la "Doctrina de empleo de la Aviación", de los cuales interesa ahora destacar dos:

"7.º Es más fácil bombardear un objetivo que impedir este bombardeo."

"8.º Dentro del Arma Aérea, la rama ofensiva es el bombardero y el destructor."

Verdades que diariamente confirma la Aviación alemana en su actuación contra Inglaterra, y son las que constituyen el carácter principal de esta guerra y justifican que se hable tanto del Arma Aérea. Si la Aviación de bombardeo no existiera o no tuviera la primacía, entonces estaríamos como en 1918; se hablaría del Ejército y de la Marina y de los "ases" de sus Aviaciones respectivas, pero no se hablaría del Arma Aérea. Hay que tener en cuenta que si no hubiera Aviación de caza, la Aviación de bombardeo seguiría teniendo

razón de ser, lo cual no sucedería a la inversa, y que siendo la Aviación un arma eminentemente ofensiva, los tipos de aviones que reúnan preferentemente esta cualidad han de ser los que constituyan el arma principal; es decir, que el avión de bombardeo hay que considerarlo como el elemento principal de la Armada Aérea, y la caza es sólo la réplica al arma principal.

Ese criterio no es unánime entre nuestros aviadores, que confunden el mérito indudable de nuestros "ases" de la guerra con la importancia de su misión; existe el peligro de que, atraídos por ese brillo, trascienda más arriba su opinión, sin tener en cuenta más experiencia que la de ellos, como si los de bombardeo, —que también han hecho la guerra—no hubieran adquirido enseñanzas de las que haya algo que deducir. Parece que se desconoce que nuestros bombarderos, tan deficientemente armados, derribaron 4-6 cazas rojos, cifra que es exigua, pero que tiene una significación que ha quedado en olvido analizar, así como el gran número de bombardeos que se realizaron, sin que la caza los pudiera atacar.

La razón de este confusionismo es que el avión de batalla—el genuino bombardero de la Armada Aérea—no se ha usado, y en realidad la repartición de pesos de los aviones de gran bombardeo construidos hasta ahora tampoco permite decir de ninguno que sea el prototipo del avión de batalla, tal como lo concibiera Douhet. Podrían serlo, les sobran características, pero no están suficientemente armados, y mientras el avión de batalla—el bombardero con armamento bastante para defenderse eficazmente del caza—no se lance y actúe, no se podrán valorar con exactitud sus posibilidades de combate contra el caza, seguramente muy superiores a las que se le suponen. Hay confusión hasta en el nombre; al Capitán Ferrándiz, en un artículo de indudable mérito por su buena orientación, no creyendo posible que el avión de bombardeo pueda estar bastante armado, no le parece que debe llamársele avión de batalla, y aplica ese nombre a lo que nosotros habíamos llamado (cuando no existía) avión de acompañamiento, y ahora, con más acierto, se le está llamando "destructor".

No hay que cansarse de repetirlo: el avión de batalla ha de ser el avión de gran bombardeo, fuertemente armado. La concepción actual del bombardero sigue siendo la misma de "la gabarra casi indefensa", que decía el Coronel Lockwood March. Estamos en momentos parecidos a la fecha en que discutían los Almirantes Fisher y Beredsford respecto a las posibilidades del proyecto de acorazado de Cuniberti, y el "Dreadnought" se impuso en el mar, como se impondrá en el aire, cuando entre en liza, el avión de batalla.

Las acciones de guerra pueden realizarse por fuer-

za y por sorpresa, como modalidad de acción, y los factores principales que caracterizan las armas son su potencia y su vulnerabilidad. En esta ecuación nada es absoluto; hay que procurar conseguir la mayor sorpresa posible en la misión, y las armas hay que emplearlas procurando que su vulnerabilidad sea la menor. Este debe ser el propósito. Pero cuando la realidad no permite conseguirlo, las armas han de tener potencia suficiente para realizar por fuerza la misión, y si el instrumento militar no reúne estas condiciones, no es perfecto.

De las modalidades de ataque actuales, el bombardeo a gran altura, dada la precisión que está alcanzando, es, probablemente, en el que la técnica puede trabajar más para compaginar la eficacia y la vulnerabilidad; por eso juzgamos que el avión de batalla ha de ser el arma principal de la Aviación, y es ese el nombre que le ha de corresponder. El bombardeo en picado y el ataque en vuelo bajo (bombardeo o torpedeo) serán misiones complementarias del ataque principal, parecidamente a lo que sucede en el combate naval con la acción de las fuerzas sutiles. Pero serán misiones que, si alguna circunstancia ajena no modifica las condiciones normales de la acción (dificultad de visibilidad, escasez de reacción antiaérea o su debilitación por el peso mismo de la acción principal), no serán fáciles de realizar, y siempre requerirían tripulaciones seleccionadas que tengan un espíritu superior a la media del conjunto de una Aviación. Sólo así se puede explicar que la Escuadra inglesa—objetivo primordial indudable de las fuerzas armadas del Eje—no haya sufrido mayores pérdidas.

El avión de batalla—que ha de tener por misión principal el ataque al suelo—ha de tener por característica principal su armamento para poder realizarlo. Ha de ser una plataforma artillera, capaz de llevar armas bastantes para defenderse por sí mismo contra el ataque de los aéreos enemigos, llevando, además, una carga apreciable de bombas, a la altura y velocidad que las condiciones tácticas y técnicas exijan y permitan. Y pensando en que este armamento pueda no ser suficiente, y en la conveniencia de que otras unidades le faciliten su misión neutralizando en lo posible la acción antiaérea enemiga, el avión de batalla ha de ir acompañado por otros que sacrifiquen parte de la carga que pudieran llevar o prescindan de ella para aumentar su posibilidad de maniobra, resultando el avión de bombardeo en picado, que ensayaron los alemanes en nuestra guerra, y el destructor, cuya presencia se ha revelado ahora, pero cuya necesidad habíamos previsto los comentaristas de la doctrina de guerra del General Douhet.

Una misión de guerra, "por fuerza", la realizaría una Armada Aérea combinando la acción de estos tipos de aviones: los de batalla, para realizar el bombardeo, con la formación y altura que estimase el Mando; los destructores, atacando la caza enemiga, y los otros—en picado o vuelo rasante—, con bombas o torpedos, a los elementos de superficie que conviniera neutralizar o destruir. Y esto no es imaginación; nuestras formaciones de "Junkers", "Rayos" y "Cazas" actuaron durante nuestra guerra en forma parecida. Por lo fácil que sería, desde el gabinete, puntualizar más una acción

aérea, hay que tener la discreción de no hacerlo; pero no por eso debe quedar en olvido una modalidad de actuación de aquellas unidades en la campaña de liberación.

De los aviones actuales, los tipos que permiten fijar las características de un avión de batalla son los siguientes cuatrimotores:

"Consolidated X B-20": 2.000 kilogramos de bombas a 2.000 kilómetros de distancia, y 480 kilómetros-hora.

"Boeing BY-17": 3.500 kilogramos de bombas a 1.500 kilómetros de distancia; 8.900 metros de techo, 430 kilómetros de velocidad y cinco armas automáticas.

"Junkers 89": 3.600 kilogramos de bombas a 1.600 kilómetros de distancia; 7.300 metros de techo, 420 kilómetros de velocidad, cuatro armas automáticas.

Los aviones que pueden caracterizar los otros dos tipos están hoy materializados en estos bimotores:

"Messerschmitt 110": 250 kilogramos de bombas a 1.000 kilómetros de distancia; 9.000 metros de techo, 580 kilómetros de velocidad y seis armas automáticas.

"Junkers 85" (bombardeo en picado): 1.000 kilogramos de bombas a 1.000 kilómetros de distancia, 9.000 metros de techo, 515 kilómetros de velocidad y tres armas automáticas.

"Dornier 215": 1.000 kilogramos de bombas a 1.500 kilómetros de distancia, 9.000 metros de techo, 500 kilómetros de velocidad y cuatro armas automáticas.

"Breda 88": 1.000 kilogramos de bombas a 9.000 kilómetros de distancia, 8.500 metros de techo, 544 kilómetros de velocidad y cuatro armas automáticas.

De todos estos aviones, como se ve, sólo está bien armado el "Me-110"; el "Ju-88" es para bombardeo en picado, y necesita poder llevar los 1.000 kilogramos de bombas; pero los otros dos, para bombardeo, llevan poco peso, y para ser destructores les sobra ese peso y les falta armamento y velocidad. En los cuatrimotores, a los tres les falta armamento, y la carga de bombas y el radio de acción no sería indispensable que tuviera tanta amplitud.

A la vista de las anteriores características, se comprende: que con cuatro motores de 1.000 HP. un avión de batalla "podría hoy" llevar 2-3.000 kilogramos de bombas a 1.000 kilómetros de distancia, 8-10.000 metros de altura, 4-500 kilómetros por hora y 8-10 puestos de armas automáticas (uno en la cabeza y otro en la cola del fuselaje, ¿dos en las alas?), dos armas de 20 mm. y 7-8 de 12-14 mm., que dispararan bala explosiva o "Dum-dum", como construía una casa suiza que antes de nuestra guerra remitió fotos de impactos a nuestra Jefatura de Aviación. El "Ju-88" sólo necesitaría mejorar algo su armamento, y en el "Me-110" se podría, probablemente, prescindir de los 250 kilogramos de bombas.

La razón numérica en que estos tres tipos de aviones deberían componer una Armada Aérea sería aventurado determinarla antes de que se conozca el resultado de los combates entre aviones de esas características. Pero al avión de gran bombardeo hay que armarlo más, para dar lugar al avión de batalla. No es otra la conclusión que queríamos establecer.