

El Portaviones ibérico, base del bombardeo estratégico

Por el General CORNIGLION-MOLINIER

Publicado en "Paris-presses-l'intransigeant".

Para los Estados Unidos, la Península Ibérica puede ser el segundo portaviones occidental, siendo la Gran Bretaña el primero. Amarrada al Continente, está protegida por los Pirineos. Formando puente entre Europa y Africa, guarda también el Mediterráneo Occidental. Integrada en el dispositivo de defensa Atlántico, hace innecesaria la flota de verdaderos portaviones que deberían afianzar la seguridad de las rutas del Mediterráneo, puesto que en él los hay magníficos y que son naturales, como las Baleares.

El acicate de la Aviación soviética.—Desde el punto de vista aeronáutico, el valor estratégico de la Península Ibérica está aún acrecentado por el acicate de la caza soviética. Así, los acontecimientos de Corea tie-

nen su repercusión más allá de los Pirineos, y, por paradójico que esto parezca, existe relación entre la calidad de los "Mig 15" y el posible pacto hispano-americano.

La Aviación de caza soviética ha producido fuerte impresión en el Pentágono, haciendo que sea acrecentado el plan de armamento aéreo americano, estudiados nuevos prototipos y aumentado el número de bases aéreas que rodean a Eurasia. Hoy, la Aviación de defensa rusa es con certeza la primera en cantidad del mundo. En calidad no está alejada de la primera. Y es natural, porque desde 1945 Moscú sabe que la bomba atómica y la Aviación de bombardeo de gran alcance que puede transportarla al corazón del territorio soviético son las únicas armas decisivas americanas. Es natural que,

conociendo el triunfo de la baraja bélica de su adversario, y, sobre todo, sabiendo que no tiene más que uno, Rusia haya concentrado sus esfuerzos sobre su defensa, es decir, sobre la Aviación de caza. Los Estados Unidos, por el contrario, no han tenido conciencia del peligro de bombardeo atómico de sus centros demográficos e industriales más que a partir de septiembre de 1949, fecha en la cual el Presidente Truman anunciaba la explosión atómica rusa. Frente a los soviets están, pues, atrasados en materia de defensa aérea, ya que la cuestión no ha sido "quemante" para ellos más que cuatro años después que fuera absolutamente decisiva para la URSS.

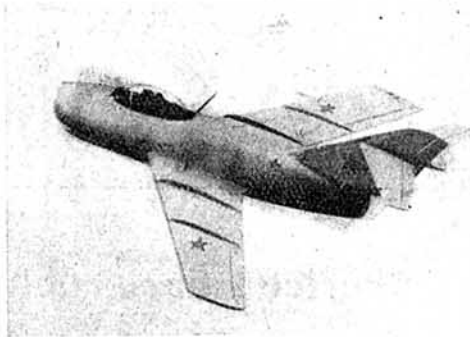
Los superbombarderos americanos.— Por esto el Pentágono ha buscado, desde hace ya dos años, acrecentar notablemente la velocidad de sus "superbombarberos" atómicos.

Estaban propulsados por seis motores de pistón y no rebasaban apenas los 500 kilómetros por hora. Es a esta velocidad a la que desfilaron por encima de Le Bourget, hace poco tiempo. Se les añadieron cuatro reactores que, puestos en marcha en los momentos críticos del recorrido, pueden llevar la velocidad del mastodonte "porta-atómica" a cerca de 700 kilómetros por hora. Esto estaba mejor, y esta velocidad, combinada con la altitud—los B-36 vuelan a cerca de 14.000 metros por encima del suelo—, debía decidir su invulnerabilidad, mientras la caza soviética no fuera transónica.

Hoy parece que el piloto de caza ruso puede aproximarse al "superbombarbero" americano y que éste, no pudiendo huir, deberá hacer uso de sus baterías de cañones. Mañana el "Mig 15" podrá mantenerse a distancia y lanzar artefactos dirigidos por radio hacia el enorme blanco. El margen de superioridad es demasiado estrecho para no invitar a la reflexión y principalmente a poner remedios a la velocidad.

Gran velocidad y radio de acción.—Ahora

bien, hasta que ellos logren construir aviones propulsados por la energía atómica, y que lleven en sus flancos las casi 150 toneladas que pesaría la pila, el blindaje y la caldera nuclear, los técnicos no han sido aún capaces de conciliar la gran velocidad y el gran radio de acción. Si debe ir lejos, el avión debe llevar enormes cantidades de carburante que, para ser albergado, aumenta desmesuradamente el tonelaje del aparato. Pero como la resistencia al avance aumenta con las dimensiones del avión, éste va tanto menos veloz cuanto más esencia lleve. La propulsión por reacción no ha facilitado la tarea de los ingenieros, al contrario, puesto que los reactores son terriblemente voraces en petróleo o en esencia. Es por esto por lo que el Boeing B-47, de ala en forma de cuchillo, impulsado por cuatro reactores, asistido en el despegue por 18



cohetes y frenado en el aterrizaje por un paracaídas de cola, marcha a muy cerca de los 1.000 kilómetros por hora, pero solamente sobre 3 ó 4.000 kilómetros. Transporta bien la bomba atómica, tan veloz como el caza más rápido, y amenaza transformar la defensa en una criba. Pero ocurre que el Boeing B-47 debe despegar de terrenos distantes 2.000 kilómetros de sus objetivos. Con bases en América, no sería utilizable en Eurasia. Instalado en Alaska devastaría justamente un rincón de Siberia, detrás del estrecho de Bering. Son Europa, Africa o Japón los que resultan necesarios al B-47 para abatir cualquier amenaza de agresión y desempeñar un papel de vehículo "porta-átomo" invulnerable, gracias a su velocidad.

Se comprende, a la vista de esto, porqué las bases españolas presentan un interés cierto para la defensa del mundo occidental, y porqué 5.000 Boeing B-47, con un coste de cerca de 2.000 "milliards" de nuestros francos habrán sido encargados por el Tío Sam, cuidadoso de defenderse en lo transónico.