

Bombarderos tácticos Saab-18B, con dos motores de 1.875 cv.

La tercera Fuerza Aérea de Europa en orden de importancia

Por KARL GULLERS

(De *Flying*.)

Gran parte del público ignora el hecho de que la Fuerza Aérea más potente que se encuentra en guardia, inmediatamente delante del Telón de Acero, es la sueca. Los efectivos aéreos de este pequeño país, que cuenta con siete millones de habitantes nada más, son los más potentes de Europa, siendo superados únicamente por los de la Unión Soviética y los de la Gran Bretaña.

Si la Unión Soviética se volcara hacia Occidente, la Real Fuerza Aérea sueca puede ser que recibiera el primer golpe. Y es precisamente para hacer frente a este golpe inicial para lo que los suecos se están preparando. De forma muy parecida a lo hecho en los Estados Unidos,

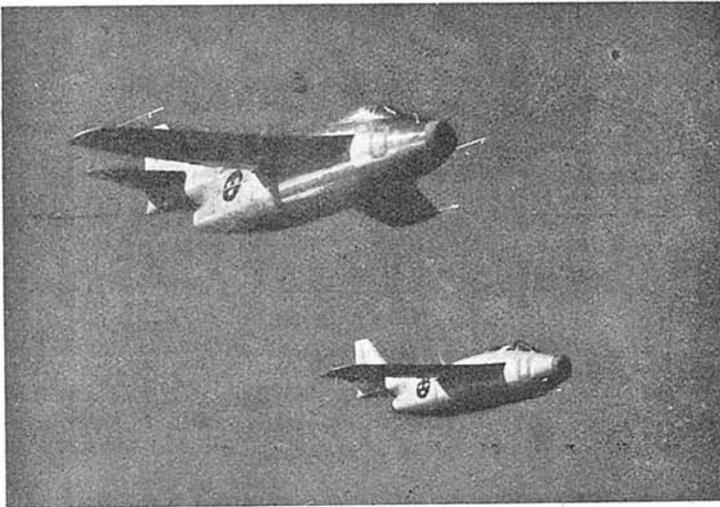
Suecia ha organizado una cadena de puestos terrestres de observación aérea, constituyéndose equipos para manejar las estaciones de radar.

En un país de la extensión de Suecia, un programa de este tipo solamente puede pretenderse que se desarrolle con vistas a la defensa del país. Los suecos tienen sus aviones de reacción propios (cazas y cazabombarderos) y tales aviones podrían asestar un duro golpe al enemigo, defendiendo a su país, pero, posiblemente, no podrían ser considerados como una amenaza en el terreno de la ofensiva o del bombardeo estratégico.

El Ejército y la Marina suecos mantienen vivas tradiciones, que se remontan a

varios siglos atrás. Este verano, la más joven de sus fuerzas armadas, la Fuerza Aérea, celebró el vigésimoquinto aniversario de su nacimiento. Se trata de una Fuerza Aérea que a partir de la terminación de la segunda guerra mundial ha visto operarse una verdadera revolución en su seno. Fué en aquella fecha cuando los suecos, que siempre habían marchado al paso de los alemanes, despertaron súbitamente ante la amenaza rusa.

Desde que terminó la guerra, la Fuerza Aérea sueca ha recibido más de 1.500



Dos cazas Saab-29 en vuelo.

aviones, habiéndose destinado a la misma 450 millones de coronas suecas, de los 1.000 millones consignados a finales de 1949 para gastos de defensa. Actualmente está en período de desarrollo un programa a largo plazo para incrementar el personal de la misma y mejorar su material, perfeccionando, asimismo, su organización. En 1948, el gobierno sueco elaboró un programa de expansión de la Fuerza Aérea, en el que se prestaba especialísima atención a las unidades de caza diurna.

Este programa incluye un aumento de un cincuenta por ciento en el número de aviones con que cuenta cada "wing" (un "wing" de caza sueco viene a equivaler,

aproximadamente, a un "group" americano). Actualmente, algunos "wing" disponen de 36 aviones en servicio, en tanto que otros cuentan con 54, sin incluir las reservas en ninguno de los dos casos. Existen unos 16 "wings" operativos, incluidos 10 de caza diurna, uno de caza nocturna, cuatro de aviación de ataque y uno y medio de reconocimiento.

Mientras Suecia procedía a construir sus propios aviones de caza de propulsión a chorro, la Fuerza Aérea decidió no perder tiempo y adquirir aviones de este tipo en Inglaterra. Ya en 1946 había sido entregado a Suecia cierto número de cazas británicos de Havilland "Vampire", que pronto se vieron complementados por el Saab-21 R (avión sueco con reactor de Havilland "Goblin", el mismo que lleva el "Vampire" y con las mismas características aproximadamente). El motor lo fabrican los suecos, tras obtener la correspondiente licencia. Se tienen noticias de que ya han sido entregados a la Fuerza Aérea sueca 125 Saab-21 R y se cree que los pedidos de "Vampire" formulados a Inglaterra alcanzaron la cifra de 270 aviones. Otros aviones recibidos por Suecia desde que terminó la guerra, son cazas americanos F-51 "Mustang", aviones británicos de caza y reconocimiento Supermarine "Spitfire" y cazas nocturnos dotados de radar "Mosquito 19", también británicos.

No obstante, el orgullo de la Fuerza Aérea sueca lo constituye el caza de reacción Saab-29, de ala en flecha, que se encuentra con toda seguridad incluido en la misma categoría del F-86 americano y el Mig-15 soviético. El Saab-29 (o J-29, en la Fuerza Aérea), desarrolla una velocidad de 650 millas por hora (1.040 kilómetros por hora) y va impulsado por un reactor de Havilland "Ghost", de construcción

sueca (bajo patente inglesa). El avión ha recibido el apodo de "barril volante", a causa de la forma abultada de su fuselaje. Se dice que se han cursado pedidos que ascienden a 500 aviones, por lo menos, y ha entrado en servicio el verano pasado.

La Fuerza Aérea sueca cuenta en tiempo de paz con 33 grupos de caza, 12 de ataque y cinco de reconocimiento. Al menos, así lo manifiesta Pelle Lofstrom en la "American Swedish Monthly" (Revista mensual sueco-americana). Además, cuenta con unidades de instrucción, centros técnicos y organización de Mando.

Suecia goza de una serie de ventajas que compensan sobradamente la desventaja de sus modestos recursos financieros.

En primer lugar, cuenta con una nutrida reserva de técnicos, mecánicos y especialistas metalúrgicos, perfectamente capacitados; luego tiene a su favor años enteros de experiencia en el trabajo de metales y, finalmente, dispone de una potente industria en que apoyarse. Hasta hace relativamente pocos años, países tan industrializados como los Estados Unidos y la Gran Bretaña no han podido siquiera competir con Suecia en la producción de aceros de alta calidad.

La mayor parte de los nuevos aviones suecos los construye la casa Saab (Svenska Aeroplan Aktiebolaget), empresa privada, que dispone de grandes instalaciones industriales en Linköping, en la Suecia central, y en Trollhättan, al norte de Gotemburgo. Las instalaciones principales, las de Linköping, incluyen una enorme fábrica subterránea, en la que se halla con-

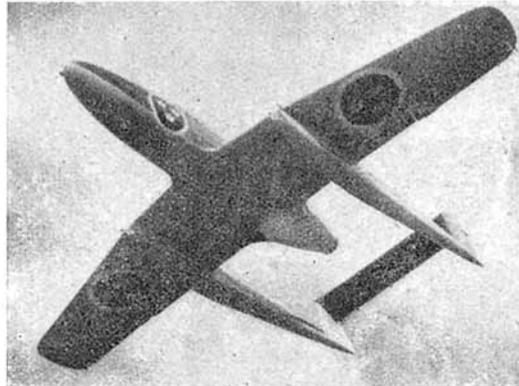
centrada toda la producción de vital importancia.

La Saab comenzó su producción de aviones utilizando patentes de casas alemanas y estadounidenses, en 1937. Los primeros aviones que construyó fueron monomotores de bombardeo en picado, Northrop 8A-1, aviones-escuela North American NNA-16-4 "Yale", para instrucción avanzada y bombarderos medios Junkers 86 K, bimotores.

El primer avión construido por la Saab realizó su primer vuelo en abril de 1940, mes tan pleno de acontecimientos. Se trataba del Saab-17, monomotor de bombardeo en picado. En él se utilizaron por lo menos tres tipos de motores

distintos y era un biplaza de construcción totalmente metálica, capaz de desarrollar una velocidad máxima de 270 millas por hora (430 kilómetros por hora). El Saab-17 entró a prestar servicio en el ejercicio económico 1941-42, siendo "retirado" en el de 1947-48, si bien todavía se siguen utilizando unos pocos, como remolcadores de objetivos en prácticas de tiro.

A continuación, siguió el triplaza Saab-18, bombardero bimotor de ataque y caza de reconocimiento de gran autonomía, el cual voló por vez primera en 1942. La versión B iba impulsada por dos motores Mercedes-Benz DB 605D, de fabricación sueca, con cilindros en línea, que desarrollaban 1.500 cv. cada uno. Desarrollaba una velocidad de más de 560 kilómetros por hora, constituyendo ciertamente uno de los bombarderos bimotores de construcción totalmente metálica más veloces de su época. Otra versión, calificada en principio de bombardero-torpedero,



El primer caza de reacción sueco, el Saab-21R.

ha sido dotada de cañones Bofors de 57 milímetros, que tienen una cadencia de fuego de 200 disparos por minuto. Las dos versiones B continúan en servicio.

Tan pronto como pudieron obtenerse de Inglaterra reactores adecuados, la Saab comenzó a trabajar en un modelo de caza de propulsión a chorro. El Saab 21R hizo su primer vuelo en marzo de 1947, al cabo de 12 meses solamente, desde que se iniciaron los trabajos para el mismo. El 21 R era un avión derivado del Saab - 21 A, caza "no convencional", equipado con una hélice impulsora, y que había realizado su primer vuelo en junio de 1943. Llevaba un tren triciclo y desarrollaba una velocidad máxima de más de 400 millas por hora (640 kilómetros por hora).

No obstante, el 21 R, de reacción, alcanza una velocidad máxima de "bastante más" de 500 millas por hora (800 kilómetros por hora), aunque, evidentemente, se trata de un proyecto de transición y nunca se pensó que llegara a alcanzar la importancia del Saab-29.

Los motores para estos aviones de reacción los construye la Svwnska Flygmotor Aktiebolaget en Trollhattan, única firma sueca dedicada a la construcción de motores de aviación.

El Teniente General Bengt G. Nordenskiöld, comandante en jefe de la Fuerza Aérea, tiene en su haber la creación de la moderna Fuerza Aérea sueca. Piloto de aviones de reacción a los 60 años, el General Nordenskiöld acostumbra a llevar un

de Havilland "Vampire". Lofstrom escribe en la ya citada revista lo siguiente:

"Cuando el General tomó posesión del puesto de comandante en jefe de la Real Fuerza Aérea sueca, el 1 de julio de 1942, despegó con su avión a las 7 de la mañana de la Suecia meridional y cuando realizó un perfecto aterrizaje en la base de Kallax, en el extremo norte de Suecia,

14 horas más tarde, había girado una visita y pronunciado un discurso en todas y cada una de las bases de la Fuerza Aérea que se extienden a través de Suecia."

Pero Suecia tiene, además, otra ventaja en la carrera por el poder aéreo. Cuenta con una magnífica industria de armamento. La famosa fábrica Bofors fabrica armas de primera calidad para la Fuerza Aérea, incluyendo el nuevo cañón automático de 57 mm, de una cadencia de fuego de 200 disparos por minuto, es decir,

más de tres disparos por segundo. La Bofors también fabrica proyectiles-cohete.

Cualquiera que proceda a valorar el poder aéreo sueco saca la impresión de que se trata de una fuerza aérea moderna, alerta y de grandes posibilidades. Los aviones más modernos, especialmente el Saab-29, son veloces y plenamente "al día". La industria que la apoya se distingue por su inventiva y sus conocimientos y es susceptible de expansión. Los suecos constituirían unos aliados fuertes y valientes, y cualquier enemigo que entrara en guerra frente a ellos, pronto se daría cuenta de que había pinchado en hueso.



Vista del morro del Saab-29.