

La caza, elemento decisivo

Por ANGEL SALAS

Comandante de la Escala del Aire

Después de la guerra del 14-18 se generalizó mucho en el mundo la idea de que la caza, en lo sucesivo, tendría un papel muy secundario en la contienda aérea, por el armamento, cada vez más perfeccionado, de los bombarderos, y también por suponer que a las elevadas velocidades alcanzadas le iba a ser imposible al organismo humano soportar el combate aéreo.

Estas ideas estaban basadas en especulaciones teóricas. La primera ocasión que tuvieron de enfrentarse con la realidad fué nuestra guerra de liberación, tan pródiga en enseñanzas aviatorias.

A fines de septiembre de 1936, caía en las proximidades de Rielves en líneas Nacionales un Potez 54, al que la pintura reciente no lograba enmascarar los colores de la nación productora con que poco antes adornaba su cola, según costumbre en los aviones militares.

En el fuselaje del aparato, y en grandes caracteres, rezaba esta leyenda: "¡Aquí te espero!", exponente claro y manifiesto de las ideas de sus tripulantes y de un gran sector de la opinión. Se creía en la invulnerabilidad de los aviones de bombardeo, defendidos en todas direcciones, con torretas hábilmente dispuestas que no dejaban ningún sector indefenso, haciendo al caza completamente imposible acercárseles, sin caer fulminado por el tiro concentrado de sus defensas.

No nos proponemos analizar los puntos de apoyo erróneos en que se fundamentaba esta opinión, sino sólo señalar el hecho concreto de su fracaso manifiesto.

El avión en cuestión cayó acribillado a balazos, sin que sus ametralladoras consiguiesen un solo impacto en el caza atacante. No fué esta sola víctima la producida por la caza Nacional; antes y después cayeron uno a uno todos los compañeros de la misma procedencia llegados en apoyo de los rojos.

Esto obligó a reconocer que la caza aún no había perdido la supremacía aérea.

En el transcurso de la guerra se acabó de confirmar; los bombarderos enemigos no podían adentrarse en la zona vigilada por los cazas sin correr gravísimo riesgo; ni aun en el caso de ser más veloces que ellos, como ocurría con el ruso llamado Katiuska, más rápido que el Fiat CR-32, no obstante lo cual se guardaba mucho de penetrar en lugares vigilados por éste, al saber por experiencia los riesgos que representaba. En efecto, les bastaba a los Fiat que el suplemento de velocidad proporcionado por la gravedad les permitiese ponerse a tiro de los rápidos bombarderos para que fuesen éstos víctimas seguras, a pesar de verse privados los cazas de uno de los factores en que reside su

superioridad: la elección de dirección y momento de ataque, que en el caso tratado venían impuestos por las circunstancias.

En cuanto a la posibilidad del combate aéreo entre cazas, quedó bien pronto fuera de toda duda, y aun puede asegurarse que se desarrolla actualmente en forma exactamente igual que en la guerra mundial. La mayor velocidad impone radios de viraje mayores y contactos más fugaces, de donde el diámetro de la esfera en que se verifican los sucesivos encuentros singulares a que, en definitiva, queda reducida la lucha aérea, es mayor. En realidad, el combate es exactamente igual; quizá ahora se necesite más entrenamiento y resistencia física para soportar mayores aceleraciones; pero se soportan.

Seguramente estas enseñanzas no dejaron de influir en algunos programas de armamentos.

En la actual contienda sigue sin aparecer, por el momento, el bombardero invulnerable al ataque de los cazas. Con sus magníficas torretas cuádruples, manejables con toda comodidad y sencillez; sus blindajes de protección; sus puestos de tiro en proa y popa, que le proporcionan campos de tiro espléndidos, más los superiores, inferiores y laterales del fuselaje, tiene que buscar protección en las sombras de la noche contra el caza, al que su tiro más preciso, maniobrabilidad y moral ofensiva le hacen enemigo temible, sin que sean defensa suficiente, armamento, velocidad y el mutuo apoyo prestado en formaciones cerradas.

La entrada en acción de las tan renombradas fortalezas volantes yanquis, refortalecidas con las torretas inglesas, no es de esperar varíen la actual situación.

Es posible que en el porvenir llegue a construirse el bombardero tan armado y con métodos de tiro tan precisos que le permitan impedir la aproximación de la caza, aunque no lo creemos fácil ni inmediato, pues si el bombardero aumenta el calibre, el caza puede efectuarlo en la misma proporción. (No entra en los límites de este artículo el examen de las ventajas e inconvenientes que presenta este aumento.)

Por el momento, puede decirse que así como en la Marina el índice de la potencia se cifra en el número de acorazados, en Aviación debe ser el número de cazas quien lo manifieste, ya que, si bien en sí mismos poseen escasa o nula potencia ofensiva contra la superficie, serán capaces de hacer posible se desarrolle o no la de los elementos que la posean, tanto aéreos como terrestres y navales.

Las recientes campañas de Polonia, Dinamarca, Noruega, Holanda, Bélgica y Francia han demostrado

hasta la evidencia que el dominio aéreo es imprescindible para efectuar maniobras de alto estilo. Sin él, no serían posibles esas profundizaciones de elementos motorizados, de tan desmoralizadores efectos, pero tan expuestas a ser batidas y aniquiladas por la Aviación.

La confirmación de esto la encontramos en fuente tan autorizada como la del Mando supremo de las fuerzas armadas alemanas, que repetidamente en sus partes señala que el dominio aéreo fué el primer objetivo alcanzado, lo que permitió después desarrollar su gran potencia al resto de las fuerzas.

El resumen del Mando en jefe alemán sobre las operaciones en Flandes y el Artois (Cuartel General del Führer, 4 de junio de 1940) es a este respecto terminante. Dice: **"El enorme éxito pudo realizarse gracias a la ejemplar intervención de la fuerza aérea, pues toda la valentía y el empuje del Ejército sólo podían desarrollarse en el espacio protegido por nuestra Aviación."**

Ahora bien; el dominio aéreo se adquiere por el combate entre cazas; los bombardeos y ametrallamientos de aparatos en tierra son una ayuda; pero lo fundamental es el combate. Para reducir completamente al enemigo hay que ganarle la moral derrotándole en lucha aérea.

La caza, derrotando a la enemiga, deja el cielo libre a las demás especialidades aviatorias que, batiendo comunicaciones, transportes de tropas, centros de resistencia, industriales, etc., siembran la confusión en el territorio enemigo, impidiéndole toda reacción y facilitando preciosos informes, todo lo cual representa un apoyo decisivo para la labor del Ejército de tierra.

A la Marina no le es menos necesario y vital el concurso de la caza para protegerse de los ataques aéreos procedentes de tierra. Una Escuadra sin buques porta-aviones no podrá prestar más reacción a un ataque aéreo que el fuego de sus cañones anti-aéreos. Los atacantes, fuera del alcance de sus piezas, podrán situarse tranquilamente en posición relativa tal, que, iniciado el ataque simultáneamente, obliguen a distribuir el fuego de la defensa en muchos blancos, restándole eficacia.

Por otra parte, podrían prolongar el contacto sin más limitación que su autonomía.

La eficacia de los buques porta-aviones se pone de manifiesto en la preferencia que gozan estos buques en los ataques.

Si para efectuar una invasión rápida de un país es imprescindible obtener un gran dominio aéreo, la actitud defensiva verdaderamente eficaz será impedir al enemigo adquirir ese dominio, con lo que se le impide poner en juego sus elementos ofensivos. Eso sólo puede conseguirse con una Aviación de caza adecuada. Ejemplo palpable de ello lo tenemos en la actualidad, pues puede afirmarse que la invasión de Inglaterra no se ha efectuado hasta la fecha debido a que los Spitfire y Hurricanes no se han dejado dominar totalmente. Sin conseguirlo, creemos muy aventurado el intentarlo.

En resumen, podemos sentar que: **Una poderosa Aviación de caza es indispensable para hacer posible una invasión rápida y el medio más eficaz para impedirlo.**

23-I-1941.

