

MISIONES AUXILIARES DEL CAZA

Por el Teniente KINDELÁN

Prescindiendo de la misión pura del caza, tácticamente defensiva, para la cual fué proyectado y construido, es decir, protección del territorio nacional y de sus fuerzas de Tierra, Mar y Aire, vamos a considerar ahora otras misiones que le pueden ser confiadas.

Ya durante nuestra guerra se empleó, aunque en corta escala, para reconocimiento cercano, realizado en general por una pareja. De éstos, uno tenía la misión pura de reconocimiento, mientras el otro era únicamente el encargado de vigilar el aire e impedir una posible sorpresa de la caza enemiga. Este empleo del caza es únicamente explicable por falta de otros aviones de características adecuadas a estas misiones de reconocimiento y en momentos en que la caza roja se mostraba activa. Pero hoy en día, en que todas las aviaciones tienen aviones proyectados para esta misión, ha desaparecido casi por completo el empleo del caza en esta modalidad, y únicamente en algún caso especial y para una misión muy concreta puede aconsejarse su empleo.

Dejando a un lado este tipo de servicios—como hemos visto, es puramente accidental—, vamos a pasar a otras misiones en las cuales todas las aviaciones han empleado sus cazas. Estas son las de ametrallamiento, entendiéndose, por tal, el ataque al suelo con el fuego de las armas automáticas como el lanzamiento de pequeñas bombas. El caza, por sus características, velocidad, potencia de fuego, maniobrabilidad, etc., es el aparato ideal para realizarla. Ahora bien: ¿en qué circunstancias, contra qué objetivos? Volviendo a nuestra guerra podemos estudiar en ella objetivos vedados por el ametrallamiento. En la batalla del Ebro el Ejército enemigo, sólidamente fortificado y con moral elevada, hizo desaparecer casi por completo los ametrallamientos, pues el elevado número de bajas de aviones no era compensado por los resultados obtenidos. Sin embargo, durante el transcurso de la campaña se demostró en innumerables ocasiones la eficacia extraordinaria del ametrallamiento en la persecución del enemigo, pequeñas roturas de frentes no estabilizados, ataques a comunicaciones adversarias, y como medio de acompañar y proteger (metiendo al enemigo en sus trincheras) a las fuerzas propias en el asalto.

Todas estas misiones las realizó en la guerra española un avión de caza: el "Heinkel-51", empleado en su comienzo como tal; pero al quedar sus características en evidente desventaja con respecto a los nuevos cazas enemigos, fué dedicado a las misiones que luego le proporcionaron su fama. Es de todos sabido que no fué el "Heinkel-51" el único aparato de las "cadenas"; pero es un ejemplo claro de un avión de caza dedicado casi exclusivamente a ataques contra el suelo.

En la actual contienda ha surgido un nuevo tipo de avión proyectado para realizar las misiones anteriores. Nos referimos al "destructor". Este aparato es en realidad un caza, al cual se le ha aumentado su potencia de fuego y su radio de acción, lo que ha hecho modificar la forma clásica del caza.

El armamento, para poder cumplir misiones de ataques a depósitos de gasolina, locomotoras, etc., ha de ser a base de cañones mínimos de 20 mm. El bimotor alemán "Henschel-129" lleva un cañón de 37 mm. (así como el "Airacobra" fué primeramente provisto de él, pero la escasa velocidad del tiro hizo desechar este armamento) para poder ser empleado como antitanque, aunque este calibre resulta insuficiente para la coraza de gran parte de los carros de ambos bandos. El aumento del radio de acción es imprescindible para poder atacar las comunicaciones enemigas, pues en las zonas cercanas al frente el abastecimiento sólo se realiza en las horas de oscuridad, y únicamente en las zonas más a retaguardia es donde pueden encontrarse, por lo general, columnas en movimiento, contra las cuales es eficazísimo el ataque, no solamente por las bajas y daños ocasionados, sino por los retardos que se originan mientras vuelven a quedar limpias y transitables la carretera o vía férrea.

Estos destructores, aparte de su armamento, llevan en general una carga variable de bombas; pero su empleo como tal lo veremos al hablar del caza-bombardero. También pueden ser provistos de máquinas fotográficas, vertical y oblicuas, y ser dedicados a estas misiones de reconocimiento.

En el ametrallamiento de las comunicaciones enemigas pueden considerarse dos casos: el primero, que se presenta en pocas ocasiones, el de las comunicaciones inmediatas al frente y el segundo, el de las comunicaciones de retaguardia. En el primero podremos encontrar columnas en movimiento, bien de avance o de retirada durante las horas de luz y en estos casos es sumamente importante la elección de la forma y punto de ataque, pues de él depende en gran parte el éxito, aunque en ocasiones deberá sacrificarse la brillantez y economía por lo callado y costoso.

Vamos a estudiar ahora las misiones de ametrallamiento de las comunicaciones de retaguardia. En estas misiones el efecto moral quizá sea superior al material, pudiendo ser éste grande. Realizando los servicios con constancia en aparatos aislados pero frecuentes, llegarían los transportes a agruparse en caravanas protegidas, con el consiguiente aumento en el tiempo de marcha y disminución de fuerza combatiente, o viajarían de noche, con la pérdida de un tiempo cuyo valor

en la guerra es inapreciable. Es decir, se llegaría a una guerra de gran semejanza con la submarina en la forma de desarrollarse: al principio, aviones aislados volando a baja altura y gran velocidad, prácticamente invisible para la caza enemiga, atacando transportes aislados que viajasen desprevenidos y sin defensa, y menudeando mucho estos ataques, éstas llegarían a agruparse en convoyes protegidos, contra los que tendrían que actuar escuadrillas o grupos, tal como en la actualidad operan los submarinos.

Estas misiones deben realizarlas aparatos sueltos, saliendo de aerodromos diferentes en vuelo rasante y sin llevar la misión precisa de atacar tal o cual punto, sino algo más general, pudiéndosele marcar únicamente al piloto un sector amplio en el cual pueda desarrollar su iniciativa. El piloto ha de poseer experiencia aérea (horas de vuelo), conocimiento de puntos fáciles de identificar del territorio enemigo y exacto conocimiento de la zona propia y de los aerodromos en ella enclavados. Todas estas condiciones principales, aparte de otras secundarias, deben reunirse en el piloto por la índole especial de las misiones a él encomendadas. No puede emplear navegación radiogoniométrica, a la estima ni casi observada, pues siendo su defensa la velocidad, los frecuentes cambios de rumbos y el vuelo rasante, es casi imposible la identificación del terreno. Todas estas dificultades aumentadas por la constante vigilancia para descubrir objetivos y atacar. En muchas ocasiones será también conveniente aterrizar en campos distintos del de partida para aumentar así su radio de acción, y de aquí la necesidad de conocer exactamente el emplazamiento de los aerodromos propios.

Aparte de las ventajas obtenidas contra el tráfico enemigo directamente se le causan otros trastornos, como es el de mantener en continua alarma las zonas de paso, con el consiguiente desgaste de personal y material.

Otra misión de ametrallamiento en general es costosa; pero es eficazísima el de ataque a los aerodromos adversarios. Este servicio ha de estar muy bien estudiado y debe realizarse con precisión matemática. La fuerza atacante se dividirá en dos: una, encargada de realizar el ataque, y la otra, cuya misión será atraer sobre sí el fuego antiaéreo enemigo, distraer la atención de éste y combatir con la caza que se encontrase en el aire o hubiese despegado. Esta segunda formación no deberá presentarse sobre el campo adversario antes que la anterior, para cumplir la misión a ella encomendada (ahora bien, este tiempo debe ser calculado con anterioridad y no ser excesivo, para no dar tiempo de despegar a más aviones que la pareja o patrulla de alarma, atacando a ésta inmediatamente). En estos momentos la primera formación efectuará un ataque, viniendo en vuelo bajo para sorprender al adversario e impedir o disminuir al menos la defensa antiaérea. En general debe efectuarse únicamente una pa-

sada, bien en cadena o en ala, según la disposición de los aparatos enemigos y de los medios empleados en el ataque: bombas o ametrallamientos.

Entre las misiones encomendadas a la primera escuadrilla española en Rusia figuró la destrucción del campo de Klin, situado a 80 kilómetros a retaguardia de las líneas. En el primero de estos servicios se consiguió la sorpresa, pues la reacción antiaérea fué pequeña y los aparatos se encontraban en el suelo, y únicamente el azar de regresar al campo una formación de caza que vimos de vuelta de un servicio, impidió obtener un éxito grande. En la segunda y tercera vez se encontró a la caza en el aire, por lo que hubo que combatir con ella, además de la fuerte reacción antiaérea. Viendo esto se convino en que el próximo ataque lo realizara la escuadrilla española, protegida por una escuadrilla alemana de "Messerschmitt-109 F.", que debía combatir con la caza roja; la escuadrilla española



"Messerschmitt" en su versión de caza-bombardero.

realizó el servicio, pero por causa de dificultades en el despegue y confusiones en la escuadrilla alemana, ésta no pudo realizar una misión, por lo que no pudo desarrollarse la operación como había sido planeada. Si en este servicio los "Messers" hubiesen estado provistos de pequeñas bombas incendiarias, el ataque hubiese tenido un éxito extraordinario, pues ningún caza pudo despegar de los numerosos que estaban preparados para la alarma, agrupados, entre los cuales el riesgo de pequeñas bombas incendiarias hubiese sido mucho más eficaz que el ataque con las armas automáticas. De estos servicios contra el aerodromo de Klin se pueden sacar las siguientes conclusiones: primera, la sorpresa es, como en toda lucha, uno de los factores esenciales del éxito; segunda, la cooperación y perfecta coordinación con otra unidad protectora es imprescindible, y tercera, es necesario un estudio y elección detenido de los medios para realizar el ataque.

Estos ataques serán, en general, más eficaces cuanto más lejos del frente estén los aerodromos, por la natural disminución en la vigilancia y protección de ellos, aunque repitiéndose este ataque desaparecerá la sorpresa que se pudiese conseguir.

Vamos a hablar brevemente sobre el caza-bombardero. Este aparato o mejor dicho, esta nueva misión del caza, surgió, puede decirse, como consecuencia de la dura lucha librada por los "Hurricanes" y "Spitfires" ingleses contra los bombarderos alemanes durante la batalla de Inglaterra. Efectivamente, en unos bombardeos diurnos de Londres, la Luftwaffe sufría pérdidas considerables, pues aunque era fuertemente protegida por los "Messerschmitt" que ensayaron numerosas formaciones, una caza decidida y potente como era la inglesa, siempre puede llegar al bombardero a costa de pérdidas, naturalmente y estos "He-111", "Dornier", "B. R. 20", etc., eran relativamente fácil presa, por su poca defensa, ante la caza enemiga. Para poder evitar estas pérdidas manteniendo al mismo tiempo la alarma durante el día, con la consiguiente pérdida de horas de trabajo en la región londinense, fueron provistos algunos de los cazas alemanes de bombas de 250 kilogramos, dos de 100 ó cuatro de 50, los cuales, si eran atacados por la caza enemiga, podrían lanzarlas y presentarse a combate, no siendo ya fácil presa los mal armados y relativamente lentos bombarderos.

Para realizar sus ataques ganaban 8.000 metros sobre sus propias líneas y se dirigían sobre Londres en pocos minutos de vuelo, con lo que conseguían impedir que la caza de alarma que despegaba alcanzase su altura en el viaje de ida. Lanzaban sus bombas y picaban a gran velocidad sobre la costa francesa, por lo que aunque encontrasen a la caza enemiga que había despegado, podían ya combatir con ella por hallarse desprovistos del peso de sus bombas.

En el frente ruso también se empleó este caza-bombardero, aunque las misiones eran algo diferentes, pues iban en general unidos a grupos de "Henschels 123" o "Stukas", como caza de protección directa, lanzando sus bombas cuando éstos habían realizado su misión y siguiendo después su protección durante el regreso.

Para realizar el bombardeo en picado con el "Messerschmitt" está calculado el vuelo para verificarlo en un ángulo de 45°, para lo cual lleva en la cabina una señal que ha de hacerse comedio con el horizonte. También puede realizarse en vuelo rasante, para lo cual deben lanzarse las bombas con retardo, impidiendo así que la explosión alcance al propio avión. En este bombardeo la práctica del piloto es en realidad su mejor visor.

En el frente ruso no podían cargarse bombas de 250 kg., pues los aerodromos eran, en general, de campaña y la bomba quedaba a muy pocos metros del suelo además de la debilidad del tren de aterrizaje para un aumento considerable del peso.

Hemos visto muy ligeramente algunas de las misiones a que puede ser dedicada la caza, a la que muchos predijeron su desaparición pero que hoy como ayer sigue siendo la de empleos más variados, brillantes y la que consigue el dominio del aire, y con él, la victoria. ¿Qué hubiese sido de Inglaterra sin su caza? Así lo ha reconocido ésta y entre los cuatro mandos en que divide su Aviación, el orden de importancia de éstos es: primero, Aviación de Caza; segundo, Mando de Costas; tercero, Aviación de Cooperación, y cuarto, Aviación de Bombardeo.



El "Hurricane" empleado frecuentemente como caza-bombardero.

Fantástica Producción
de

Aviones y Motores

