

MODALIDADES EN EL EMPLEO DE LA AVIACIÓN DE CAZA

Por el Comandante M. BENGOCHEA

En nuestro anterior artículo, que trataba del traslado en el frente de unidades de caza, así como del empleo de las mismas en caza libre y durante el combate, terminábamos hablando de tiro, dando unas normas prácticas y anunciando para otra ocasión el tratar de otras misiones. Vamos hoy, por tanto, a continuar con lo que nos quedó pendiente: la aviación de caza en los servicios de protección, alarma e interceptación, y terminaremos con el reciente empleo de la caza embarcada.

Protección.

Otra aplicación de la aviación de caza no menos interesante es el acompañamiento de nuestros bombarderos o aparatos de reconocimiento y asalto propios, para permitir que éstos realicen el servicio con tranquilidad, es decir, sin ser molestados por la caza enemiga.

En la orden que reciba el jefe de la unidad para la ejecución del servicio vendrá especificado, como es natural, el número y clase de los aparatos a proteger; la misión que van estos a realizar, así como el punto y la hora del encuentro.

De los anteriores datos deducirá el Jefe el número de aviones de su unidad que han de realizar la protección. Este número de aparatos que se fije ha de depender de la importancia del servicio, cantidad de aparatos a proteger y de la posibilidad de encuentro con caza enemiga, según las informaciones que se tengan del sector donde se vaya a operar. Por esto no se pueden dar reglas fijas sobre la cantidad de caza que deba ir escoltando una formación. La proporción variará en cada ocasión, y la mejor norma será la experiencia de anteriores servicios, debiéndose, en la duda, pecar por exceso antes que exponer a nuestros aparatos en el combate a una manifiesta inferioridad numérica que nos pueda ocasionar graves pérdidas, aparte de prohibirnos la buena realización del servicio.

Las condiciones atmosféricas también influirán en la anterior decisión. Con mal tiempo hemos de presumir menor actividad enemiga, y más pequeña tendrá que ser la protección necesaria que en un día de buena visibilidad.

El mayor inconveniente de los servicios de protección, de todos conocido, es la pequeña autonomía del caza. Este puede profundizar hasta unos 250 kilómetros, como máximo, dentro de las líneas enemigas, porque considerando el viaje de ida y vuelta y la posibilidad de un combate—con la consiguiente pérdida de tiempo y el mayor consumo de esencia al tener que emplear el motor casi a fondo—, nos expondríamos, en el caso contrario, a perder algún aparato por falta de combustible para llegar a nuestras líneas.

Con objeto de aminorar el anterior inconveniente, el encuentro entre la caza y los aparatos que haya de escoltar debe verificarse lo más cerca posible del frente, ya que los aerodromos de la primera son siempre los más adelantados. La puntualidad es también factor esencialísimo para la caza de protección, porque el llegar antes de la hora fijada al lugar de reunión supone, en la espera, un gasto innecesario de carburante que, naturalmente, disminuye nuestra autonomía. Y el acudir con un solo minuto de retraso a la cita representa no reunirse ya con los aparatos a proteger y que éstos tengan que efectuar el servicio sin la seguridad debida. Por todo ello, los problemas de encuentro han de estudiarse con cuidado antes de efectuar estos servicios y determinar con exactitud la hora de despegue que nos haga estar con puntualidad en el punto y altura convenidos.

Reunidas ya las distintas formaciones en el lugar fijado de antemano, comienza la protección. Esta debe realizarse por ambos lados de los aviones protegidos, conservando la formación de combate, de la que ya hablamos en la misión de caza libre, y con diferencias de alturas sobre ellos de 500 a 1.000 metros. Como la velocidad de crucero de la caza es superior a la de los demás aviones, la protección deberá hacerse con el motor lo más reducido posible—lo que a su vez aumentará la autonomía—y haciendo eses sobre la ruta que lleven los aparatos que se acompañen.

En el caso de presencia de enemigo el piloto que primeramente lo observe debe comunicar por radio, y mediante clave previamente establecida, la presencia y situación de los aviones adversarios al jefe de la formación. Este dispondrá entonces, según sus posibilidades y la cantidad de enemigo que di-

visé, quién debe atacarle, teniendo en cuenta que su misión es el acompañamiento y que no debe abandonar la escolta. Y es más, si la formación enemiga, por sus características, rumbo que lleve, etc., se advierte no trae intención de atacarnos, o bien que no nos ha divisado, no se deberá combatir inútilmente con ella, abandonando la misión principal, que es permitir que la formación que se acompaña realice su cometido sin molestia alguna.

Sobre el objetivo, el jefe de la formación de caza distribuirá sus fuerzas de tal forma, que mientras unos no se separen en ningún momento de los aviones protegidos, el resto, describiendo círculos más amplios y con mayor altura, realice una protección indirecta.

El viaje de regreso del servicio debe efectuarse de la misma forma que el de ida, abandonándose a la otra clase de aparatos que se haya escoltado, ya dentro de nuestras líneas. Se dirigirá después la caza a su aeródromo para tomar tierra, o bien, si la existencia de combustible lo permite, quedándose parte de la fuerza en servicio de caza libre por el sector, si otras patrullas no lo estuvieran realizando. Esto dependerá, como es lógico, de la cantidad de aparatos disponibles para otros servicios y de la situación general del sector en aquel momento.

Alarma e intercepción.

Esta otra misión, para la que también se utiliza la aviación de caza, aunque tiene carácter meramente defensivo, no por ello es menos importante. A nadie se le escapa la necesidad de mantener este servicio con verdadero cuidado y atención, pues de como funcione dependerá el éxito o fracaso de las acciones aéreas enemigas.

El servicio de alarma tiene que reunir las siguientes condiciones: ser permanente, de acción casi instantánea y que ofrezca garantía de seguridad.

Permanente, porque el ataque o servicio enemigo puede sobrevenir en cualquier momento, y hay que estar preparados contra toda eventualidad.

Rápido, para en el momento de recibir por radio de los puestos de observación la presencia de la aviación enemiga, despegar inmediatamente y poder interceptarla antes de que realice su cometido.

Que nos ofrezca garantía de seguridad, en el sentido de poder mantener el servicio con una cantidad apreciable de aviones que, aunque no todos estén constantemente en alarma, puedan entrar en ella con un margen de tiempo relativamente pequeño. Por esto aludíamos en nuestro anterior artículo a la previsión que ha de tener el jefe de la unidad de conservar, en su aeródromo o aerodromos, parte de sus fuerzas disponibles para destinarlas exclusivamente al mantenimiento de este servicio.

La alarma se monta al amanecer y se retira con las últimas luces. Por la noche son las baterías de proyectores y las unidades de caza nocturna las encargadas de continuar la vigilancia. Durante el día existirá un turno entre las distintas escuadrillas de la unidad, para que siempre se encuentre una de alarma.

La escuadrilla de turno montará el servicio de la siguiente forma: Se colocarán en las proximidades del despegue y en la dirección conveniente para el mismo, los aparatos que se designen de servicio de alarma. El número de ellos lo decidirá el jefe de la unidad, según la actividad del sector, informaciones que posea, etc., y como mínimo colocará una pareja.

Los pilotos en servicio de alarma se turnarán también, y durante el tiempo que permanezcan de servicio deberán es-



Una pareja de "Me.-109" regresando de un servicio.

tar dentro de su aparato, con el casco puesto y perfectamente atados. El personal de tierra de cada avión de alarma permanecerá junto a éste y en condiciones de ponerlo en marcha en el acto.

Como los motores están parados, se debe tener la precaución de calentar con frecuencia, sobre todo en épocas frías, ya que el despegue debe ser casi simultáneo a la orden de elevarse.

Con objeto de evitar un rodaje de aviones excesivo, los relevos de pilotos se verificarán en los mismos aparatos, ya colocados junto a la T de despegue. Únicamente cuando se eleva la alarma, acuden los imaginarios a colocarse en el despegue por si fuera necesario incrementar la fuerza de los que ya se encuentran en el aire.

El relevo debe hacerse con frecuencia—una buena medida es cada hora—, pues este servicio de espera dentro del aparato es incómodo y cansa al piloto. Como es natural, también se relevará al personal de tierra, aunque no es preciso sea con el mismo intervalo de tiempo que a los pilotos, ya que su atención y posición no es tan tensa como la de los primeros.

El oficial de guardia aérea, que recibirá de la radio o por teléfono el aviso de la presencia en el sector de aviones ene-

migos, es el encargado de dar la señal—mediante una pistola de señales y con cohete rojo—para que despeguen los aparatos colocados de alarma. Estos, una vez en el aire, reciben por radio la cantidad, clase, situación y rumbo de los aviones adversarios, así como su altura.

El problema de encuentro debe ser mental y rapidísimo, y por ello debe el piloto de caza habituarse a ellos para interceptar al enemigo y combatirle antes que realice su servicio.

Cuando hayamos conseguido que el enemigo se retire sin cumplir su cometido, o ha realizado éste a costa de un duro quebranto, habremos cumplido nuestra misión.

Caza embarcada.

No vamos a hablar ahora de la ventaja tan grande—y más que ventaja, necesidad—que representa para una Escuadra el que sus aparatos de protección mantengan sobre la misma la supremacía aérea en cualquier momento y ante un ataque aéreo enemigo, por intenso que sea. La actual contienda nos ha demostrado ya, y sigue demostrándonos, que una Escuadra sin defensa y reconocimiento aéreo es fácil presa del enemigo.

Una de las más notables paradojas de la guerra es el portaviones. Los estrategas aficionados profetizaron que un blanco tan grande y sin coraza apreciable sería fácil objetivo de un bombardeo. Pero las lecciones de la guerra—que en realidad son las que interesan—han demostrado que los portaviones han soportado bombardeos y entablado operaciones contra el enemigo con relativas pocas pérdidas.

Ahora bien: la inmunidad del portaviones contra el ataque aéreo no depende del barco, sino de la calidad de la "caza" que alberga. De los primitivos aviones que transportaba, de escaso rendimiento aéreo, se ha progresado hasta llevar hoy día aparatos que compiten con los mejores bombarderos con gran éxito.

Los derribos que obtiene la "caza" embarcada son cada vez en mayor número, y eso que conviene recordar a este respecto que en la protección naval—como en otros servicios—el número de los aviones derribados no es de ninguna manera el exacto cómputo del éxito. Muchos blancos tentadores habrá habido que abandonar por mantener la posición correcta de defensa.

La misión principal del caza embarcado es dar protección aérea a las naves de superficie. Para mejor realizar esta misión, debe tener en cuenta el piloto que sólo una parte del espacio aéreo que la cubre es peligroso para la Escuadra.

Si el avión atacante vuela muy alto, aparte de la menor precisión del bombardeo, siempre tendrá tiempo el navío atacado—si los vigías mantienen la debida vigilancia—para virar y cambiar de rumbo en lo que dura la caída de la bomba. Si, por el contrario, vuela bajo, tiene que hacer frente, además, a una gran concentración de fuego de todas las armas automáticas de a bordo.

De lo expuesto se deduce que una altura media será la zona más apta para el bombardeo o torpedo, y es en esta zona donde principalmente debe prestar la caza la necesaria protección.

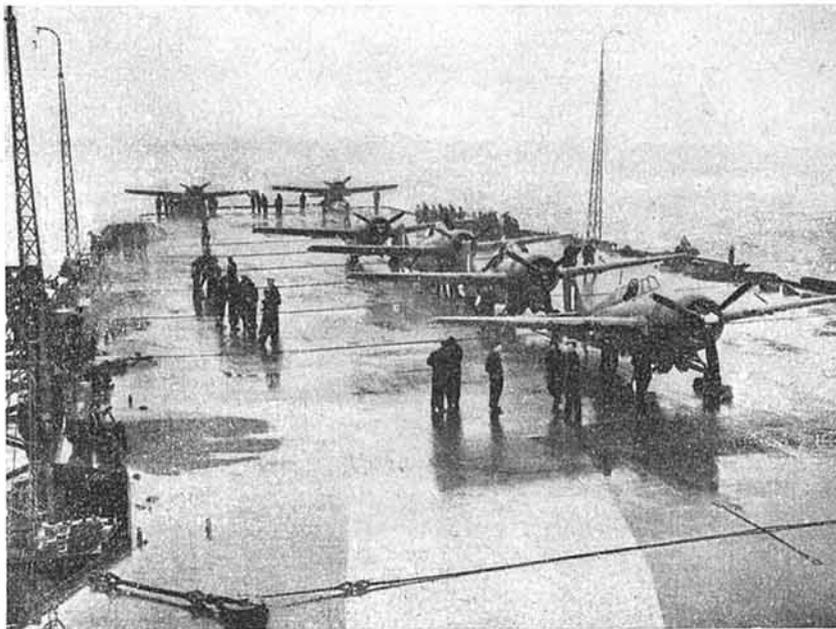
Los aviones enemigos pueden realizar el ataque sin o con protección de caza. Dependerá de la distancia a que se encuentre la Escuadra de las bases terrestres enemigas.

En el primer caso el problema está resuelto, pues, como antes dije, hoy en día los portaviones transportan aparatos de caza de características superiores a los mejores bombarderos o torpederos, y no es difícil apreciar de qué lado debe inclinarse la victoria.

Si los aviones atacantes llevan protección propia, que es el otro aspecto del ataque, se plantea entonces el siguiente dilema:

¿Puede el caza embarcado llegar a poseer las características del caza con base en tierra? Actualmente, no, y tiene superioridad el procedente de tierra debido al equipo de freno aéreo, ganchos de catapulta, etc., que tiene que adaptarse al embarcado. Pero estos pequeños inconvenientes, que reducen indudablemente, si no la velocidad de crucero, sí las altas velocidades del combate, ¿no pueden compensarse de alguna forma?

Por lo pronto, el motor del caza embarcado puede ser ajustado para dar el mayor rendimiento a la altura de defensa en que actúa. Además hay que tener en cuenta la distancia desde la costa donde se encuentren las bases terrestres al punto en que esté situada la Escuadra. Esto origina que la carga de esencia del que protege el ataque tendrá que ser siempre mucho mayor—para poder realizar la protección y volar después del combate hasta su base—que la que lleve el caza embarcado, que actúa sobre su "aerodromo".



Caza embarcada.

Por todo ello vemos que, en efecto, estas pequeñas ventajas del embarcado pueden compensar los anteriores inconvenientes, y que aunque hoy día se mantenga, indudablemente, una superioridad por parte de la caza procedente de tierra, conviene pensar que en el mañana esta superioridad pueda quedar aminorada, y entonces el ataque a una Escuadra o gran transporte protegido presentará muchas más dificultades, y de realizarse será a costa de grandes pérdidas y con pocas probabilidades de éxito.

En resumen, se deduce que de la cantidad y calidad de caza embarcada depende la invulnerabilidad de una Escuadra o el éxito de un transporte, ambas cosas de gran importancia estratégica y que deben ser tenidas en cuenta por el Mando.

Ataque al suelo.

Aunque este era un servicio que también se encomendaba a la aviación de caza, hoy día no se la emplea para esta clase de misiones.

Debido a la gran potencia de fuego de las modernas máquinas antiaéreas y a la instrucción, cada día más perfecta, de los tiradores, las bajas ocasionadas a los cazas en sus ataques rasantes han ido en aumento, hasta llegar a unas cifras que no compensaban el éxito del servicio.

Por otra parte, la creación de unidades de asalto con potentes blindajes hace que sean estas unidades las más aptas para realizar estos cometidos.

Por lo anteriormente expuesto no incluyo entre las misiones de la caza el ataque rasante.

