



Futura guerra aérea

Por FERNANDO QUEROL MULLER
Comandante de Aviación.

¿Cómo cabe concebir una próxima lucha en el aire? Formulemos algunas hipótesis sobre este tema.

Para ordenar el comentario, pasaremos a hacerlo, separadamente, de cada una de las siguientes modalidades de la actividad aérea: bombardeo, desembarco, caza y apoyo a las fuerzas de superficie.

Bombardeo.

Hasta ahora la guerra aérea se ha hecho principalmente con bombas. Partiendo del supuesto de que el futuro conflicto militar será entre grupos de países presididos por Estados Unidos y Rusia, ¿contra qué se lanzarán las bombas?

Objetivos.—Para los rusos el objetivo de más valor será la industria americana, que es la que ha decidido las dos últimas guerras. Pero no es probable que la dañen ni siquiera levemente; primero, porque es difícil que lleguen a disponer de suficiente número de aviones bombarderos de gran autonomía; segundo, porque es enorme la distancia que éstos tendrían que recorrer, pues por una parte, faltos de bases avanzadas, tendrían que despegar desde el propio territorio metropolitano, y por otra parte, la industria americana está, en general, más alejada del Polo que la industria rusa; tercero, porque aun suponiendo que a los cielos yanquis llegaran grandes cantidades de bombarderos rusos, éstos se tropezarían con

la enorme dificultad de batir una industria sumamente dispersa y defendida.

Si no es probable que los rusos sobrevuelen los Estados Unidos, sí lo es que alcancen a Inglaterra, aunque tal vez tampoco se emplearán contra ella de modo sistemático y continuo. No nos extrañaría nada que en esta materia del bombardeo estratégico Rusia heredara conjuntamente los defectos de que adolecieron Alemania y el Japón durante la segunda guerra mundial: no atacar eficazmente a Inglaterra por falta de una adecuada fuerza y doctrina de empleo; no atacar a Estados Unidos por falta de autonomía y de bases avanzadas.

Pasemos al otro bando. ¿Cómo se presentará para los aliados el ataque a los objetivos rusos? ¿Con qué dificultades tropezarán?... Por de pronto puede darse por descontado que dispondrán de una elevada cantidad de aviones de gran autonomía y de enormes posibilidades industriales para aumentar progresivamente esta flota de bombardeo estratégico. También puede suponerse que quedarán en posesión de interesantes bases avanzadas (Inglaterra, Oriente Medio, Ceilán, Formosa, Japón). Los aliados, pues, tendrán a Rusia dentro del alcance de sus aviones y podrán atacarla con un gran número de ellos. Por este lado no hay dificultades.

Sí la hay, en cambio, en otros aspectos. Los aliados disponen de muy poca información sobre Rusia, y los pocos datos que tienen son incompletos y a veces contradictorios. Con tan escasos elementos de juicio, ¿cómo escoger y determinar cuáles deben ser los objetivos más apropiados para el ataque aéreo?... Cuando sus aviones lleguen sobre Rusia, ¿de qué mapas dispondrán?, ¿cómo encontrar los objetivos?... En la segunda guerra mundial los aliados tenían toda clase de cartografía europea; Alemania era conocida de punta a punta por turistas y comerciantes, y al surgir el incidente de Danzing disponían de una abundante información sobre su reciente enemigo. No sucederá eso con Rusia, de la que casi todo se desconoce.

Aunque en la actualidad parece ser que la industria rusa está bastante concentrada,

sin embargo, si al estallar la nueva guerra deciden dispersarla, ¿quién será capaz de seguirle la pista por la inmensidad de su territorio? Para Rusia la dispersión es la mejor defensa; con mucha diferencia es, entre todos los del mundo, el país que dispone de más espacio para ello.

Las bombas atómicas o las de hidrógeno causarán destrozos enormes, pero en sí no resuelven los problemas a que acabamos de aludir: ni los de autonomía, ni los informativos, ni los de dispersión.

Rutas árticas.—Son el camino más corto entre los Estados Unidos y Rusia, naciones que hasta la fecha no han estado nunca en guerra. Si ésta estalla, no es probable que se realicen operaciones terrestres y navales de importancia en las zonas polares; en ellas casi la única actividad militar será la aérea; prueba de que así se opina es que fuera un aviador, el general Twining, el nombrado jefe de las fuerzas de tierra, mar y aire de guarnición en Alaska.

En los territorios árticos, prácticamente, las únicas bases militares de interés serán los aeródromos y las estaciones meteorológicas y radioeléctricas. En lo relativo a estas bases, es evidente que los rusos disponen de dos ventajas positivas: poseen la mitad de las tierras árticas, y en ellas su densidad de población indígena es superior a la de las tierras árticas anglosajonas.

Sabido es que ambos bandos están realizando frecuentes ejercicios para adiestrar a los equipos militares que tengan que guarnecer las mencionadas bases de las altas latitudes; en general, en dichos ejercicios intervienen efectivos reducidos, casi siempre aerotransportados, y desde luego, siempre aeroabastecidos.

Quedamos en que la actividad de superficie será muy pequeña, limitándose a la de los escasos servicios de infraestructura, protección de vuelo y red de acecho. La principal actividad será la aérea; los beligerantes se encontrarán con la novedad de atravesar los cielos polares. ¿Con qué dificultades tropezarán? ¿Qué problemas presenta el vuelo ártico?

En el aspecto meteorológico, la zona de más perturbaciones atmosféricas es la del

círculo polar ártico, siendo, en cambio, más tranquila la región central del casquete polar. Pero aparte de las inclemencias del tiempo, borrascas, formación de hielo, vientos intensos, etc., el vuelo ártico ve extraordinariamente limitado el uso de los medios habituales de navegación.

No hace falta decir que la blanca monotonía de las tierras y mares helados hace impracticable la navegación observada.

La navegación a la estima es posible, pero resulta muy complicada por los problemas que en la utilización de la brújula suscita la proximidad a los tres polos magnéticos (situados en las islas intermedias entre Groenlandia y Canadá). Se considera que hasta unos 200 kilómetros de cada polo la brújula magnética actúa con suficiente normalidad para que resulten válidas sus marcaciones, aunque su uso es engorroso por variar continuamente la declinación; a distancias menores debe pasarse a usar la brújula giroscópica.

La navegación astronómica reviste en estas regiones un carácter muy singular, pues, naturalmente, resultan inútiles todas las reglas que en las latitudes medias y bajas se fundan en el orto y ocaso de los astros.

Por último, la navegación radioeléctrica es mucho menos cómoda y segura que en otros lugares del globo. La dificultad de establecer estaciones radioeléctricas terrestres en aquellas apartadas regiones hará que su número sea muy escaso, y en consecuencia, la red de ondas será poco densa. Además, la meteorología ártica perjudica muchas veces la propagación de dichas ondas. Las auroras boreales, por ejemplo, suelen estorbarla; también la frecuente ausencia de la capa de Heaviside impide la reflexión de las ondas cortas y medias, por lo que prácticamente sólo las largas (que, como es sabido, se propagan en curva) pueden ser eficazmente empleadas.

Aunque se está hablando mucho de la posible utilización de las rutas árticas en la futura guerra aérea, existen suficientes razones para sostener todo lo contrario. Los inconvenientes del vuelo ártico los acabamos de reseñar y son muy dignos de ser tenidos en cuenta. En cambio, una ventaja es evidente: ser las rutas árticas las más

cortas entre los territorios metropolitanos de Rusia y los Estados Unidos. Pero no creemos que nadie se aprovechará de esta única ventaja: los rusos, por falta de aviones de bombardeo estratégico; los americanos, porque les traerá más cuenta acortar la distancia de vuelo pasando a operar desde el cordón de bases avanzadas que por el Oeste, Sur y Este rodean al territorio eurásico ocupado por los rusos.

Ingenios radiodirigidos. — Si los ingenios radiodirigidos van impulsados por motores de reacción, pueden llegar a tener bastante autonomía, pero quedan siempre expuestos a ser alcanzados por los cazas enemigos; tal fué el caso de la V-1 alemana, con sus 500 km/h., fácil víctima de los "Spitfires" y "Tempest".

Si van provistos de motor cohete, alcanzan velocidades extraordinarias (4.000 km/h. en la V-2), que los hacen prácticamente invulnerables a la caza y A. A. A.; pero en cambio su autonomía es bastante reducida, pues el peso de combustible necesario crece con el cubo o con la cuarta potencia del alcance, y al aumentar éste, el peso del ingenio radiodirigido llegaría a ser prohibitivo.

Aun suponiendo que se llegara a los grandes alcances, quedaría por resolver el problema de la precisión, problema que abarca varios aspectos:

a) A tales distancias, forzosamente tienen que ser muy apreciables los errores derivados de la imperfección de los mapas actuales y los debidos a los defectos al calcular el trazado de su itinerario.

b) Si se les hace seguir las rutas árticas, ya hemos indicado antes la dificultad de la propagación de las ondas radioeléctricas, con lo que la dirección mediante ellas de estos ingenios sería hartamente insegura.

c) Sea cual sea la ruta que se les haga seguir, en cuanto la hayan recorrido en más de su mitad los mecanismos receptores de a bordo quedarán más próximos de las estaciones terrestres enemigas de perturbación que de las propias de dirección. Por ello, a medida que el ingenio radiodirigido se acerca al blanco se hace más difícil la dirección desde su base de lanzamiento y más fácil

la desviación e interferencia por parte del enemigo.

Además de todas estas razones están otras no despreciables, como son las económicas. Este tipo de armas resultan muy caras, ya que con su uso se autodestruyen.

En conjunto, pues, no es fácil que los ingenios radiodirigidos sean empleados en gran escala, tal como mucha gente se imagina, para batirse de continente a continente, sino que lo probable es que sólo sean utilizados para pequeñas distancias. La bomba radiodirigida desde el avión lanzador y el proyectil antiaéreo radiodirigido desde tierra parecen ser los de mayor porvenir.

Al acabar la segunda guerra mundial, Alemania era, con mucho, el país que estaba más en cabeza en lo relativo a los ingenios radiodirigidos, llevando varios años de ventaja a los demás países. En la actualidad, ¿cuál es el estado de la técnica americana y rusa en este sentido?

Nada en concreto se sabe de Rusia; sólo cabe conjeturar que allí deben tener trabajando a numerosos especialistas alemanes en esas materias; especialistas que seguramente echarán de menos una adecuada industria de precisión, de la que Rusia carece por haber concedido la atención, casi exclusivamente, al desarrollo de la industria pesada. En este aspecto, Suiza tiene más facilidades que Rusia para abrirse camino en este campo tan interesante de los ingenios radiodirigidos. Es probable sin embargo, que los rusos hayan suplido esta deficiencia de su patria, llevando a ella industrias de precisión de las fábricas desmanteladas en Europa.

Los americanos denominaron "operación Paperclib" a la búsqueda, contrata y traslado a los Estados Unidos de los mejores técnicos alemanes; la remesa consiguió incluir a von Braun (inventor de la V-2) y otros especialistas que actualmente se encuentran trabajando en Norteamérica. Frecuentemente la prensa nos informa de las experiencias que dicho país está realizando con estas armas radiodirigidas, tanto en tierra como en la mar; una de ellas fué la realizada en septiembre de 1947, en el Atlántico, lanzándose V-2 desde la cubierta del portaviones "Midway" de 45.000 toneladas.

¡Quién sabe lo que se estará fraguando en los talleres, laboratorios y campos de experiencias! Pero por maravillosos que sean los ingenios radiodirigidos que de ellos salgan, es de suponer que nunca desbancarán de los cielos al avión pilotado porque el hombre, en la lucha, será siempre factor esencial.

Desembarco.

En la última guerra se calcula que sólo el 10 por 100 de las bombas acertaban en sus blancos. Ante tal imprecisión, y cuando interesó asegurar la destrucción del objetivo se sustituyó varias veces el bombardeo por el desembarco aéreo de equipos de zapadores. Además, contra las industrias subterráneas lo único eficaz será la acción de tropas aerotransportadas ya que, naturalmente, los objetivos enterrados resultarán invulnerables al bombardeo. Parece, pues, probable que en una próxima contienda, el desembarco aéreo se generalizará, adquiriendo una importancia cada vez mayor.

La experiencia de la última guerra ha puesto también de manifiesto que las comunicaciones han sido los mejores objetivos para el ataque aéreo porque su destrucción es lo que más ha perjudicado al enemigo, tanto al limitar su capacidad de maniobra y abastecimiento en la zona avanzada, como al dislocar su economía de guerra en la retaguardia.

En consecuencia, pues, los desembarcos aéreos se aplicarán preferentemente contra las comunicaciones, siendo conveniente que se vean precedidos por acciones de bombardeo sobre la comarca vecina, para desgastar y deprimir al enemigo y compensar así la inferioridad de las fuerzas desembarcadas; bombardeo en el que no podrá emplearse la bomba atómica porque la radiactividad que ésta deje en el terreno sería luego peligrosa para las tropas propias. Por análoga razón resultará prohibitivo el uso de armas biológicas.

Si los desembarcos aéreos son de grandes contingentes de tropas, su misión será probablemente la de ocupar un importante núcleo de comunicaciones para negar su uso al enemigo; en esos casos, la cabeza de puente será amplia, dispondrá seguramente

de aeródromos por donde abastecerse, y pasará a constituir un núcleo regular de actividad militar. Pero las operaciones más frecuentes y eficaces no serán las que comprometan a grandes efectivos, sino aquellas que se realicen con pequeños destacamentos de zapadores que desembarquen en la proximidad del puente, estación o vía señalado como objetivo, lo vuelen con la ayuda de la quinta columna local y se amparen después en la clandestinidad.

¿Cuándo tendrán lugar los desembarcos aéreos? No es probable que se produzcan al principio de las hostilidades porque no será extraordinariamente grande la diferencia inicial entre los dos potenciales aéreos en pugna. Habrá que esperar un cierto tiempo hasta que se produzca un franco desequilibrio de fuerzas que proporcione la marcadísima superioridad aérea que es imprescindible para poder emprender con éxito cualquier operación de desembarco aéreo.

¿Cómo se desembarcará? El descenso de paracaidistas adolece del grave defecto de su falta de precisión y concentración que únicamente puede ser mitigado verificando los lanzamientos a baja altura y a un ritmo rápido. Más prometedor se presenta en cambio el uso del planeador, depositando agrupados al personal y a sus medios de combate.

En conjunto es lógico suponer que las tropas aerotransportadas jugarán un importante papel en la futura guerra aérea, siendo un aspecto sumamente interesante el de su cooperación con los agentes de la quinta columna, saboteadores, etc., situados en territorio enemigo.

C a z a .

En la segunda guerra mundial se pudo ganar la superioridad aérea en las batallas de Polonia, Inglaterra, Guadalcanal, Alamein, Imphal, Okinawa, etc., porque se trataba de parajes de dimensiones relativamente reducidas. Alemania era ya mayor y a los aliados les costó varios años llegar a dominar la integridad de su techo. En Rusia el dominio del aire no sólo no se disputó sobre la retaguardia del país, sino ni siquiera sobre la totalidad de la línea terrestre de contacto; el dominio del aire fué siempre muy local.

En la tercera guerra mundial el frente de contacto será mucho más largo que el ruso-alemán de la última guerra, y a los anglosajones les será muy difícil llegar a dominar el inmenso volumen de los cielos rusos.

¿Cuáles son las probables características de los cazas y el carácter de su actuación? Es de creer que los cazas de escolta serán principalmente de reacción con suplementos cohete que hagan de "taca" cuando se presente el combate; pero para los vuelos de gran autonomía, los bombarderos no podrán ir flanqueados por los cazas de acompañamiento; tendrán que defenderse bien con su alta velocidad bien llevando cazas a remolque o cazas parásitos.

Para las misiones de interceptación se utilizarán aviones cohete de gran velocidad ascensional; su eficacia combativa quedará sin embargo muy restringida mientras no se consiga dotarles de una autonomía algo mayor que la exigua de que hoy disponen.

Dadas las grandes velocidades a que se desarrollará la lucha aérea, las trazadoras dejarán de ser útiles. El combate en sí diferirá extraordinariamente del hasta ahora conocido. Se acabó el atractivo de las finas maniobras del caza; éste ya, en vez de un inquieto luchador que se revuelve ágilmente, será una rauda flecha en pos del enemigo.

En cuanto a la antiaeronáutica, las grandes velocidades han hecho inútiles a los fonolocalizadores, los cuales han pasado a ser totalmente sustituidos por los detectores radar; éstos son mucho más precisos y tienen un alcance notablemente superior, aunque siempre limitado por el horizonte óptico.

Finalmente entre las armas antiaéreas, las más importantes, sin duda, serán los proyectiles cohete radiodirigidos.

Apoyo a las Fuerzas de superficie.

Es indudable que a más velocidad de vuelo corresponde menos tiempo de fuego en los cañones, cohetes y ametralladoras, y menos precisión en los lanzamientos de bombas. ¿Cómo se hará compatible esa misma gran velocidad de los aviones, con la necesidad de que su actuación resulte precisa sobre objetivos tácticos, generalmente de pequeñas dimensiones? Por ésto, la tendencia es a desplazar las misiones de la aviación ha-

cia la inmediata retaguardia del frente; con ello se dejará de operar sobre las sinuosidades y enmascaramientos de las primeras líneas para actuar más fácil, segura y eficazmente contra las comunicaciones, de trazado más rectilíneo e identificable que aquellas.

Está corrientemente admitido que la última guerra ha consagrado al portaviones como el núcleo de las escuadras, desplazando al acorazado sobre el que ya no recae el peso capital del combate. Sin embargo el acorazado subsistirá pero más bien como potencia artillera, protectora del portaviones, buque que ha pasado a asumir el principal papel ofensivo en la mar.

¿El surtidor de agua y gases, provocado por las bombas atómicas, duchará de radiactividad a los barcos haciéndolos inhabitables? ¿Podrán los futuros y velocísimos cazas despegar y tomar cubierta en las limitadas dimensiones de un portaviones? Tal vez la solución se encuentre en el despegue por catapulta y en la toma de cubierta sobre un patín ventral, lo cual—eliminada la hélice—no parece ofrecer dificultades.

Así como les hemos asegurado una eficaz aplicación en la antiaéronáutica, también creemos que los ingenios radiodirigidos la tendrán en las cortas distancias de los futuros combates aeroterrestres y aeronavales.

* * *

Por último, para terminar, traemos el testimonio de un hombre de la calle, usando esta expresión, no en el sentido peyorativo, sino atribuyéndole el valor de representación del estado general de opinión del país. Nos referimos al abogado Thomas Finletter, el cual, al ser requerido por el Presidente de los Estados Unidos, para que, junto con otras personalidades civiles, emitiera su juicio sobre la conveniente orientación del rearme, expresó en su informe colectivo: "Debemos contar con una concepción nueva de la estrategia y con que el núcleo de este concepto sea la Aviación militar".

De ésto ya estaban convencidos los militares; lo están ahora también los paisanos. La futura guerra se decidirá en los cielos; la ganará el que en ellos resulte victorioso.

