

## ¿Cómo puede la caza recobrar su libertad táctica?

Por ALEXANDER P. DE SEVERSKY

(Del «U. S. Air Services», marzo 1934)

Al comienzo de la Guerra Mundial los pocos aeroplanos que entonces existían fueron utilizados tan sólo para reconocimiento y carecían de todo género de armas. Sin embargo, muy pronto saltaron a la vista las posibilidades del aeroplano como arma ofensiva, y los constructores aeronáuticos de todos los países combatientes concentraron su atención en varios tipos militares de aeroplanos. De este modo la ciencia aeronáutica y el arte de volar recibieron un colosal impulso. Nacieron los aviones de caza y bombardeo y el radio de acción y la velocidad de los aviones de observación aumentaron considerablemente. El reconocimiento lejano y la precisión de tiro de la artillería fueron realizados casi en su totalidad por vía aérea.

En el año 1918 el aeroplano ha tomado una parte importantísima en el conflicto y alteró decisivamente el carácter de la guerra. En el momento del armisticio la Aviación de caza tenía la supremacía del aire y el dominio del aire en el frente dependía en absoluto del movimiento de esta rama del servicio. Las operaciones de observación y bombardeo estaban sujetas a la estrategia y a la fuerza de la Aviación de caza en cada sector del frente. Frecuentemente la mera presencia en el aire de los aviones de la caza enemiga daba por resultado el abandono de una misión de observación o bombardeo, y en consecuencia el bombardeo tan sólo podía ser realizado bajo la protección de las sombras de la noche.

No obstante, en las guerras futuras no prevalecerá este estado de cosas. Los modernos aviones de observación y bombardeo están actualmente equipados para librar sus propios combates y están entrenados para defenderse contando con sus propias fuerzas.

Los últimos perfeccionamientos en la Aviación de bombardeo indican claramente que sería suicida para un avión de caza armado tan sólo con ametralladoras empeñarse en un combate singular con un avión de bombardeo. En efecto, si los constructores y proyectistas de aviones de bombardeo dejasen a un lado la idea de un avión de transporte ornado de ametralladoras y dedicasen sinceramente sus esfuerzos y talento a la producción de un verdadero guerrero del aire, se podría realizar un avión de bombardeo que fuese virtualmente inmune no sólo a los ataques de un solo avión, sino a toda una formación de cazas del presente tipo, llevando el armamento usual en la actualidad.

Hay que admitir que desde la terminación de la guerra ha habido poco progreso en la Aviación de caza. Cierto es que los modernos aeroplanos son de estructura más fuerte y su velocidad, subida y manejabilidad son mejores; pero en esencia tienen la misma planta anticuada de 1918 y prácticamente el mismo armamento. En consecuencia, en el combate deben emplear la misma táctica.

El moderno monoplaza de caza es todavía un adversario para otro avión enemigo de la misma clase, pero ya no tiene la hegemonía del aire. El moderno avión de bombardeo ya no le teme. Es evidente que hemos llegado a una situación que frecuentemente se encuentra en la historia de la guerra. Nuestra defensiva en el aire es por el momento superior a nuestra ofensiva, y precisamente en este momento cuando la Aviación de bombardeo, arrastrada por el éxito de sus performances, se considera inmune contra el ataque de cualquier clase de Aviación, el péndulo está presto a cambiar de dirección y la situa-

ción se resolverá por el axioma fundamental de la guerra. Es obvio que el ataque a la Aviación de bombardeo por aviones de caza tendrá que cambiar por completo. Esto quiere decir que habrá que utilizar un armamento por completo diferente.

Una situación análoga existe, en la evolución de la guerra naval, entre el navío de línea y el destructor. El último, a pesar de su menor tamaño, osa atacar al navío de línea. ¿Por qué? Porque utiliza contra su adversario torpedos en vez de artillería.

El pequeño destructor, utilizando las ventajas tácticas de su velocidad y manejabilidad, emplea invariablemente en sus ataques el principio de la sorpresa. Descarga una salva de torpedos. Un impacto en un lugar vital basta para destruir el blanco, o por lo menos para reducirlo a la impotencia. El destructor ni siquiera intenta empeñarse en combate artillero con su adversario, mucho más poderoso. Esto sería suicida. Ejerce su potencia total durante el primer ataque y abandona inmediatamente el campo de combate buscando su seguridad en su velocidad. Si esto es cierto para el caso del destructor, también lo será para un avión de caza.

Actualmente, el moderno avión de bombardeo es el navío de línea del aire. El pequeño y rápido avión de caza es el destructor del aire, y por lo tanto, debe de estar provisto de un armamento comparable al torpedo tan eficazmente usado por el parangón naval. Debe ser capaz de descargar una salva de proyectiles de gran calibre en serie cerrada.

Esta necesidad ya ha sido comprendida, y la utilización de bombas por los aviones de caza en su ataque a los de bombardeo ha sido recomendada. Aunque esto corresponde a un riguroso razonamiento lógico tiene diversas desventajas. Un impacto directo de una bomba destruiría indudablemente al avión de bombardeo, pero en las condiciones actuales de la guerra aérea, el hacer un impacto directo sería realmente un cometido muy difícil de llevar a cabo.

En primer lugar, prescindiendo del hecho de que se emplee un método de bombardeo horizontal o en picado, a causa de la pequeña velocidad inicial de la bomba, tan sólo estrechos sectores inmediatos al avión de bombardeo son susceptibles de tal forma de ataque. Estos sectores, naturalmente, recibirían un fuego defensivo concentrado. La trayectoria en picado de un caza armado con bombas no podrá quedar oculta para un avión de bombardeo.

La situación en bombardeo horizontal es todavía peor. Bajo una condición prefijada existe solamente un punto en el cielo desde el cual puede ser lanzada la bomba para alcanzar el blanco. Este punto será conocido para el avión de bombardeo con mucha más exactitud que para el mismo avión de caza. El situarse en este punto sería suicida para el avión de caza armado de bombas, pues el correspondiente sector estaría completamente cubierto por fuego concentrado.

En consecuencia, la utilización de bombas por la Aviación de caza queda fuera de consideración. Su uso priva a la caza de sus mejores cualidades potenciales, la manejabilidad y la explotación del elemento de sorpresa. Las probabilidades pesan extraordinariamente a favor de los aviones de bombardeo.

Pero ¿cómo se ha de arreglar la Aviación de caza para utilizar proyectiles de gran calibre? ¿Cómo podrá recobrar la caza su libertad táctica? La contestación es que en vista de que el

peso de las armas de gran calibre y su fuerza de retroceso son prohibitivos, deberá utilizar bombas con velocidad inicial.

En la historia de la evolución técnica ha sucedido repetidamente que un producto o un método han sido desechados tan sólo para volver a tener más tarde un uso universal. Los cohetes han sido utilizados durante muchos años, y durante la última guerra fué utilizado un cañón sin retroceso que tiraba en dos direcciones. Fueron eliminados porque los aeroplanos y su táctica eran primitivos y el conocimiento de la guerra aérea estaba en su infancia. Actualmente, el elevado grado de perfección que los aviones de bombardeo han alcanzado en sus performances y táctica vuelve a poner sobre el tablero la cuestión del empleo de aquellas armas por los aviones de caza.

El autor ha tenido recientemente una conversación con el señor Von Opel, de Alemania. Sus trabajos en la propulsión por reacción son bien conocidos. Parece que podrán ser construidas unidades en las cuales la mitad del peso sea carga explosiva y la otra mitad quede reservada para el equipo y la potencia motriz necesarios para acelerar la citada carga explosiva con una velocidad y precisión asombrosas y con un alcance muchísimo mayor que el de las actuales ametralladoras.

Durante la guerra europea se inventó un cañón sin retroceso en el cual el proyectil consistía en dos mitades lanzadas en dos direcciones. Este cañón era similar al Davis empleado por la Marina norteamericana. Sin embargo, existía una gran diferencia. La expansión inicial de los gases en el cañón que nos ocupa, era absorbida por las paredes del mismo proyectil y no

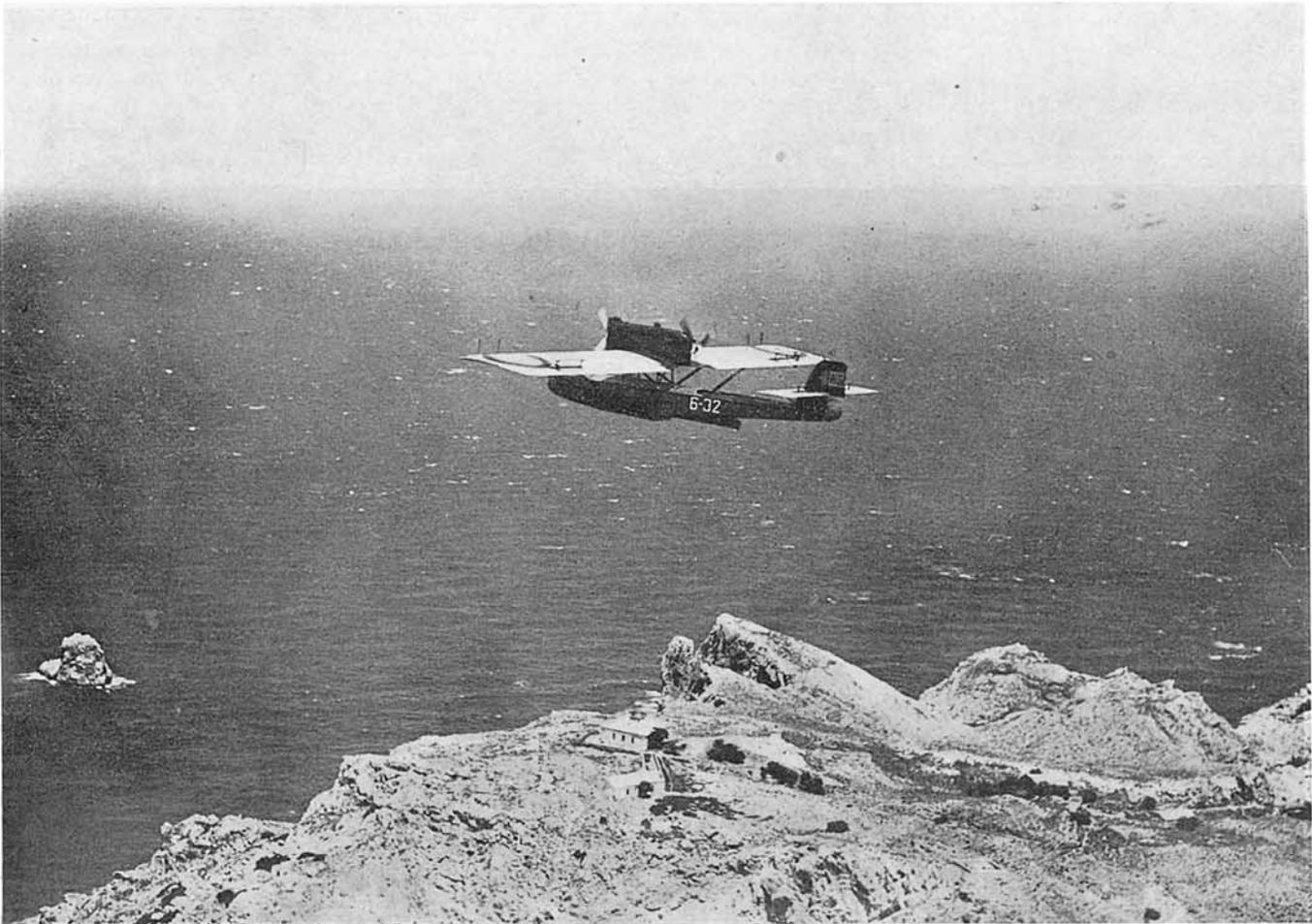
por las paredes del cañón, lo cual permitía construir un cañón bastante ligero, y el peso total del proyectil, juntamente con el cañón, era tan sólo el doble del peso del proyectil mismo.

El primer modelo fué construido bajo el principio de doble cañón. Eran dos proyectiles de 82 milímetros para ser disparados aisladamente o en una salva. Fueron instalados en un hidroavión ligero. Con este cañón se hicieron un buen número de disparos con notable precisión a una distancia de 100 yardas. Una vez pasada la prueba, toda la instalación estaba tan sólidamente montada como en el momento de ser colocada a bordo.

En las circunstancias actuales, sobre un avión de caza se podría instalar una batería de cuatro, seis o más cañones de este tipo. Los proyectiles explotarían con el impacto y calculados automáticamente para la distancia. Un simple visor serviría para apuntar el cañón a cualquier distancia dada.

Armados con tal artificio, los aviones de caza poseerían un poder artillero ofensivo análogo al de un crucero y podrían atacar desde cualquiera dirección a una formación de bombardeo desde arriba, desde abajo o desde el mismo nivel. Entonces la caza podría volver a utilizar el elemento de sorpresa con gran ventaja y hacer útiles sus condiciones de velocidad y maniobrabilidad. En esta forma, un avión de caza se podría colocar virtualmente a voluntad en una determinada posición respecto a la formación de bombardeo, tal que quedase bajo el menor número posible de cañones enemigos.

Usando un armamento así, la Aviación de caza recobraría su fuerza y su libertad táctica.



Un Dornier «Wal» de los que participaron en la Vuelta a España de hidros militares en vuelo sobre las islas Medas, islotes situados en la costa de Gerona, frente a la desembocadura del Ter.