

Las olvidadas Unidades de escolta

Por JOSE JUEGA BOUDON
Comandante de Aviación.

Este tipo de unidades ha nacido como una imperiosa exigencia de la guerra aérea que se ha dejado sentir desde los primeros pasos de la aviación militar con la suficiente claridad para poder competir con cuantos tratadistas de la guerra en el aire pretendieron ignorarla. En efecto, ya en 1915 las misiones francesas de bombardeo necesitaron ir protegidas por aviones de escolta como remedio más eficaz para luchar contra el gran desgaste sufrido por dichas unidades en sus primeras incursiones sobre el territorio enemigo.

Fueron entonces utilizados unidades y aviones no expresamente preparados para este tipo de misión, y lo mismo puede decirse que ha ocurrido hasta nuestros días como consecuencia de una serie de factores de diversa naturaleza, y, sobre todo, la citada poca importancia que los comentaristas les han concedido, mientras, por el contrario, dedicaban sus más encendidas páginas al avión de batalla, capaz de resolverlo todo en el aire. Una y otra vez se ha impuesto la realidad, y después del tiempo y los esfuerzos empleados en proyectar y construir aviones como el S-79, He-III y B-17, hemos visto terminar la última guerra empleando simultáneamente catorce Regimientos de aviones no proyectados para escolta, protegiendo las acciones de otros nacidos después de largos años de trabajos para llevar a cabo la guerra en el aire a despecho de la oposición que pudiera ejercer la aviación enemiga.

Vemos, pues, cómo las unidades de escolta van naciendo debido a necesidades de momento y aprovechando material y personal destinado a otras misiones. La idea tan antigua en la mar, de que las unidades de batalla deben ser protegidas por otras dotadas de mayor rapidez y más maniobreras,

tarda en abrirse paso en cuanto a la guerra en el aire se refiere. Hubo algunos momentos, por ejemplo, durante el empleo del S-79 en nuestra guerra de liberación, en que pareció tener realidad la afirmación de la posibilidad del empleo de este tipo de aviones sin necesidad de escolta de ninguna clase. Sin embargo, un examen más detenido nos debe llevar a la conclusión de que, si bien esto fué cierto, no lo fué menos el que la aviación roja carecía de una caza moral y materialmente adecuada a las circunstancias de aquellos momentos. No creo que el S-79 pudiera realizar misiones sin escolta si la caza roja tuviera un personal con suficiente espíritu agresivo y dotada con material como los "Hurricane" o "Morane" contemporáneos del mencionado S-79, y ello quedó plenamente demostrado poco después de la entrada de Italia en la guerra en 1940.

Algo semejante ha ocurrido en la pasada contienda. Las aviaciones alemanas, inglesas y americanas, y lo mismo pudiéramos decir de las restantes, prepararon sus aviaciones con vistas al conflicto, sin tener en cuenta la posibilidad de verse obligados a asignar fuertes escoltas a los aviones construídos especialmente para desarrollar la guerra en el aire, sin protección de otras unidades aéreas.

Vemos así cómo se planean y realizan aviones como el B-17 diseñado ya en 1936, con su alta velocidad de crucero, próxima a los 400 kilómetros por hora; su techo con carga militar completa, por encima de los 8.000 metros, y su gran autonomía, que ya en aquella época le permitía lanzar casi tres toneladas de bombas a más de mil kilómetros de su base, y con una protección confiada a su techo, su velocidad y a la potencialidad del armamento del que iba abundantemente provisto. Este primer proyecto,

verificado cuando la guerra era todavía una contingencia remota, nos dice elocuentemente cuánta era la preocupación por dotar a las aviaciones respectivas de un material que atendiese a las características reseñadas. Sobre este primer modelo se trabaja insistentemente a fin de perfeccionarlo y mejorar aun más sus nada comunes características.

Nada sabemos, por el contrario, de que iguales desvelos fueran empleados en proyectar y realizar aviones destinados a suministrar una escolta a cualquier clase de formaciones aéreas, ya en el campo de la aviación táctica, y menos aún en el de la aviación estratégica. Basta un repaso a las características de los aviones rápidos de aquel momento para convencernos de *que carecen en absoluto de adaptabilidad a las condiciones en que pocos meses después tuvieron que ser empleados.*

Naturalmente, pronto las duras pérdidas sufridas aconsejaron que la protección en las incursiones, al principio encomendadas únicamente al armamento y características de los bombarderos, corriese a cargo de otras formaciones con misión de protección y escolta. Hubo para ello que zanjar no pocas dificultades y acudir además a ingeniosos recursos, tanto en el orden técnico, como en los dispositivos tácticos y en las medidas que se iban adoptando para su empleo. El principal escollo fué la falta de autonomía del material que hubo necesidad de emplear. Muchas veces se modificó el dispositivo de protección y las facultades de los escalones que intervenían. Caza "Lightning" y "Thunderbolt" (P-38 y P-47), aprovechando *su exceso de potencia*, fueron utilizados en estas misiones con depósitos suplementarios de combustible, y últimamente, ya en 1944, el "Mustang III" (P-51), convertido en caza de gran autonomía *por la potencia* de su nuevo motor Merlin de 1.650 cv., que le permitía transportar gran cantidad de gasolina, prestó excelentes servicios en este cometido. Pero el camino a recorrer fué largo, y el tiempo perdido en toda esta transformación influyó decisivamente en la marcha de la ofensiva de bombardeo sobre la Europa ocupada. Primeramente los bombarderos fueron acompañados hasta la zona de despliegue de la caza, ya que la autonomía de la escolta no permitía otra protección; más tarde se recurrió

a los depósitos suplementarios de 100 galones, que resultaron insuficientes y fueron posteriormente reemplazados por los de 300 galones, con el consiguiente aumento de peso y disminución de velocidad y manejabilidad, teniendo entonces que consumir la gasolina de estos depósitos durante la aproximación y lanzándolos, ya vacíos, al llegar a la zona de despliegue de la caza enemiga a fin de recuperar la velocidad y maniobrabilidad perdidas durante esta primera fase del vuelo. Como se ve, un proceso que pudo ser abreviado si una política previsorá se hubiera enfrentado años antes con la exigencia inevitable que habían de manifestar las Fuerzas Aéreas durante los períodos posteriores de la guerra.

Si todo lo anterior queda dicho del material, lo mismo podemos decir en cuanto a la organización de unidades de escolta se refiere. Ya hemos anticipado que los aviones de bombardeo habían sido proyectados para efectuar sus misiones sin unidades de escolta, y de esta forma iniciaron sus bombardeos al principio de una guerra que vería bien pronto que para cada bombardero que despegaba en cumplimiento de una misión era necesario un avión de escolta que lo protegiese; y al final de la guerra, la composición, por ejemplo, de la 8.ª Fuerza Aérea Norteamericana era la siguiente:

Cuarenta Regimientos de Bombardeo pesado.

Quince Regimientos de escolta.

Dos Regimientos de información.

Y si tenemos en cuenta que un Regimiento de escolta tiene cerca de tres veces más aviones que uno de bombardeo, vemos que la razón de uno a uno no es exagerada.

Pronto se hizo patente la necesidad de organizar unidades especialmente destinadas a escoltar a los aviones de bombardeo y a dotarlas de un material adecuado a sus misiones. Todo ello, claro está, dentro de las disponibilidades del momento y con los apremios de tiempo que las operaciones en marcha exigían. La mayor parte de estos nuevos Regimientos son organizados en Norteamérica durante los años 1943 y 1944, en donde eran sometidos a un período de entrenamiento de duración variable, entrando a formar parte de sus cuadros oficiales pro-

cedentes de otros Regimientos, y con una experiencia adquirida en varios teatros de operaciones, que eran empleados en entrenar a los pilotos bisoños en los sistemas de ataque entonces utilizados en la guerra del aire, y con cuya contribución se abreviaban los plazos de preparación del personal de vuelo y se hacía posible atender a las apremiantes necesidades de la guerra en marcha.

Estas unidades, organizadas para combatir a miles de kilómetros del lugar en donde habían tenido nacimiento, se formaron atendiendo a darles un carácter eminentemente ejecutivo y ajeno a toda idea que no fuese la apremiante satisfacción de las necesidades que habían de remediar. Se procura agrupar bajo un mando aquello que efectivamente es posible mandar. Teóricamente, como pequeñas unidades que eran, debían carecer de servicios, de los que, sin embargo, fueron ampliamente dotadas. Su material fué homogéneo mientras lo consintieron las continuas exigencias de perfeccionamientos solicitadas a la técnica. Durante los períodos de cambio de material, forzosamente los grupos que constituían los diversos Regimientos quedaban durante varias semanas equipados con material diferente, lo que se procuraba abreviar con un intenso entrenamiento de las tripulaciones, instrucción, que era necesario hacer compatible con el cumplimiento de las misiones confiadas, y que no cesó durante la permanencia en acción de estas unidades. Resumiendo todo lo anterior en algunas cifras, diremos que esta clase de Regimientos, formados por tres grupos de cuatro patrullas, reunían un total de 1.600 hombres bajo el mando de un coronel auxiliado por una Plana Mayor. La importancia que en ellos tuvieron los servicios no es atribuible al carácter de su misión, y de ello tenemos ejemplos en otros Regimientos de Caza y Bombardeo. Sin entrar en detalle, estos servicios comprendían, en líneas generales, servicios de carácter técnico, y servicios administrativos.

Tales son:

Servicios Técnicos:

- Servicio meteorológico.
- Parque.
- Pista (entretenimiento de aviones).
- Transportes.

Transmisiones.

Equipo.

Paracaídas.

Armamento.

Carga de bombas.

Carga de gasolina.

Control de vuelo y navegación.

Los Servicios Administrativos eran:

Contabilidad.

Estadística.

Pabellones.

Acuartelamiento.

Almacén.

Talleres.

Y aparte debemos citar el servicio religioso (dos capellanes, uno católico y otro protestante), y el servicio sanitario.

El personal, absorbido por todos estos servicios, era forzosamente elevado. La sección de operaciones del Regimiento comprendía ocho hombres al mando de un capitán. La sección de información comprendía cuatro solamente, el control de vuelo ocupaba 24 hombres; la enfermería, 14, y las transmisiones, 10. En conjunto, la Plana Mayor del Regimiento comprendía unos veinticinco jefes y oficiales y unos sesenta hombres.

En los grupos ocurría algo parecido; la sección de operaciones era servida por seis hombres; información, cuatro. El servicio de pista de un grupo absorbía unos cien hombres; el armamento, treinta y seis; la cocina, ocho; intendencia, cinco, y en conjunto, un grupo se componía de trece secciones.

Así se explica que con un reducido número de personal volante que superaba en poco al centenar de pilotos, alcanzase la elevada cifra de 1.600 hombres el conjunto de una unidad de estas características.

Una unidad como ésta, que hubiera actuado durante el último año de la pasada guerra, llevaría a cabo un número aproximado de cuatrocientos servicios, en su mayoría de escolta, aun cuando también fueron empleadas como cazabombarderos y en misiones mixtas. Es decir, que hicieron aproximadamente un servicio diario. En cuanto al personal, sufrirían más de sesenta bajas, sin

contar los obligados a tomar tierra por avería y cogidos prisioneros, y por este motivo perdería un jefe de Regimiento y cuatro o cinco jefes de Grupo. Todo comprendido dentro del mismo período de tiempo. Generalmente operaron desde la misma base y cambiaron de dos a tres veces de material de vuelo.

Ha podido verse de todo lo anterior que hemos estado refiriéndonos a una unidad organizada y puesta en servicio con una cantidad de medios de todas clases, que tal vez no permita deducir de su estudio las enseñanzas que pudieran derivarse, pero su conocimiento nos interesa por tratarse de las unidades de escolta formadas en los últimos momentos de la guerra pasada, y que actuaron hasta el día de la victoria aliada. Su mayor enemigo fueron las condiciones meteorológicas que dificultaron sus misiones, e incluso llegaron a imposibilitarlas en algunas ocasiones. Escoltar una formación de bombarderos en condiciones de mala visibilidad resultó bastante más difícil que hacerlo frente a la caza enemiga. Otra dificultad pareció desprenderse del enlace entre bombarderos y aviones de escolta. Las formaciones adoptadas por los bombarderos hacían, en ocasiones, particularmente penosas las misiones de esta índole.

Naturalmente, no debemos perder de vista que su esfuerzo principal fué realizado en el último año de la pasada guerra, y cuando la aviación alemana veía ocultarse el sol de sus victorias deslumbrantes en los cielos de Polonia, Francia y Creta, y se batía en retirada, próxima ya a su colapso final.

Y concluida la guerra y pasados los primeros años de la presente postguerra, ha sonado la hora de teóricos y tratadistas, y también la de los proyectistas. ¿Se volverá a caer en los mismos errores de la pasada postguerra? Es todavía pronto para juzgarlo dado el estado actual de los planes de rearme. Por lo pronto, en Norteamérica proclaman que poseen los mejores y más rápidos bombarderos del mundo. Algunos tipos alcanzan mayores velocidades que los cazas empleados en la última guerra, y apenas inferiores a los más rápidos del momento. Nada se sabe, por el contrario, de algún avión que pueda dar escolta a los nuevos bom-

barderos. Tal vez, como en ocasiones anteriores, se la considere definitivamente innecesaria. No se debe negar que las dificultades a una escolta eficaz en algunos casos parecen insuperables. ¿Qué formaciones adoptarán los bombarderos de reacción? Por otra parte, las autonomías indispensables sobrepasan a todo lo imaginable en la anterior contienda. Como un hecho, se puede afirmar que los aviones de caza en servicio carecen de las características esenciales para este tipo de misión, aun en mayor grado que los cazas de la guerra pasada. Por otra parte, no se puede precisar, hoy en día, qué es lo que se debe exigir al avión de escolta del futuro.

En el campo experimental y como tímidos ensayos podemos referirnos al avión parásito, al remolcado, al abastecido de gasolina en vuelo, y, por último, al "destructor" o avión que, sin ser tan maniobrero como los antiguos cazas, tenga la suficiente libertad de movimientos para impedir a la caza interceptadora una cómoda aproximación a la formación de bombarderos atacantes. El ya citado concepto naval de la escolta parece presidir el empleo de este último tipo de aviones, que aun cuando ya utilizado con ligeras variantes en la pasada guerra, y por cierto, que no con gran éxito, parece ser la forma de protección que con más posibilidades cuenta en el futuro. Estos aviones de gran autonomía deben ser polimotores, dotados de un margen de velocidad superior a la de los bombarderos, que les permita tomar posiciones determinadas en caso de intervención de la caza interceptadora a fin de rechazar a los asaltantes o dificultar su ataque mediante el empleo de una gran potencia de fuego. Su misión puede complementarse con su empleo en el despliegue de contramedidas, radio u otras misiones auxiliares de la formación principal. En una palabra, desempeñarían el papel que los destructores realizan en una formación naval.

El avión parásito, otra experiencia de los últimos años durante los cuales ha sido el objeto de repetidos ensayos con los que se intenta resolver el problema de la escolta en las incursiones de gran autonomía, parece tropezar con las dificultades relativas a la merma que en la capacidad de transporte sufrirían los aviones madre al tener que alojar un par de aviones de este tipo como de

hecho está previsto en los B-36, capacidad de carga, por otra parte, muy necesaria en las grandes penetraciones en el territorio enemigo a fin de poder transportar el enorme peso del combustible necesario. Además, las operaciones de enganche y desenganche del trapecio del avión madre restarían tal vez oportunidad al empleo de este tipo de cazas, lo que sería muy de tener en cuenta dada la escasa autonomía de que estos aviones podrían disfrutar. Su empleo resucitaría los combates aéreos a ultranza, ya que difícilmente se conseguirá una formación con los citados parásitos dadas las circunstancias en que tendrían lugar sus intervenciones a base de ataques desarrollados en un brevísimo espacio de tiempo aprovechando la gran velocidad de que estarían dotados estos cazas cohete. Por último, la utilización de aviones remolcados y los abastecidos en vuelo, nos hablan muy elocuentemente de la confusión existente en cómo se han de resolver en el futuro los problemas planteados por la escolla de formaciones atacantes en sus incursiones en el territorio enemigo.

Tal vez, como en la anterior postguerra, se vuelva a confiar a la velocidad y al techo de los bombarderos la mejor defensa de sus misiones, como antaño se confió en el techo y el armamento del S-79 y del B-17. Y más todavía en estos momentos en que las velocidades de los bombarderos rozan velocidades sónicas y no permiten a los aviones de interceptación un margen de velocidad para maniobrar eficazmente. Si el B-47 es capaz de realizar sus misiones a velocidades medias de 1.000 kms./h., no cabe duda que los cazas hoy en uso no tendrán muchas oportunidades de efectuar una interceptación que pueda considerarse como prohibitiva. Naturalmente, que todo lo dicho dejaría de tener aplicación tan pronto como la barrera sónica sea derribada, y de hecho así está sucediendo en el terreno de las experiencias en donde se sabe que aviones como el "Sabre" de la North American, el "Skystreak" de la casa Douglas y el Lockheed XF-90 han alcanzado velocidades en este último caso equivalentes a un número de Mach de 1,3.

Tan pronto como estas posibilidades apuntadas hagan su aparición en la producción en serie, dejará de tener sentido todo lo di-

cho, y nuevamente los bombarderos podrán ser atacados por aviones más rápidos que el sonido, aun teniendo en cuenta las dificultades que para maniobrar rápidamente tendrán esta clase de aviones, dadas las grandes velocidades a que forzosamente efectuarán sus ataques.

También los techos a que en la actualidad les está permitido volar a los bombarderos presentan a los cazas, que a duras penas pueden alcanzarlos, el problema de la dificultad de ceñirse en un viraje a la cola del avión atacado, teniendo en cuenta que el atacante se encuentra en el límite de su techo y con una carga alar muy superior a la del bombardero, lo que supone la posibilidad de entrar en pérdida o por lo menos una gran dificultad de maniobra. Es este otro hecho, que unido a la gran velocidad alcanzada por los bombarderos modernos y que ya apuntamos más arriba, asegura a los aviones atacantes del futuro cierta inmunidad que les permitirá realizar sus misiones sin la cooperación de la correspondiente escolla.

Esta es la situación del momento, que no dudamos será alterada en beneficio de los aviones interceptadores tan pronto como la barrera sónica ceda a los ataques de la técnica. Volverán a ser necesarias las fuertes escoltas y se plantearán entonces, y con un grado de urgencia que hoy no tienen, los problemas ya presentados en 1943. Pero mientras tanto, si hemos de atenernos a realidades, hemos de hacer constar que en el tan traído y llevado proyecto de los treinta Regimientos americanos, se hacía la distribución de efectivos de la manera siguiente:

Veinticinco Regimientos de bombarderos pesados.

Veinte Regimientos de Caza.

Cinco Regimientos de bombarderos ligeros.

Diez Regimientos de transporte.

Cinco Regimientos de información.

Ignoramos la distribución de efectivos del nuevo plan de cien Regimientos, puesto recientemente en marcha, pero en aquel entonces se aseguraba que como aviones de escolta se seguirían utilizando los P-51 "Mustang" y P-47 "Thunderbolt". Al parecer, la historia se repite.