VISITA A LAS BASES DE UTILIZACION CONJUNTA

DIEZ AÑOS DE COLABORACION MILITAR HISPANO-NORTEAMERICANA

UNA SERIE DE REPORTAJES DE VICENTE TALON

Un Estado Mayor instalado en un avión puede dirigir la batalla aérea mundial

DIA Y NOCHE, EL «REFLEX» SE ENCUENTRA LISTO PARA ENTRAR EN COMBATE ATOMICO

EL edificio que alberga a las tripulaciones del Reflex ofrece el aspecto de una fortaleza. Rejas de gruesos barrotes defienden sus ventanas y un alto cercado de alambre de espino lo rodea en su casi totalidad. En la puerta, un centinela controla la identidad de cuantos entran en el edificio, aunque, en realidad, aparte de los pilotos, copilotos y navegantes de bombardero, son poquísimos los que consiguen autorización para atravesar su umbral.

¿Qué poderoso resorte se encierra tras estas paredes de ladrillo rojo y estas rígidas normas de la seguridad militar? Aparentemente, ninguno. El edificio del

CAPITULO IV

Reflex no es más que una especie de hotel-academia con salones agradables, habitaciones acogedoras, aulas, largos pasillos y una serie de detalles pensados y realizados con miras a favorecer la comodidad y el confort de los ocupantes. Nada, pues, de maquinaria secreta ni de almacenes en los que se apile la destrucción nuclear. Sólo hombres: los hombres del Reflex.

La réplica atómica siempre a punto

Hablar del Reflex es referirse al sistema básico de la represalia aérea norteamericana: es tratar de aquella parte de los bombarderos del SAC y de sus tripulaciones que se encuentran en todo momento listos para, en el espacio de unos minutos, despegar de su base en misión de ataque.

Norteamérica que, según afirma, no piensa abrir fuego la primera, sino que monta sus planes desde el punto de vista de potencia gredida, no le cede al enemigo más factor positivo que el de iniciar el combate. Este desde luego, podrá lanzarse sobre los Estados Unidos en un momento imprevisto. Tal vez, mientras el presidente americano duerme en la Casa Blanca, o mientras la casi totalidad del país se encuentra en las playas y campos celebrando el día de la fiesta nacional. A todos ellos sorprenderá el ataque ruso. PERO AL SAC, NO. Minutos después de que los cohetes y aviones de bombardeo enemigos emprendan el vuelo, ya se habrá cursado la orden de alerta e inmediatamente después la de ofensiva, a los bombarderos norteamericanos. Y desde muchos países, centenares de aparatos con la blanca estrella de cinco puntas sobre el fuselaje, devorarán kilómetros en su marcha hacia territorio soviético.

Los monjes del Reflex

Cada tripulación está en Reflex o máxima alerta durante tres semanas. A lo largo de este tiempo, cada dotación de bombardero constituye una unidad de pensamiento y de acción. Piloto, copiloto y navegante van juntos a todas partes; duermen en la misma habitación; no se separan ni un momento. En el cine tienen reservadas las butacadas más cercanas a la puerta igual que en el comedor y en la capilla. Disponen de un potente automóvil provisto de sirena, equipo telefónico que les mantienen enlazados con el puesto de mando y un gran faro de luz intermitente. Cuando desean aparcar lo hacen sin sujetarse a las normas que deben observar los demas automovilistas. Ni tan siquiera han de guardar turno cuando van a la cafetería o al economato. Son, indudablemente, unos privilegiados.

Durante los días que les dura el Reflex, las tripulaciones trabajan de firme. Estudian las partes del avión que les corresponde a cada uno, discuten conjuntamente temas técnicos de aeronáutica, reciben clases de labios de profesores especializados, hacen pruebas de tiro, ejecutan tablas de gimnasia...

A veces el piloto tiene que hacer algo más que llevar los mandos de su avión. Este, por ejemplo, dispone de un casco de vuelo al que va unida una cámara fotográfica modificada. La cámara fué fabricada para ser utilizada por los pilotos de caza de reactores supersónicos mientras vuelan a grandes velocidades.

Muy a menudo, naturalmente, el mando pone a prueba a las tripulaciones del Reflex. Estando yo en Zaragoza, poco después de mediodía, escuché un zumbido que se extendía por toda la base. Ese zumbido, que apenas llamaba la atención, resonaba a la vez en las oficinas, en los subterráneos, en el cine, en los lavabos. Sólo en la capilla una luz roja sustituía, por respeto, al zumbido.

¡Alarma!

Desde el lugar que ocupaba pude ver cómo varios grupos, cada uno de ellos de tres hombres, enfundados en sus trajes de vuelo, abandonaban el comedor y saltaban al interior de sendos coches tomando la dirección de los hangares. Simultáneamente, unas ambulancias partían del hospital hacia las pistas.

En esos instantes poces cosas en la base eran tan importantes como esos automóviles sobre cuya capota parpadeaba una luz roja. Todos los demás vehículos, incluso los de la Policía, se apartaban hacia la cuneta. Y los conductores aceleraban hacia los B-47, ya tomados al asalto por los mecánicos que, por supuesto, no sabían si se trataba de un simulacro más o, por el contrario, es que había llegado el gran momento.

No pasaron cinco minutos antes de que el rugir de los motores a reacción alejasen la modorra del mediodía.

"--Esta eficacia --me dijo el capitán Brady--, se debe al tipo de vida que llevan los hombres del Reflex. Son como monjes entregados a una exigente vocación."

Puesto de mando en el aire

Dentro del dispositivo norteamericano de alerta, no hay que olvidar el puesto de mando estratégico en el aire. Se trata de un Estado Mayor de jefes y oficiales instalado en un avión, que actúa confiando a la radio su comunicación con los bombarderos en vuelo, con los asentamientos de radar, con las bases. Este puesto de mando en el cine, capaz de funcionar en cuanto haga falta, podría hacerse cargo de la dirección de la batalla aérea global. Tal cosa ocurriría si, lo que se cree muy improbable, un ataque nuclear, aniquilase el cuartel general del SAC, en Offutt.

Colaboración de los cazas

Durante veinticuatro horas al día, en cada base del mando Aéreo Estratégico y en otras que no le pertenecen como son las del TAC, una parte de los cazas pueden responder de inmediato al toque de alarma. Y de estos cazas varios se encuentran en la cabecera de pista, día y noche, listos para despegar.

A pocos metros de donde aparecen aparcados los cazas de guardia, sus pilotos descansan. Un pequeño edificio, dotado de muchas comodidades, les alberga. Allí leen, escriben, escuchan música, asisten a los programas de televisión... Si el timbre suena, lo abandonan todo y, tras breve carrera, saltarán al interior de las carlingas, pondrán en marcha el motor, tomarán impulso y, unos momentos más tarde, se encontrarán de lleno en su elemento: en el aire que ellos conocen y dominan como nadie.

Los cohetes y una vieja polémica

Una vieja polémica de encendida viveza conmueve, de vez en cuando, los ambientes de la aviación militar. Esa polémica prende en torno a la siguiente pregunta: ¿Sustituirán los cohetes a los bombarderos?

Sobre tal punto, el recientemente fallecido general Kindelán declaró a la revista "Alert Strip", que se edita en el sector norteamericano de Torrejón de Ardoz.

--Los proyectiles dirigidos son extraordinarios, pero no anulan la necesidad de tener aviones. En primer lugar, los puestos de lanzamiento de los cohetes son muy vulnerables y conocidos por el enemigo. La aviación, en cambio, puede estar gran parte en el aire, antes de que el enemigo llegue a las inmediaciones de las bases. Por otra parte, el moderno invento del radar no puede sustituir al ojo humano. Un proyectil teledirigido va hacia el blanco; si éste es movible, el cohete pierde toda su eficacia, mientras que un avión puede perseguirlo.

Los Estados Unidos parece que creen, al menos por ahora, en la coexistencia de ambas armas. No confían en que una desplace a la otra ni mucho menos.

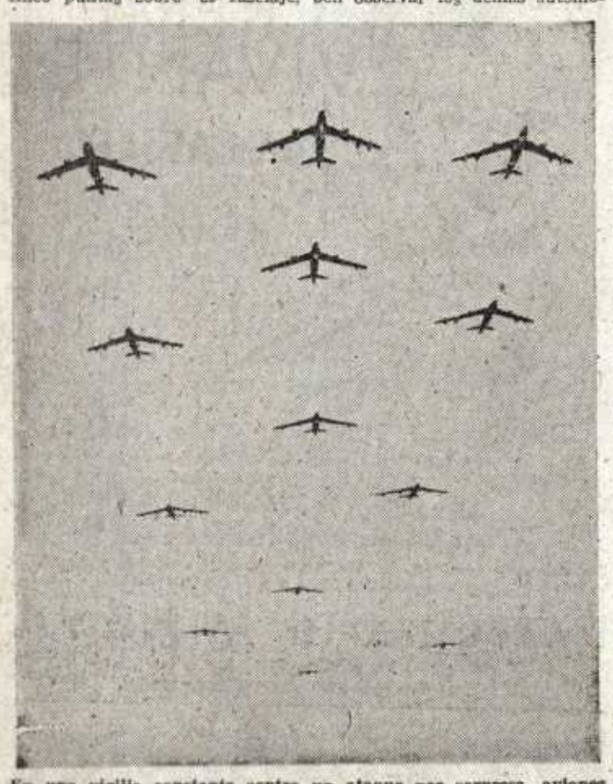
El SAC posee en la actualidad una fuerza de cohetes intercontinentales, capaces de llevar la destrucción nuclear sobre cualquier punto de la Unión Soviética. Elemento precioso de tal fuerza es el "Minuteman", único "missile" que, por moverse mediante combustible sólido, puede permanecer cargado indefinidamente y estar en condiciones de batallar en el justo segundo en el que se le requiera.

Para aumentar la eficacia y la seguridad de los "Minuteman", el SAC ha ideado un plan que, prácticamente, les pone a salvo de cualquier agresión repentina. Los "Minuteman" apenas poseen unas bases fijas, que puedan ser localizadas y bombardeadas. Por el contrario, viajan constantemente en trenes militares que los trasladan de un lugar a otro de los Estados Unidos, siguiendo rutas caprichosas y secretas. Así, aunque mucho emplazamientos sufrieran un ataque atómico, siempre quedarían "Minuteman" completamente indemnes y aptos para castigar al enemigo en su propia casa.

La ruta favorita de los ferrocarriles que transportan el "Minuteman" es la del Norte de los Estados Unidos. Desde allí las distancias a Rusia se acortan extraordinariamente y las posibilidades de dar en el blanco son mucho mayores.

Complementan la labor de estos cohetes los "Atlas" (dotados con una bomba de hidrógeno", los "Titán" (intercontinental como el anterior, pero mucho más potente), el "Thor" (de calibre intermedio y que se dispara por acuerdo combinado anglonorteamericano) y los "Júpiter", de dotación en los cuadros de la NATO.

—"¿Por qué tantos cohetes?", le oí preguntarse el general de brigada de la USAF y brillante actor, James Stewart, en una intervención oficial ante las cámaras cinematográficas. Y ésta fué la respuesta que dió: "Porque cada uno tiene una misión distinta. Misiones que, por otra parte, se complementan".



En una vigilia constante contra un ataque por sorpresa, aviones del Mando Aéreo Estratégico de las fuerzas aéreas de los Estados Unidos vuelan noche y día para ayudar a conservar la paz. Aquí vemos un escuadrón de "B-47", del SAC, volando en misión de entrenamiento desde Inglaterra a la base aérea de March, en California

Nuestro redactor fotografiado en la base conjunta de Torrejón de Ardoz en compañía de tres pilotos norteamericanos de caza. [illegible] fondo puede apreciarse un "F-102" de interceptación supersónica. Estos aparatos desempeñan un brillante papel en la defensa [illegible] las bases contra los bombarderos enemigos y también sirven para prestar apoyo, en el aire a los propios bombarderos del SAC.

Un lago artificial en Lejona

El grabado de Amann nos muestra el corte de la presa de tierra de catorce metros de altura, que será construida en Lejona [illegible] formar un embalse. Vemos, asimismo, bajo ella, el tubo por el que se tomará el agua, que arranca de un "pozo" situado [illegible] mienzo de la presa. La altura máxima sobre la superficie del mar serán los treinta metros que vemos en la coronación de la [illegible]

Será formado por la primera pres[illegible] de tierra que se construye en Vizcay[illegible]

EL problema de la escasez de agua comienza a ser gravísimo en nuestra provincia. No sólo en lo relacionado con el abastecimiento de las poblaciones, donde va camino de una solución, sino, sobre todo, en lo que afecta a las necesidades de nuestra industria, de la que, en definitiva, vivimos todos los vizcaínos.

Por ello, las obras en realización y proyecto son incesantes en nuestra provincia. Y podemos dar noticia ahora de otra más, que incluye varias interesantes novedades, como son la construcción de un embalse en Lejona y el hecho de que la presa del mismo sea de un sistema poco habitual entre nosotros, como es la presa de tierra, probablemente la primera de esta clase que se construye en Vizcaya.

—Hoy va mejor. He puesto cadenas...
(De "France Dimanche".)

En Lertueche, en Lejona, es donde será construído el embalse. Este aprovechamiento será realizado por Dow-Unquinesa, que solucionará de esta forma el problema que el estiaje ocasiona a su fábrica de Axpe.

La irregularidad de los caudales, como sucede en todos los ríos de esta provincia, muy abundantes en invierno y escasos en verano, es lo que obliga a construir el embalse, para guardar para la época del estiaje los sobrantes del invierno.

El embalse, a construir en la cabecera del arroyo Lertueche, no lejos de la fábrica de Axpe, podrá almacenar hasta un total de 250.000 metros cúbicos de agua. Sin embargo, en una primera etapa se construirá un embalse menor, para unos 80.000 metros cúbicos, que a medida que aumenten las necesidades será convenientemente ampliado hasta llegar a los 250.000 metros cúbicos citados.

Las obras

Fundamentalmente, las obras consisten en la construcción de una presa de tierra de 14 metros de altura, con un ancho de tres metros en su coronación, y suave inclinación hacia los dos lados, en los que se forman dos terrapienes de pendiente 45 grados el de aguas arriba y 26 grados el de aguas abajo.

La presa será de grava [illegible] rra e irá reforzada en la [illegible] de aguas arriba por una p[illegible] lla de hormigón armado. La [illegible] ma de aguas se realiza en la [illegible] se de la presa, de la que p[illegible] una tubería de hormigón a[illegible] do de 400 mm. de diámetro.

Este embalse se llenará con [illegible] aguas sobrantes del río Asta[illegible] como de otras concesiones [illegible] tiene esta empresa. Una tu[illegible] conducirá estas aguas a la [illegible] toría de Axpe. Serán los e[illegible] dentes de invierno y prim[illegible] los que se almacenarán en [illegible] embalse, para su aprovechamie[illegible] to en verano.

Como es natural, se for[illegible] un pequeño lago, cuya sup[illegible] cie será aproximadamente [illegible] misma que la totalidad de [illegible] instalaciones de la Fer[illegible] Muestras.

Como la necesidad de [illegible] con este embalse es muy p[illegible] de, dada su gran utilidad p[illegible] ca, se prevé el inmediato [illegible] mienzo de las mismas, q[illegible] quiere queden terminadas [illegible] plazo de tres o cuatro me[illegible] ra que el embalse pueda ser [illegible] vechado el verano próximo. [illegible] tras autoridades han m[illegible] gran interés por su rea[illegible] ya que evitará las pérdi[illegible] importantes producciones [illegible] cas durante los meses de ve[illegible]