

Una misión con los 4th Perrus.

Autor Tuckie
miércoles, 19 de marzo de 2008
Modificado el lunes, 24 de marzo de 2008

Tuckie nos narra una de las misiones históricas que estamos volando con los 4th Perrus.

Cuando

Gizmo, del escuadrón virtual 4th Perrus, nos mandó por e-mail el briefing de la misión a los pilotos que participaríamos, fue claro y al grano; teníamos que atacar una base aérea en Malta, partiendo desde una base en el Sur de Italia. Usaríamos Junkers Ju-88A-4 armados con 4 bombas de 250 kg y formaríamos parte de un ataque combinado de Stukas y He-111.

Pocas horas antes de volar la misión, efectué unos vuelos de refresco en el avión que usaríamos. Practiqué despegues a plena carga, un par de bombardeos en picado para calcular la remontada de forma segura, y me explayé con los aterrizajes, conocedor de la traicionera tendencia del avión a desplomarse sobre la pista, matando al piloto y al navegante aunque el aparato quede con daños menores. En tres circuitos de tomas y despegues me hice de nuevo con el tacto del avión para llevarlo a tierra suavemente.

Llega la hora. Conectamos al TeamSpeak para coordinar el vuelo de viva voz. Los pilotos que volaremos seremos Bore (líder 1), Blanco (punto 2), Tuckie (punto 3), Álvaro (punto 4), Gizmo (líder 2) y Multipass (punto de Gizmo).

Elegimos una carga de combustible del 75% en previsión de un largo recorrido + reservas en caso de agujeros en los depósitos, y un camuflaje adecuado para las latitudes a las que volaremos. Salimos a pista. Todo el grupo de vuelo, completado por aviones pilotados por IA, tiene un aspecto realmente potente mientras arrancn los motores. Se promete un impresionante despliegue de todo este poder aéreo. Acordamos cómo nos identificaremos en el aire. Ya que el enemigo es IA, y a ésta poco le importan las luces, todos encendemos las de navegación. Además, los líderes encien las brillantes luces de aterrizaje. Cabe decir que de haberse contado un solo humano entre los pilotos enemigos, hubiésemos optado por apañárnoslas sin luces.

Despegamos por turnos, cruzándonos con unos Stuka que despegan majestuosamente en sentido inverso por una pista paralela, gracias a la situación meteorológica de viento en calma total. Iniciamos el ascenso sin prisas; el objetivo está muy lejos. Pero al poco de despegar sufrimos dos pérdidas; sucesivamente, Multipass y Gizmo sufren una desconexión del servidor. Sus aviones desaparecen en el aire. Acabamos de perder el 12,5% de nuestro poder ofensivo.

Seguimos a unos He-111 que también se dirigen a Malta, pero las evidentes mejores prestaciones de nuestros aviones se imponen. Bore nos aparta de ellos y ascendemos dejándolos atrás. Aprovechando el ascenso, me mantengo al 110% de potencia hasta situarme a la altura del líder. Formo a su izquierda, debiendo adelantarme bastante para poder verlo bien, por detrás de mi ametralladora frontal. Me acerco paulatinamente hasta mantenerme en formación cerrada, mientras seguimos ascendiendo suavemente.

Detrás de nosotros, los aviones de Blanco y Álvaro no parecen estar en buenas condiciones, les cuesta atraparnos. Les hacemos revisar el checklist post-despegue: flaps y tren arriba, trimado, flaps de radiador… todo parece correcto. Me limito a disfrutar de la vista mientras nos atrapan.

Antes que nos alcancen, pruebo qué tal se forma en escalera. No parece haber muchos problemas, pero el enorme tamaño en el que veo al avión de Bore en mi parabrisas me previene de acercarme más. Estando en esta posición, le prevengo que no varíe su actitud de cabeceo ni un ápice. Paso a formar a la derecha. Por fin estamos todos juntos. Bore corrige el rumbo de vez en cuando.

Los minutos pasan lentamente. Me concentro en mantenerme en formación cerrada. Si nos atacase la caza enemiga, nuestros artilleros sumados defenderían mejor la formación. Descubro que debido al peculiar campo visual del Ju, es mucho más fácil formar a derecha que a izquierda. Bore divisa unos lejanos puntitos detrás y debajo, que van quedando atrás. Posiblemente se tratase de los Hurricane que protegen la isla. No volvemos a verlos.

Formados en escalón derecho, llegamos a la costa Norte de Malta. Bore ha nivelado a 4.000 metros, y se mantiene estable gracias al piloto automático, mientras se encarga de la navegación y de observar al objetivo ayudado por la óptica del visor de bombardeo horizontal. El resto seguimos concentrados en mantenernos cerca de él.

El líder localiza nuestro objetivo, la base aérea. Nos ordena pasar a formación en hilera. Como un solo hombre, nos ponemos en fila. Potencia al máximo. Todos adelantamos los mandos de gases hasta el tope.

Ésta es tal vez la formación más fácil de todas, debiendo mantener al otro avión centrado justo a las 12. En mi caso, para acercarme un poco más al líder, y no pudiendo dar más potencia que la máxima que ya desarrollan mis motores, uso un pequeño truco: cierro los flaps del capó del radiador para ofrecer menos resistencia al avance. Paulatinamente, le gano unos metros a Bore. Cuando decido que es bastante, los vuelvo a abrir y nuestras velocidades se igualan.

Bore reporta que estamos sobrevolando la base. Realizamos los últimos comentarios previos al ataque; acordamos romper para atacar en picado a intervalos de 5 segundos. Tal como atacaremos, en la salida del picado ya estaremos directamente encarados en rumbo hacia casa. Acuso recibo de las instrucciones. Sólo sé que estamos sobre donde tenemos que estar porque algunas explosiones de artillería pesada estallan alrededor nuestro. Toda mi atención está puesta en el otro avión.

3, 2, 1… rompo! Bore realiza una majestuosa rotura a derechas. Desde este momento, inicio la cuenta de 5 segundos mientras veo cómo se aleja en picado.

3… 4… 5, rompo! Es mi turno. Abro los aerofrenos, corto gases, y sigo los pasos del líder, del que, gracias al espaciado de tiempo entre roturas, ahora me separa una buena distancia de seguridad para evitar que la onda expansiva de sus bombas me afecte. Blanco y Álvaro pican detrás de mí, igualmente espaciados. En el largo picado, nos repartimos objetivos. Bore se encargará de los blancos del lado derecho de la pista. Yo me asigno los hangares. Blanco y Álvaro se concentrarán cada uno en dos grupos de edificios más a la izquierda de los hangares. Veo cómo Bore se recupera de su picado, y a los pocos segundos, sus bombas de espoleta retardada explotan de lleno encima de un avión, destruyendo a su vez otro aparato cercano y una batería antiaérea colindante. Me esmero en apuntar a los hangares. No estoy en un ángulo de picado muy pronunciado, así que recojo los aerofrenos y doy gas, buscando una trayectoria de caída de las bombas con la máxima tensión posible. Decido lanzarlas en dos salvas de dos, para lograr una mayor área letal. Suelto la primera salva. Levanto el morro unos grados, apunto de nuevo, y suelto la segunda salva. Tiro de la palanca a todo lo que da de sí. Meto gas a fondo mientras remonto, aunque parece que las bombas quieren correr más que mi avión.

Desde mi artillero ventral, veo como mi primer par de bombas levanta dos nubecillas de polvo a pocos metros de un Blenheim…

…y mi segundo par cae dos hangares más allá, justo donde quería.

Mirando por encima del hombro, veo con satisfacción como el efecto es el deseado; cuatro hangares son destruidos al detonar las bombas, y con ellos, el Blenheim y un camión de combustible. No puedo apreciar más daños, un proyectil de antiaérea pesado explota demasiado cerca y escucho los fragmentos de metralla repiquetear en mi fuselaje. Me temo daños serios por un momento, pero compruebo que mantengo el control del avión y los motores no emiten ruidos extraños. Me centro en seguir a Blanco, que al picar sin aerofrenos me ha adelantado. De pronto, Bore nos avisa a Blanco y a mí que nos entran cazas enemigos desde las 5 y arriba. Escucho mi artillero disparar, pero parece atemorizado, de forma que sus ráfagas no atinan al caza. Éste es un Gladiator. Recibo una buena ráfaga, aunque por suerte, sin daños serios que lamentar. No me lo pienso ni un segundo, bajo el morro para ganar velocidad. La ráfaga me queda por encima. El caza pierde su interés en mí y va a por Blanco. Nos revolvemos en el aire formando los cuatro un círculo defensivo. Así descubro que Álvaro también está delante de mí. Blanco pierde combustible y deja tras de sí una leve estela blanca. La antiaérea estalla entre nosotros, por lo que Álvaro sugiere dirigirnos al Norte para salir de la zona y así poder centrarnos en hacer algo contra los cazas.

Me entra otro Gladiator, seguramente el punto del que ahora acecha a Blanco. Rompo a izquierdas, cerrando el viraje que ya estaba realizando. Su ráfaga me pasa por debajo, muy cerca.

En este viraje descubro que el Gladiator de Blanco pasa por mis 12. Me olvido del mío, que dejo atrás por velocidad.

Salto al puesto del artillero frontal. Me acerco al Gladiator todavía despacio. Apunto cuidadosamente. Cuando lo tengo, empiezo a disparar una larga ráfaga, que se reparte por todo el avión. Nunca he sido un buen artillero, y en momentos como éste es cuando más echo en falta una mejor puntería con armas móviles. A los pocos segundos, se me agota la munición. Vaya, y el caza que sigue disparando a blanco de vez en cuando…

Decido jugármela a cara o cruz; voy a adelantar al Gladiator por debajo para dispararle con mi artillero trasero. Si esto sale mal, el caza podría bajar el morro y acribillarme, pero confío en el blindaje de mi avión y el escaso armamento de mi adversario. Cuando casi le tengo a tiro, veo que rompe hacia arriba. El porqué, queda claro en pocos segundos; un Bf-109E, perteneciente a la escolta de los más lentos He-111, se ha tirado en picado a por el caza, obligándole a romper. El Emil pasa a toda velocidad remontando su pasada, en la que ha logrado acertar al caza enemigo. Siguiendo en rumbo Norte, nos alejamos mientras vemos cómo detrás nuestro se desata el infierno; los Messerschmitt atacan en picado a los obsoletos Gladiator, los He-111 están bombardeando desde gran altitud, y los Stuka dedican sus

atenciones a los buques atracados en el puerto. Escuchamos alguno de ellos gritar por la radio al caer derribado por la antiaérea. No tenemos noticias de los dos Ju-88 restantes del segundo grupo.

Me acerco al avión de Blanco, que acaba de dejar de perder combustible. Debe haber tenido la suerte de ser alcanzado en la parte más alta de un tanque de combustible alar. Formo con él para inspeccionar si externamente tiene daños visibles. No aprecio nada grave. Le adelanto para volver a formar con Bore.

De nuevo parece que mis motores entregan más potencia que los de mis compañeros; me pongo a la altura de Bore enseguida, mientras Álvaro y Blanco forman entre sí, más atrás. Tras un largo viaje de regreso, las tripulaciones estamos muy cansadas. Divisamos nuestra base. Paso a formar a la izquierda para poder ver a la vez al líder y a nuestro campo, medio oculto entre la bruma matutina.

Sigo a Bore hasta el tramo base del circuito de aterrizaje, donde corto gases para espaciarme de él. Viramos a final bajando flaps y tren de aterrizaje.

Mientras hago correcciones para entrar en final, veo una explosión debajo de mí. Uno de nuestros compañeros, desorientado por la bruma, se ha encontrado con nosotros de frente y ha optado por pasarnos por debajo, no pudiendo remontar a tiempo. Lástima. La pista apenas se ve, hecho que junto a distracción ocasionada con la explosión del compañero implica que llegue alto. Tengo que echar mano del aerofreno para arrojarme de cabeza a pista a la vez que mantengo velocidad y me espacio de Bore, que ya está tomando. Mi toma resulta algo accidentada, rebotando una vez a un metro del suelo. Por un momento temo embestir a Bore, pero le advierto que alargue la frenada y me mantengo a unos 200 metros detrás de él, habiendo tomado por encima y delante de su estela turbulenta. Bore libera la pista por la izquierda. Le sigo mientras piso pedal para una frenada diferencial a fondo. Cuando libero la pista, me esmero en seguirle de cerca hasta los refugios.

Se escucha otra explosión cercana y veo una columna de humo a lo lejos. El otro compañero se ha desplomado en final. Vaya avión más traicionero de aterrizar!

Bore y yo estacionamos nuestros aviones en los refugios antiataques. Detenemos los motores. Una vez más, hemos lamentado pérdidas, pero esta vez han sido operacionales, y nadie ha caído por acción del enemigo.

Gracias a todos los 4th Perrus por diseñar una misión como ésta, lástima no haber tenido tiempo de obtener imágenes de Malta, con tanto combate apenas pude ver la detallada ciudad desde lejos.

También gracias a los compañeros de los escuadrones virtuales III Jagdgeschwader 52 y 101 ECV por volar esta misión.

Y cómo no, si has leído hasta aquí, gracias por llegar hasta el final, espero que por lo menos la lectura haya resultado entretenida!