



EL VIEJO B-52 CABALGÓ DE NUEVO¹

Juanjo Fernández
[El Confidencial](#)

Voló por primera vez en 1952. En los últimos conflictos del Medio Oriente y a mediados del año pasado fue desplazado al Golfo Pérsico. Vive una eterna juventud y 70 años después sigue siendo una señal de aviso para los enemigos.



Espectacular capacidad de carga del B-52H

No es un avión cualquiera, es el B-52. El bombardero en servicio más antiguo del mundo, que voló por primera vez en 1952, se mantiene en activo en una sorprendente eterna juventud. Es un testimonio viviente de los duros años de la Guerra Fría y convertido en un verdadero icono de la aviación

Y es que el viejo guerrero sigue significando, casi 70 años después, una clara señal de advertencia para los enemigos de Estados Unidos. No es casualidad dicho despliegue de los B-52 y, como decíamos, es una señal, un gesto de advertencia de que jugar a elevar la tensión cuando los Estados Unidos están de por medio, trae consecuencias.

Son tan solo cuatro los aviones lo que fueron desplegados, los cuales pertenecen al 20th Bomb Squadron con base en Barksdale AFB (Air Force Base), en Louisiana y que operan desde la base Al Udeid en Qatar, donde ya hay desplegados cazas F-15. Los bombarderos llegaron en vuelo desde su base en Norteamérica, de donde despegaron el 7 de mayo del año pasado, y ya, el día

¹ Contribución de Jean-Pierre Halaud y tomada del sitio Web elconfidencial.com



12, realizaron un vuelo de disuasión acompañados de aviones F-15. En la industria militar lo que hoy se estrena, ya se sabe que mañana estará anticuado. Si hiciéramos una lista con los aviones que han nacido y se han dado de baja entre 1950 y la actualidad, nos llevaríamos sorpresas muy grandes y encontraríamos verdaderos aviones míticos.

El F-4 Phantom, ¿quién no lo conoce? Es de 1960 y ya prácticamente está fuera de servicio (en Estados Unidos desde hace décadas) y el F-14 Tomcat, otro icono de la aviación, es de 1970 y Estados Unidos lo retiró en 2006. El que un avión con un diseño tan antiguo como el B52 siga en activo no es una casualidad y se debe a una serie de factores que, adecuadamente alineados, han hecho que este gigante que parece hoy en día fuera de su sitio, siga siendo el símbolo del poder aéreo.

La primera clave es su diseño. Cuando se empieza a construir el B-52 es allá por el año 1949 (sí, no es un error, la Segunda Guerra Mundial había terminado tan solo cuatro años antes) y se trataba de un modelo bastante avanzado para la época. Cuando el desarrollo del B-52 avanza, sus precedentes son el B-36 Peacemaker, básicamente un aspecto evolucionado y agrandado del magnífico bombardero B-29, pero sobre todo del B-47 Stratojet.

El B-47, que por desgracia pasó bastante desapercibido en la historia aeronáutica, fue un impresionante bombardero para su época, con un diseño muy avanzado y revolucionario. Entró en servicio poco antes del B-52 y tuvo una carrera demasiado corta precisamente porque el B-52 le comió el terreno.

En cambio, el B-52 utilizó el diseño de planta alar del B-47, que era lo más interesante con su "ala en flecha" de 35°, pero le unió un tamaño mucho mayor.

Comparados, el problema del B-47 es que tenía casi la misma velocidad que el B-52, mucha menor autonomía y un tercio de la carga



de bombas. Su prematuro final estaba escrito.



El B-52 se convirtió de inmediato en la estrella del Strategic Air Command – SAC, que comandaba toda la fuerza de bombarderos estratégicos norteamericanos y suponía la espina dorsal, junto a los misiles nucleares de largo alcance y los submarinos, de la disuasión o, como se diría después, aquel frágil equilibrio entre rusos y americanos que, afortunadamente, no pasó a mayores.

A bordo llevaban un kit de emergencia con dólares y rublos por si les derribaban sobre la URSS. En aquellos años los B-52 en servicio fueron de la versión 'B' y 'C' y soportaron una actividad operativa difícil de creer hoy en día. Durante esos difíciles años las alas de bombarderos vivían en constante alerta.

De forma permanente había tripulaciones de vuelo listas para despegar con sus B-52 en 15 o 20 minutos, y esto era así las 24 horas del día, los 365 días del año. Las alarmas de adiestramiento se sucedían continuamente y los aviones, sin previo aviso, podían ser llamados a realizar largos vuelos hasta Alaska o hasta Europa.

El cine contribuyó en gran medida a popularizar este avión y hay películas míticas, como la cinta de Kubrick que se tituló “Teléfono Rojo: volamos hacia Moscú”, que refleja, con el característico humor negro del autor, una de estas situaciones de alarma. En la cinta, muy fiel a la realidad en muchos aspectos relativos al B-52 (como las secuencias en su interior) se narran algunas curiosidades de esa época, como el hecho real de que las tripulaciones llevaban un “pack” especial por si eran derribadas sobre la Unión Soviética.

Dicho kit, entre otras cosas, incluía 100 dólares en monedas de oro, 100 dólares en rublos, medicamentos, tres barras de labios y tres pares de medias de nylon. Esto último no es broma ya que estos accesorios femeninos eran algo muy escaso y preciado en la Rusia de aquellos años y se trataba de la mejor moneda de cambio.

Tras la Guerra Fría llegó la de Vietnam, mucho más pequeña pero más caliente. Allí el B-52 se consolidó como símbolo del poder aéreo, pero también llegaron las primeras pérdidas en combate real.

Las versiones que batallaron en aquellos cielos fueron las “D”, “E” y “F”. Todas incorporaban importantes mejoras frente a las anteriores. Y este es otro secreto de la longevidad operativa del B-52, su capacidad para sufrir sucesivas modernizaciones. Aquí la clave es el tamaño, que en esto también importa. Muy a menudo el límite de la modernización de un tipo de avión lo da el diseño y sobre todo el tamaño.

En un avión de combate polivalente el espacio es muy reducido y llega un punto en el que no es posible (o tan difícil que no merece la pena) añadir equipo más moderno porque no se había previsto el espacio. Muchos aviones llegan a su



límite por ahí. Una prueba de ello es que muchos de los esfuerzos en modernización de sistemas de aviónica se orientan a conseguir equipos de menor tamaño, la miniaturización es un arte hoy en día imprescindible.



Cabina analógica del B-52

Quitar equipos obsoletos para remplazarlos por otros más modernos no siempre es fácil en todos los aviones y así, es normal ver cómo las versiones modernizadas de algunos aviones están repletas de añadidos, compartimentos nuevos y 'zonas abultadas' por todo su fuselaje.

En el B-52 este problema no existe, es un avión enorme y hay espacio de sobra. Además, los equipos antiguos, mucho más voluminosos que los modernos, se alojaban en su interior en armarios de electrónica, por lo que modernizar un B-52 siempre ha sido algo relativamente sencillo.

En la actualidad la versión más moderna en servicio es la 'H' que data de 1961 (atención a este dato) y es la única que hoy queda en servicio con unos 70 ejemplares. Fue también la última que llevó armamento convencional en la cola, como los bombarderos clásicos y estaba constituido por un cañón Vulcan de 20 mm, un arma parecida a la que llevan hoy en día los F-18. Este armamento se retiró de todos los B-52 entre 1991 y 1994, por lo que tampoco hacía falta ya el tripulante artillero de cola y la tripulación bajó a 5 personas, cuando en las primeras versiones era de 8 tripulantes.

Queda otra clave del tan dilatado historial del B-52. Es su relativa falta de enemigos. Una vez acabada la Guerra Fría afortunadamente no se han producido



enfrentamientos convencionales entre potencias (dejamos aparte el atípico caso de las Malvinas).

Es en los conflictos asimétricos donde el B-52 sigue siendo muy útil. La clave está en que es un avión más que amortizado, no es demasiado caro de mantener y es capaz de lanzar una barbaridad de carga bélica. Donde no hay un enemigo con radares sofisticados, que tampoco disponga de misiles precisos de muy largo alcance, ¿para qué se va a enviar un B-1 o un B-2? cuando el B-52 es capaz de hacer su trabajo a una décima parte de su coste (por decir algo).

Este es el último gran secreto del B-52. Cada kilogramo de bombas que lanza un B-52 cuesta muchísimo menos que si ese mismo kilo lo lanzara un B-2. Pero es que además el B-52 es capaz de lanzar cualquier arma del arsenal americano y como dispone de una enorme bodega y de cuatro soportes subalares, es muy fácil adaptarlo a cualquier tamaño de bomba.

Puede lanzar misiles de crucero, bombas convencionales "tontas" (sin guiado o de caída libre), todo tipo de armamento 'inteligente' e incluso algunas de las gigantescas bombas creadas especialmente para batir fortificaciones subterráneas. Por eso sigue en la brecha. Sin embargo, es vulnerable y no podría operar con seguridad en un conflicto convencional. Su principal problema es su gran indiscreción al radar. El enorme empenaje vertical de cola, los motores en góndolas sub alares y el armamento colgado de las alas, son lo peor para ser detectado por un radar y la "firma" (estela) que deja un B-52 no se puede esconder.





Entre las tripulaciones y ya en general, al B-52 se le conoce como 'BUFF', Big Ugly Fat Fucker o Big Ugly Fat Fellow, que se podría traducir como "Un tipo grande, gordo y feo" cuando se quiere ser más "políticamente correcto", y la USAF espera tenerle en servicio hasta 2050, lo que sería un hito en la historia de la aviación. Hace años, cuando se empezó a utilizar el B-1 y, sobre todo el B-2, un veterano piloto de B-52 dijo algo así como que "cuando retiren el B-2 y haga su último vuelo, su tripulación la traerá de vuelta un B-52".

Sonaba entonces a chiste, pero hoy nadie se ríe porque va a ser cierto. El BUFF es eterno.