

Aviación sobre el mar y Aviación de cooperación con la Marina

Por el Coronel MARTÍNEZ MERINO

No razonaremos, por axiomática, la necesidad que tiene la Marina de la cooperación aérea. Es por otra parte evidente que todo avión que actúe sobre objetivos en el mar o en las costas, coopera más o menos directamente con la propia Marina. Aparece así una primera división o clasificación de toda Aviación que ejecute misiones sobre el mar, división hecha por sus actividades con relación a la Flota naval: Aviación de cooperación directa o inmediata y de cooperación indirecta o mediata.

Bajo la denominación de *Aviación de cooperación con la Marina* comprenderemos sólo aquellas unidades del aire que actúen en colaboración y beneficio inmediato de la fuerza naval, moviéndose con ella, en condiciones análogas a las de la Aviación de cooperación con el Ejército de Tierra; es decir, fuerzas aéreas puestas tácticamente a las órdenes directas de los Mandos navales y destinadas a desempeñar las misiones que ellos les designen en paz y en guerra (cooperación directa). La Aviación de cooperación indirecta, de misiones independientes de los movimientos de la Flota naval, formará parte de la Flota aérea, y su extensión es tan ilimitada que comprenderá, sin distinción, a todos los demás aviones que actúen sobre el mar, perdiendo, para mayor claridad, el nombre propio de Aviación de cooperación.

La historia nos demuestra hasta la saciedad que en el poderío naval puro son inútiles los términos medios. La Escuadra que no puede en la paz, por la pobreza de su país, ponerse a la altura de las primeras potencias navales, está condenada a ser inútil, por sí sola, a la hora de la guerra con un país poderoso. Morirá con gloria o pasará sin ella a las manos de sus enemigos; de ninguna manera triunfará. Tratar de complementar con otros elementos el poder que a una Escuadra de superficie pueda faltarle, parece medida sabia. Ayudarla en su defensa o facilitarle el quebrantamiento del poder enemigo, nivelando si es posible las fuerzas, es misión obligada de la Aviación hermana de una tal Flota.

Ni aun en el supuesto de una Marina con Aviación propia, puede desentenderse el resto de la Aviación del cometido de apoyarla en sus necesidades, pues éstas pueden ser de tal índole que no le basten sus propios aviones, so pena de convertir, en aumentos sucesivos, la Marina dotada de aviones en una Aviación dotada de algunos barcos. Cuanto menor sea una Marina, más necesitará el apoyo del Aire.

Es la organización de esta parte de la Aviación una de las que han dado lugar a las más fuertes controversias, y de los distintos modos de concebirla han salido diferentes organiza-

ciones, aun en países cuyas necesidades parecían las mismas. Trataremos de las misiones que ha de llenar y de la organización que nos parece más apropiada para un país que, como el nuestro, no puede disponer de un poderío naval de primer orden ni de una Aviación proporcionada a sus necesidades.

MISIONES

Todos los elementos que actúen sobre el mar no pueden tener más que una misión: su dominio. Cómo se haya de obtener este dominio es ya cuestión más delicada. Solamente la guerra, con su duro realismo, puede dar o quitar la razón a los eternos teorizantes. Las últimas lecciones de la actual nos dicen hasta ahora que ni en la tierra ni en el mar hay dominio posible si no le precede el dominio del aire.

Que al Ejército de Tierra le sea indispensable el dominio del mar no le ha inducido a pensar en organizar sus barcos: ha pedido su dominio a la Marina. Para disponer del dominio del aire, necesario a la Marina como al Ejército de Tierra, será necesario acudir al Ejército del Aire.

Las misiones de la Aviación sobre el mar pueden resumirse en las siguientes:

Misiones de seguridad de las costas y buques: Exploración (estratégica o lejana y táctica o próxima). Vigilancia (de las costas propias, antisubmarina, de los campos de minas, etcétera). Reconocimiento. Descubierta. Mantenimiento del contacto.

Misiones de combate: Bombardeo (horizontal o en picado). Torpedeo. Reacción antisubmarina (cargas de profundidad y ametrallamiento). Cortinas de ocultación y ataque de gases. Corrección del tiro. Caza.

Misiones diversas: Fondeo de minas. Ataque al tráfico marítimo enemigo. Bloqueo. Escolta de convoyes. Salvamento de tripulaciones caídas al mar.

Esta Aviación, con relación a sus bases de partida, podrá ser:

Con bases en la costa: Aviones terrestres o hidroaviones.

Aviación embarcada: Aviones catapultables a bordo de los buques; portaviones de la Escuadra; transportes de hidros.

Para simplificar la clasificación iremos agrupando las distintas misiones, para llegar a concretar las unidades que será necesario tener para llenarlas todas.

De la descripción de cada uno de los tipos de avión empleados por las diferentes naciones en estos diversos cometidos nos relevarán las abundantes noticias que de ellos y su empleo viene dando esta REVISTA DE AERONAUTICA.

Claro es que no será necesario un tipo de avión para cada utilización, ni tampoco formar unidades especiales para cada misión. Las unidades que se constituyan tendrán asignados varios cometidos, de acuerdo con el material de que estén dotadas.

Ya hemos dicho que no todos los aviones que actúen sobre el mar, ni aun siquiera el mayor número, han de formar parte de la Aviación de cooperación con la Marina. La defensa de costas, ofensa a bases enemigas lejanas, torpedeo o bombardeo de transportes de tropas de desembarco, ataques al tráfico marítimo enemigo, destrucciones de buques de la Escuadra enemiga en sus bases o en marcha fuera de la acción de la propia, etc., etc., son objetivos de las unidades de las Fuerzas aéreas.

La *exploración*, necesaria para indicarnos la presencia del enemigo o sus movimientos, puede ser lejana o próxima. No insistiremos en sus fines y formas de actuar, por ser bien conocidos. Se sintetizan en hacer imposible toda sorpresa y favorecer la de nuestra actuación. Con fines defensivos se ejercerá frente a las costas propias y cerca de la propia Escuadra. Con fines ofensivos habrá que llevarla a las costas enemigas y a las rutas del tráfico marítimo adversario. Sus noticias podrán ser por igual en favor del Ejército de Tierra (convoyes de fuerzas de desembarco, ataque por la artillería de los barcos a los puertos o puntos importantes de la costa, etc.), de la Escuadra (movimientos de la Armada contraria) o del Ejército del Aire (objetivos que hayan de ser atacados por Aviación).

Tan distintos aprovechamientos nos dicen bien claro que su dependencia no debe ser de la Marina, si bien la Aviación de cooperación con ella ha de tener algunos de estos aparatos.

Como por otro lado los aviones especiales necesarios para las exploraciones a muy larga distancia (exploración estratégica) no serán precisos para las misiones próximas a las costas o a la propia Escuadra, al constituirse estas unidades será importante cuidar no sólo la elección del material que las ha de componer, sino también el delicado punto de su dependencia táctica directa, para que su rendimiento sea el óptimo, sin que los escalones por los que sus noticias hayan de pasar puedan malograr su rápido aprovechamiento.

Para la *exploración lejana* habrán de emplearse grandes hidros o aviones polimotores de gran autonomía, bien armados y velces, provistos de buenas instalaciones fotográficas (pudiendo hacer incluso el revelado y positivado a bordo), perfectas instalaciones radiotelegráfica y radiogoniométrica, con preferencia de cables; alojamientos confortables para la tripulación y buenos instrumentos de navegación estimada y astronómica. Parece el más apropiado el hidroavión, que si bien tendrá alguna menor velocidad, tiene en cambio mayor seguridad y la posibilidad de ampliar, en cierto modo, su radio de acción con tomas de agua y esperas a flote (vigilancia con amaraje) que permitan observar el cambio de circunstancias algunas horas después.

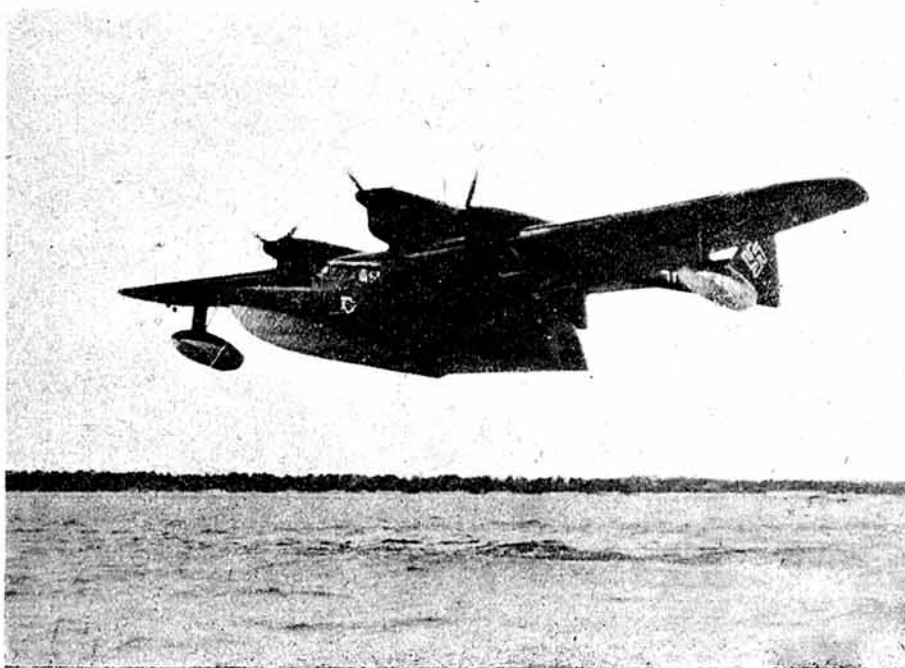
Los grandes hidros de alta mar *Short Sunderland*, *Consolidated* (*Catalina* y *Coronado*), *Dornier Do-18* y *Do-26*, *Blohm Voss-139*, etc., con autonomías de veinte y hasta veintinueve horas, con seis a diez hombres de tripulación, son los más empleados actualmente en estos servicios. También los terrestres *Focke Wulf-200* y *Ju-90*.

Estos aviones de gran exploración tienen también la importante misión de cooperar con los submarinos, dándoles por coordenadas o cuadrículas la situación del enemigo a atacar, ya que el submarino ve poco, y con la ayuda del avión aumenta su visibilidad en proporciones tan extraordinarias, que les permite poderse concentrar para un ataque en un lugar determinado. Para estas misiones parece que se ha manifestado de utilidad el hidro de aceite pesado, empleando el mismo combustible que el submarino, repostándose en sus largas travesías en los mismos lugares que él y aun a veces en el mismo submarino.

Análogo cometido tendrán con relación a los aviones de bombardeo y torpederos pesados, encargados de *atacar el tráfico marítimo enemigo*, ya que estas unidades no han de salir sino para hacer su ataque en puntos o cuadrículas perfectamente marcados por la exploración, lo que ahorrará muchas horas de vuelo a las escuadrillas.

Estos aviones no han de llevar, generalmente, carga de bombas o torpedos, reservándose toda la carga útil para combustible que aumente su autonomía. Su misión es sólo avisar a los que han de ejercer la acción destructora. Sus bases estarán siempre en la costa.

Su organización no será en grandes unidades, sino en escuadrillas o grupos independientes, afectos a las Regiones Aéreas costeras, a la defensa de costas, si la hay, y a los Departamentos navales.



"Blohm & Voß" de reconocimiento.

La exploración próxima o táctica se hará en beneficio de la Escuadra o convoyes de barcos de carga (Aviación embarcada), o bien de la defensa de costas. Los aviones a emplear podrán ser terrestres (monomotores o bimotores) o hidros con tres o cuatro horas de autonomía. A las unidades que se formen con estos aviones estarán encomendadas también las misiones de *vigilancia costera, reconocimiento, descubierta, mantenimiento de contacto, protección antisubmarina, corrección de tiro y escolta de convoyes*. Serán, pues, unidades de cometidos múltiples para no multiplicar los tipos de aviones. Aparatos análogos en sus funciones a los de las escuadrillas de reconocimiento (Cuerpo de Ejército) en la Aviación de cooperación con el Ejército de Tierra, tampoco han de combatir si no es en defensa propia. Deberán, sin embargo, poder lanzar cargas de profundidad contra submarinos.

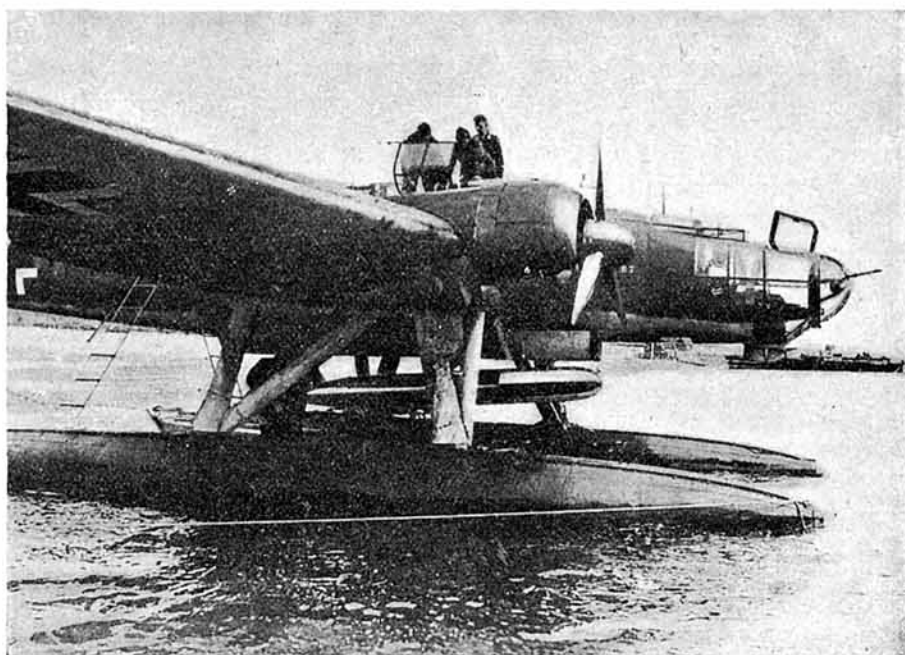
Será necesario que estén totalmente subordinados a las fuerzas con las que hayan de trabajar. Se formarán con ellos unidades afectas a la defensa de costas, Departamentos navales y Aviación embarcada (portaviones, catapultas y transportes de hidros), y estas dos últimas constituirán el núcleo principal de la Aviación de cooperación con la Marina.

Los aparatos serán distintos, según se trate de Aviación embarcada o con bases en tierra. Estas bases estarán estratégicamente distribuidas a lo largo de las costas, igual si se trata de aviones terrestres o de hidros. Estos aviones no es necesario que tengan características excepcionales. En algunas misiones (exploración antisubmarina, fotografía, corrección del tiro, etc.) la velocidad grande puede ser perjudicial. Muchas veces podrá aprovecharse para ellas material algo anticuado para otras misiones.

Los únicos verdaderamente especiales serán los catapultables, que han de supeditarse a su instalación a bordo, catapultas, etc. La exploración costera a más de 100 kilómetros de la costa deberá hacerse siempre con hidros.

Aviones torpederos.—Después de esta guerra es indudable que tomará carta de naturaleza en todas las Aviaciones, como elemento insustituible para ataque contra cualquier clase de barcos de superficie, el avión torpedero. Los éxitos, sobradamente conocidos por todos y los que con seguridad aún le esperan, tanto frente al acorazado, coloso de los mares, como frente al pobre mercante, será la confirmación de algo que se presentía y que algunos países, con evidente acierto, supieron fomentar en su Aviación.

Queda aún mucho por hacer y perfeccionar en el torpedo, mejorándolo en su solidez, forma, carga, regulación rápida de profundidad de régimen, carrera y velocidad, invisibilidad de la estela, modo de propulsión, etc. (construcción, en una palabra, del verdadero torpedo aéreo), de tal manera que algún día este torpedo nos recordará remotamente al naval, su progenitor, como las modernas bombas de aviación nos puedan recordar a los proyectiles de artillería que en el año 1914 arrojaron algunos aviones. Pero aun en el estado actual,



"Heinkel He-115".—El torpedo está ya colocado debajo del fuselaje.

no se concibe ya una Aviación sin escuadrillas de esta clase ni una Escuadra sin poder disponer de tan valiosa Arma.

Estos aviones podrán ser de gran radio de acción, pudiendo llevar dos o más torpedos, y constituyendo las unidades de *torpederos pesados*, o bien monomotores con un solo torpedo y poco radio de acción, *torpederos ligeros*, que además pueden ser aptos para el bombardeo en picado. Formarán escuadrillas y grupos con personal especialista en la técnica del torpedo, cuya formación ha de hacerse en escuelas especiales. Como regla general serán aviones de ruedas, por sus mejores condiciones de maniobrabilidad y velocidad. Despegarán de bases terrestres o de la cubierta de portaviones. Su misión será el ataque a toda clase de buques, y muy especialmente para los de base terrestre el del tráfico marítimo, en colaboración con las unidades de exploración lejana.

El torpedo ligero, con acondicionamiento especial, podrá ser empleado también en la producción de cortinas de ocultación y ametrallamiento (con cañón) de pequeños barcos no protegidos (lanchas torpederas, submarinos en superficie, minadores, etc.). En bombardeo en picado debe poder llevar bombas de 500 a 1.000 kilogramos.

Bombardeo.—La Aviación de esta clase que se pudiera necesitar para actuar sobre el mar, tanto en bombardeo horizontal como en picado, no ha de tener ninguna especialidad con relación al resto de la Aviación de bombardeo. Cuando su actuación haya de ser muy lejana, será de la mayor importancia una perfecta navegación, ya que por ser aviones de ruedas, la desorientación y agotamiento del combustible podría ser fatal para estas unidades.

Más que unidades especiales para estos cometidos serán, generalmente, grupos de bombardeo de las grandes unidades que actúen en la región costera, a los cuales se les asigne eventualmente esa misión. En casos especiales, tales como mantener un bloqueo—por ejemplo, que pueda ser necesaria una acción reiterada—, convendrá que sean unidades destinadas como Aviación de cooperación para este objeto.

Respecto a la *caza*, no habrá tampoco ninguna especialmente preparada para el mar, por no ser necesario, salvo la embarcada en portaviones (si los hay), generalmente de características algo inferiores a la de tierra, por las limitaciones del aerodromo disponible en la cubierta. También en la protección de convoyes se ha empleado en el Atlántico *caza* catapultada desde los mismos mercantes, cuya recuperación posterior, lejos de la costa, nos parece un problema sin solución, por lo que no es probable que el sistema prospere de no llevar flotadores, que harán perder las cualidades necesarias al *caza*.

Fondeo de minas.—Algunas unidades de hidroaviones, que pueden ser de los mismos tipos que los exploradores de acción lejana o próxima, especialmente acondicionados, se emplearán para el minado de lugares donde sea imposible la intervención de los buques minadores, bien por la distancia o por el riesgo. Se han empleado en esta moderna especialidad de avión los tipos más dispares (*He-59*, *He-115*, *Savoia 55*, *Handley*

zarse en paracaídas, allí tendrá necesariamente consecuencias funestas si no se les socorre rápidamente.

Los hidros anticuados, de no mucha velocidad y capaces de aguantar fuertes marejadas, pudiendo transportar por lo menos seis u ocho hombres, serán los de mejor aplicación. Deberán ir desarmados, con elementos de salvamento y señales bien visibles para estar amparados por los convenios internacionales.

Portaviones.—Prescindiendo de las discusiones sobre si conviene que acompañen a las Escuadras en todos los casos o solamente en mares abiertos, lejos de las bases terrestres, así como de si han de ser grandes buques o es mejor el portaviones de bolsillo, no cabe duda que hay que contar con este tipo de aviación en las grandes Escuadras.

Como aerodromo flotante o base de aviones para atender a todos los servicios que necesite su Escuadra, precisará aparatos de diferentes tipos, siendo imposible el ideal de tipo único, como no sea multiplicando el número de buques de esta clase y dedicando cada uno a una especialidad, lo que puede tener otros inconvenientes.

Deberán llevar escuadrillas de *caza*, escuadrillas de torpederos utilizables en bombardeo en picado, y escuadrillas de reconocimiento o exploración. Para no tener que embarcar tanto tipo diferente, podrá suprimirse la especialidad de reconocimiento y hacer estas misiones con los mismos torpederos o cazas.

Deberán llevar escuadrillas de *caza*, escuadrillas de torpederos utilizables en bombardeo en picado, y escuadrillas de reconocimiento o exploración. Para no tener que embarcar tanto tipo diferente, podrá suprimirse la especialidad de reconocimiento y hacer estas misiones con los mismos torpederos o cazas.

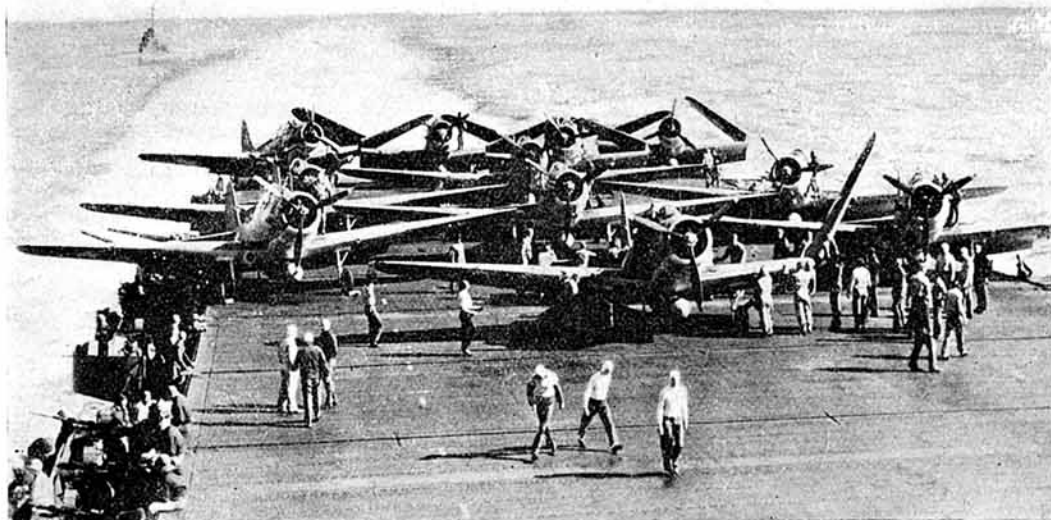
ORGANIZACION Y DEPENDENCIA DE ESTA AVIACION

La dosificación de todos estos elementos y su dependencia al actuar es muy distinta en cada país, no sólo por sus particu-

lares condiciones de guerra y política (posición geográfica, líneas comerciales que defender, colonias, etc.), sino también por su idiosincrasia y organización general, o más aún por la importancia relativa de sus distintos organismos armados.

En general habrá que aceptar, como indicábamos, que el número de aviones destinados a operar sobre el mar será mayor, proporcionalmente, cuanto menos poderosa sea la propia Escuadra, ya que deberán incluso llegar a sustituirla en algunas misiones que hubiesen llevado a cabo los buques si se hubiese podido disponer de ellos.

Es poco defendible, sin la ceguera de un apasionamiento desmedido, el punto de vista de que todos estos aviones han de pertenecer a la Marina. Ni aun en los países donde la Marina tiene su propia Aviación dejan de tener las demás Fuerzas aéreas hidros o aviones dedicados a la mar.



Aviones torpederos "Devastator", de la U. S. N., a bordo del portaviones "Enterprise".

P. Hampden, etc.). No cabe duda que el ideal sería el avión diseñado especialmente para este cometido; pero la necesidad de no hacer una construcción exclusivamente para el corto número de los que serían necesarios, aconsejará siempre el empleo del tipo de mejor adaptación entre los de otros cometidos.

Por último, habrá que disponer también de *hidros de salvamento* para las tripulaciones caídas al mar. Este servicio ha permitido recuperar gran cantidad de personal volante que se hubiese perdido, y aparte de sus resultados reales, es necesario por la gran moral que da a los equipos que operan sobre el agua, ayudando a aminorar la natural repugnancia que al tripulante de avión terrestre le produce el tener que adentrarse muchos kilómetros en la mar, donde sabe que las averías, impactos enemigos u otras causas, que generalmente no producen más que la toma de tierra fuera del aerodromo o el lan-

Nosotros creemos que ni siquiera han de pertenecer todos ellos a la Aviación de cooperación con la Marina. Aquellas unidades cuya cooperación ha de ser indirecta, es decir, cuya actuación pueda redundar en beneficio de la Escuadra, pero no tenga ninguna relación con sus movimientos, no tienen por qué formar parte de la Aviación de cooperación. Dependerán de las grandes unidades del Aire o de las Regiones Aéreas. Constituirán la Aviación de cooperación con la Marina solamente las unidades que han de intervenir en forma directa o inmediata en las actuaciones de las Fuerzas navales.

En España, según la ley de 9 de noviembre de 1939, esta es una Aviación al servicio de la Flota, pero su personal, material, instrucción y administración han de pertenecer al Ejército del Aire. Algunos Oficiales de la Marina actuarán como observadores.

Haciendo después de todo lo dicho sobre misiones una clasificación más sencilla de las unidades especiales necesarias para actuar sobre el mar, podemos llegar a la conclusión de que serán precisas las siguientes, tomando como base para esta división el material que han de emplear:

Escuadrillas de hidros de gran tonelaje o aviones tetramotores.—Con misiones de exploración lejana y cooperación con el ataque al tráfico marítimo.

Escuadrillas de hidros de pequeño tonelaje, de canoa o flotadores.—Tendrán misiones de exploración táctica, vigilancia costera, reconocimiento, protección antisubmarina, corrección del tiro y escolta de convoyes.

Hidros monomotores catapultables, con flotadores (transformables en terrestres).—Para empleo como Aviación embarcada en acorazados y cruceros, y también en los portaviones. Con misiones análogas a las anteriores: vigilancia, reconocimiento, descubierta, mantenimiento de contacto, protección antisubmarina, corrección del tiro artillero, escolta de convoyes y emisión de cortinas de ocultación.

Escuadrillas de aviones torpederos pesados.—Polimotores de ruedas, con dos o más torpedos, con base en tierra. Misiones de ataque a buques de guerra y tráfico marítimo.

Escuadrillas de torpederos ligeros y bombardeo en picado.—Monomotores de ruedas, con un torpedo. Podrán tener base en tierra o en portaviones.

Escuadrillas de caza.—Solamente las de los portaviones.

Escuadrillas de minadores.

Escuadrillas de hidros de salvamento.

Prescindimos de las unidades de bombardeo y caza con base en tierra, por no considerarlas como especiales para operar sobre el mar.

De todas estas unidades, la Aviación de cooperación con la Marina tendrá:

- 1.º Algunas escuadrillas de hidros de gran tonelaje, pequeño tonelaje, aviones torpederos ligeros y minadores.
- 2.º Todas las unidades embarcadas.

