

# Ataque a fuerzas navales

Por ENRIQUE DE LA PUENTE BAHAMONDE

Comandante de la Escala del Aire

## I

Para restar poderío naval a una nación enemiga hay que restar capacidad combativa a su Flota. Para ello, cuando se emplean medios aéreos, existen dos objetivos principales:

1.º Los astilleros y arsenales donde se construyen y reparan los buques.

2.º Las unidades a flote.

Por no diferenciarse el ataque a los arsenales, astilleros y, en general, a puertos militares, del ataque a cualquier otro objetivo militar de la costa, consideraremos sólo el ataque a las unidades a flote.

Para destruir algo es necesario contar con el útil apropiado y hacerlo llegar al punto donde tiene que actuar en la forma conveniente.

En el caso concreto de ataque a la Escuadra, cuenta la Aviación con los siguientes útiles para la destrucción: bombas y torpedos.

Tiene también medios para facilitar el empleo de los anteriores, como son las cortinas de ocultación.

Las bombas pueden ser explosivas, incendiarias y de agentes químicos o bacteriológicos, y van provistas de espoletas que permiten introducir un cierto retardo cuando la naturaleza del objetivo o la altura de vuelo lo aconsejen.

Los torpedos son de tipo automóvil, análogos a los empleados en la Marina.

Estamos muy cerca de los hechos para poder juzgarlos con objetividad suficiente; pero hay algunos que tienen para nosotros un carácter incontrovertible: el ataque con torpedos lanzados por aviones ingleses contra la Escuadra italiana en Tarento, en el que se vió que el Arma Aérea empleó un útil (el torpedo) eficaz para hundir, o, por lo menos, dejar fuera de combate, a unidades navales (incluso algún buque de línea). Ataque del mes de noviembre de 1940, con aviones torpederos tipo "Fairey Swordfish".

El hundimiento de un crucero de 10.000 toneladas (tipo "London") por bombas lanzadas desde un avión alemán tipo "Ju-88", tripulado por los Brigadas Schultz y Dachauer.

No se trata de aplicar un cálculo minucioso y difícil al problema del acorazado alcanzado por una bomba de grueso calibre. ¿Se hundirá o no? Creemos que no es necesario sutilizar tanto. Evidentemente, podemos decir que las bombas actuales pueden hundir buques de tipo crucero, destructor o submarino. Ahora bien: podemos asegurar que si una o varias bombas de 500 kilos hunden un crucero de 10.000 toneladas, una o varias bombas de peso superior a 1.500 kilos (que ya se han empleado en esta guerra) podrán o no hundir un buque de línea; pero es seguro que las averías que le produzcan serán de tal importancia, que siem-

pre estará justificado el tratar de alcanzar con ellas a los buques de una Escuadra, pues el poder combativo de ésta quedará notablemente disminuído si se logra alcanzar alguno de sus buques de línea.

Vamos a considerar los diversos casos que se pueden presentar, según la situación de la Escuadra y los medios que se empleen.

Se presentan dos casos generales:

1.º La Flota se encuentra en sus bases.

2.º La Flota se encuentra en la mar en movimiento.

La Escuadra se encuentra en sus bases en condiciones de operar, pero sin hacerlo activamente, manteniéndose en estado potencial o en intervalos entre dos actuaciones, dedicados los buques a repostarse de combustible, víveres y municiones, efectuando alguna pequeña reparación para volver a salir a la mar. Los buques se encuentran fondeados, alguno atracado a los muelles de carga o en su proximidad los barcos cisternas.

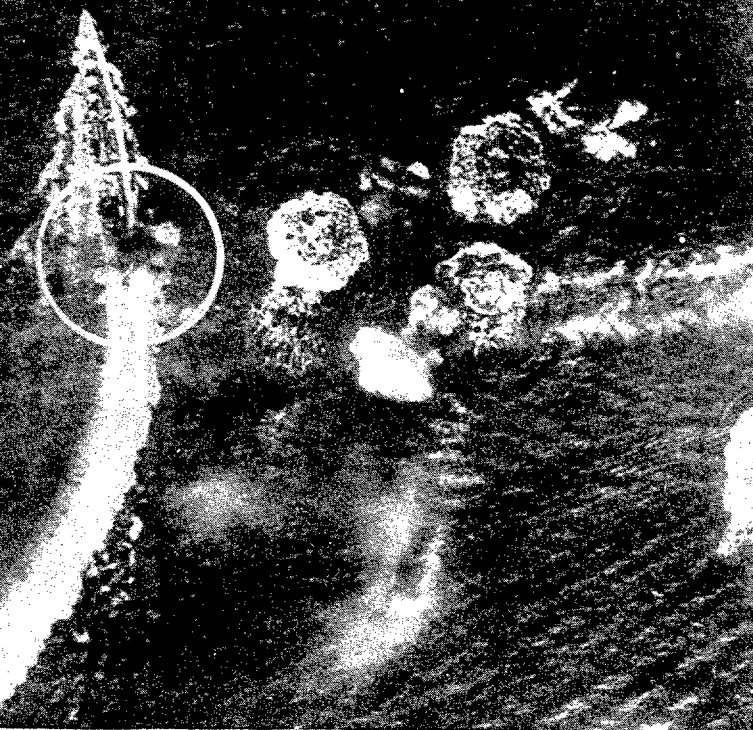
El ataque en esta situación tiene la ventaja de que, por no estar los barcos en movimiento, pierden uno de los mejores medios de esquivar las bombas con cambios de rumbo, que dificultan la puntería e impiden que sea tocado el blanco cuando, por ser mucha la altura de bombardeo, es grande el tiempo de caída.

Tienen, en cambio, la ventaja de que, por hallarse en aguas tranquilas, no se mueven de modo apreciable, siendo, por tanto, más preciso el tiro de sus armas A. A.; además, a su reacción se suma la de la base, que, con sus instalaciones fijas y su caza, puede, sobre todo de día, dificultar notablemente el ataque.

En el ataque a las bases pueden y deben emplearse, además de las bombas explosivas, algunas incendiarias, pues si las primeras han ocasionado roturas de tanques de combustible o cañerías, con las segundas se producen incendios difíciles de sofocar.

Cuando se repiten los bombardeos sobre bases navales, además de los daños materiales que se producen inmediatamente sobre los barcos o las instalaciones alcanzadas, la nación propietaria de la Flota se ve obligada, si no consigue un dominio, por lo menos parcial, del aire, a variar el despliegue estratégico de la Escuadra, acomodándolo a los puntos donde puedan los barcos guarecerse en relativas condiciones de seguridad, que pueden no ser las mismas que convengan a sus actuaciones en la mar, pues si por una parte conviene a la Flota atender al principio de concentración de fuerzas, por otra parte debe atender a la protección que da la dispersión, no sólo en el sentido táctico (separación de los buques dentro del puerto o bahía), sino su repartición por todos los puertos del país.

Esta dispersión, a que obliga la nación que domina el aire, constituye una ventaja nada despreciable.



Bombardeo aéreo efectuado en la dirección de la derrota primitiva del buque, que para librarse de sus efectos cambia su rumbo rápidamente, logrando esquivar la zona de mayor densidad de impactos.

### Ataque a buques en movimiento.

Con el bombardeo de barcos de guerra se le presentan al aviador los mayores problemas de ejecución, por dos razones: primera, porque los barcos de guerra son naturalmente fuertes, en sus dos aspectos de robustez y potencia de fuego A. A. (excepto el submarino), y segunda, porque, además de ser fuertes, **se mueven**, lo que les permite efectuar maniobras de esquivas.

Si se utiliza el bombardeo horizontal y se quiere conseguir que la bomba llegue al blanco con velocidad que produzca una energía y, por tanto, una fuerza de penetración apreciable, será necesario volar a grandes alturas.

Ahora bien: el tiempo de caída a grandes alturas es considerable, y como las bombas que se emplean contra esta clase de objetivos son de gran tamaño, un observador situado a bordo con unos buenos gemelos puede ver salir las bombas y dar la voz de alarma con tiempo suficiente para que el Comandante del buque pueda ordenar la maniobra de esquivas. Claro que esta maniobra es tanto menos eficaz cuanto mayor es el número de aviones que bombardean.

La táctica a seguir es distinta según las condiciones de nubosidad y según los buques lleven o no protección inmediata de caza.

Ya estudiaremos cada uno de los casos que pueden presentarse de un modo general; pero, ya que hablamos de las condiciones de nubosidad, se debe de hacer resaltar una diferencia esencial entre esta guerra y la de 1914-1918, en la que las nubes representaban un obstáculo muchas veces insuperable para el aviador, que no contaba con medios para afrontarlas debidamente, y que en la actualidad no son, debido al progreso de los vuelos sin visibilidad y navegación radio-goniométrica, un impedimento, sino unas aliadas del

atacante, y el servirse de ellas es tan importante para el Jefe de una unidad aérea como el infante el aprovechamiento del terreno (1).

### Ataque en vuelo horizontal.

En el caso de vuelo horizontal tenemos que considerar dos modalidades diferentes, según sea el vuelo a poca altura (vuelo rasante) o a cotas elevadas.

El ataque en vuelo rasante será de gran riesgo, por estar el avión sometido al fuego de todos los calibres hasta llegar a la vertical del blanco, por lo que parece este método más indicado para ataque al tráfico poco protegido. Los errores de tiro son menores y menor el tiempo de caída; por tanto, más difícil que la maniobra de esquivas dé resultado. También se puede emplear en ataque a submarinos aislados. Puede disminuirse el riesgo atacando en malas condiciones de visibilidad para el barco, haciendo el ataque a las horas del crepúsculo, cola al sol, o aprovechando la calma (2).

Lo normal para el ataque a buques de guerra será el ataque a gran altura. Deberá efectuarse por formaciones numerosas, por la protección mutua que se prestan los aviones en una formación en que se han suprimido los ángulos muertos y porque en un momento dado se lanzan sobre el objetivo un gran número de bombas, que producen una densa rosa de impactos, de la que le es muy difícil librarse al barco.

Las formaciones muy numerosas son muy difíciles de manejar en el aire cuando su frente es muy grande, por lo que se emplearán generalmente la columna o la columna de patrullas, haciendo el bombardeo, con puntería independiente, los Jefes de patrulla, y a la vista, los otros dos aviones, con lo que los tres regueros quedarán un poco defasados, siendo, por el solape de sus puntos de caída, menor el espacio sin batir. Estos regueros serán de pequeño número de bombas, dos o tres bombas de 800 a 500 kilos.

El ataque, como decimos, debe hacerse por formaciones numerosas; por lo menos, un grupo de tres escuadrillas, de nueve aviones cada una, con lo que se cubrirá una superficie grande, para dejar dentro de ella la posición actual del buque y las futuras de la maniobra de esquivas que seguramente hará el atacado.

Si suponemos que la carga de los aviones es de tres bombas de 500 kilos, entre los 27 aviones llevarán un total de 81 bombas, con lo que, suponiendo un 2,5 % de impactos, el buque sería alcanzado por dos o tres bombas. Este tanto por ciento no es exagerado, y no se trata de un tiro excepcional, si se tiene en cuenta que de las 81 bombas podrían caer en la mar 78 ó 79; claro es que de éstas alguna que cayese en la proximidad del buque puede ocasionarle graves daños.

Obsérvese que siempre que se habla del blanco se

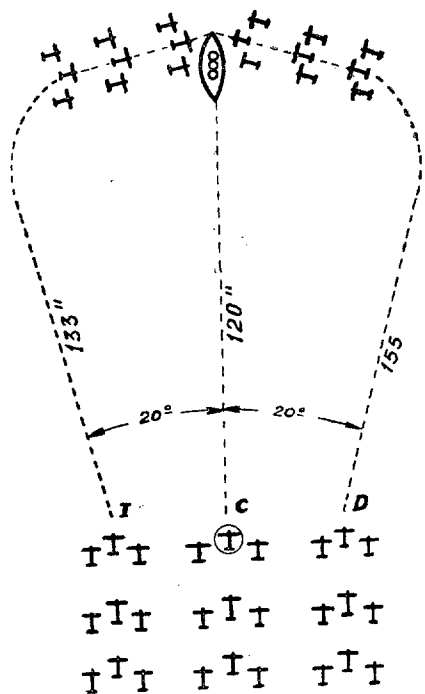
(1) Nuestro glorioso compañero Carlos Haya, ejemplo de afición, pericia y tenacidad, hizo en los aprovisionamientos del Santuario de Santa María de la Cabeza verdaderas demostraciones del buen empleo de las nubes para poder cumplir la difícil misión de aprovisionar un núcleo de patriotas aislados a bastantes kilómetros de nuestras líneas. Estos aprovisionamientos, a 100 metros de altura y en lugar muy próximo a un aeródromo de caza enemigo, fueron verdaderas lecciones de utilización de la Aviación con aprovechamiento de la Meteorología.

(2) La importancia de la buena visibilidad para el buque es, sin duda, grande, pues rara es la descripción de un combate naval en que no se hable de ello por historiadores o narradores profesionales (batallas de Coronel, de Jutlandia).

hace en singular, pues aunque se ataque una formación numerosa de buques por una unidad aérea, sólo se debe de atacar uno solo de ellos, que previamente se habrá designado.

La conducción del ataque es como sigue: Cuando las fuerzas de exploración de superficie o los aviones de reconocimiento han localizado el enemigo, los aviones de bombardeo despegan, formando a continuación en línea de columnas de patrullas, con el Jefe en el centro. Las patrullas pueden ir formadas en cuña o en ala.

Al avistar el blanco, el Jefe de la formación se dirige directamente hacia él, desviándose los de las es-



cuadrillas laterales hacia ambos lados, para que el ataque proceda de tres direcciones distintas, con lo que en el blanco se produce la natural confusión por tener que atender a puntos distintos con el fuego A. A.

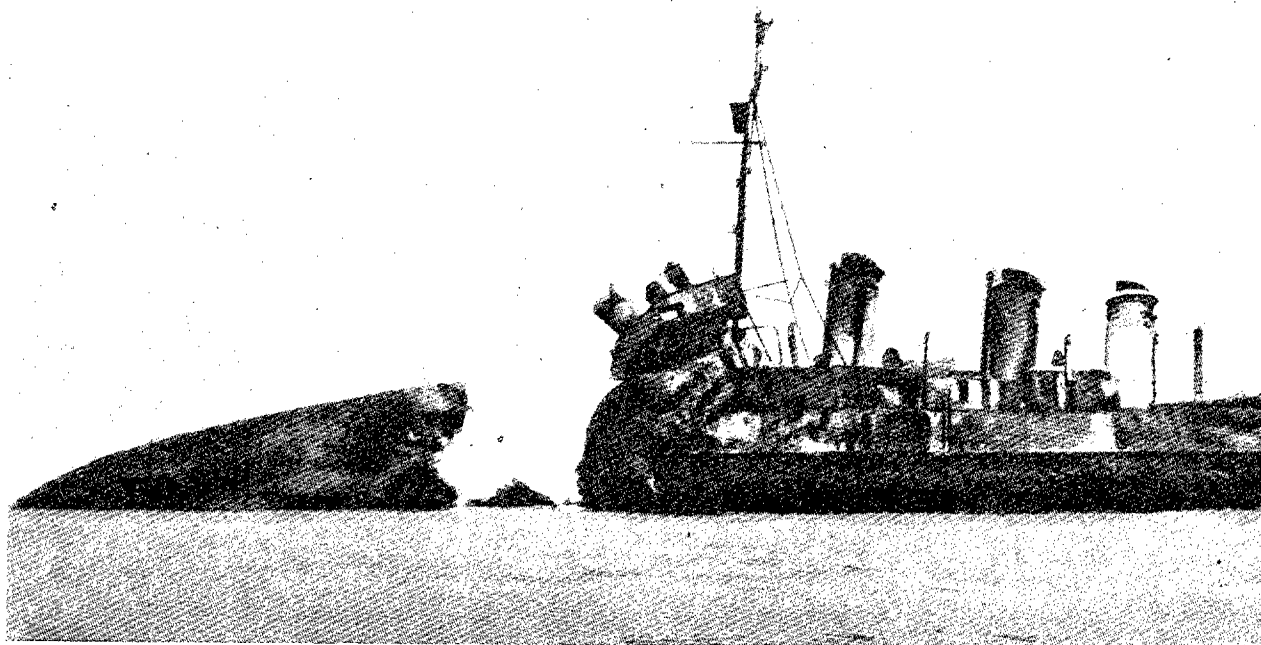
Pondremos un ejemplo:

Supongamos que el blanco ha sido visto a 12 kilómetros. El Jefe de la escuadrilla C se dirige hacia él conservando su velocidad (supongamos aviones de 360 kilómetros por hora); tardará en llegar al blanco 120". Si la formación tiene 300 m. de longitud, tardará en pasar sobre el buque 3". La formación I aumenta su velocidad a 380 km., perdiendo un poco de altura, y simultáneamente hace un cambio de rumbo de  $-20^\circ$ , y recorre un camino como el indicado en la figura; el recorrido es de unos 14 km., que, a su velocidad, recorre en 133", o sea que comienza su bombardeo cuando la escuadrilla C hace sólo 10" que ha terminado. La escuadrilla D, que hace un recorrido simétrico, pero a 330, tardará en llegar 155"; esto es, 19" después de terminar la I comienza su bombardeo, y, en resumen, en un tiempo total de 38" han caído en el blanco o sus proximidades las 81 bombas.

Para este ejemplo hemos considerado un tipo de avión con las características de cualquiera de los actuales, más bien reducidas, pues ya hay aviones de velocidad análoga y carga muy superior, de 2.500 y 3.000 kilos, con los que podríamos repetir lo dicho anteriormente, pero con carga de tres bombas de 1.000 kilos, con el consiguiente aumento de efecto destructor.

Claro es que el ataque no lo hará una unidad de bombardeo sola, sino que irá acompañada de unidades de destructores (tipo "Me-110", o uno semejante), que les dan protección, y que al avistar la Escuadra, alguna unidad de este tipo, que va más adelantada, se dirige contra sus porta-aviones, a los que ataca con sus bombas, impidiendo o dificultando así la reacción de su caza embarcada.

En otro artículo hablaremos algo del bombardeo en picado y del ataque con torpedos.



El impacto completo de un «Stuka» Ju 87 partió en dos este buque