

BUQUES Y AVIONES Por Guillermo Carrero Carre, Teniente de Navío (Submarinista).

Aunque el consabido tema de la cooperación aeronaval fué tratado sin escatimar conferencia ni papel en los años anteriores a la iniciación de esta segunda guerra mundial, en la cual estamos desempeñando papel de espectadores, creándose bandos apasionados en el ataque y defensa de las teorías de Douhet, la experiencia triste de la realidad se ha encargado de mostrar hasta qué límites puede llevarse esa cooperación, que sin detrimento para la importancia de cada una de las Armas, cuya misión aislada está claramente determinada, ha conducido a éxitos magníficos al ser aplicada razonablemente por los beligerantes en diversas acciones. No es posible sentar por el momento una doctrina de aplicación para los Ejércitos de Mar y Aire cuando obran conjuntamente, por varias y comprensibles razones, entre otras porque la lucha no ha terminado y los razonamientos de los exclusivistas pueden partir de puntos erróneos al no conocerse con exactitud el desarrollo y organización de las operaciones, y además que no puede corresponder a los límites de tan modesto artículo el sentar un criterio de tan gran importancia.

Por el momento es suficiente tratar de un modo objetivo los principales hechos aeronavales sucedidos, pues ellos, con su realización práctica, jalonan más justamente que ninguna teoría el camino a emprender.

Como el Arma aérea ha ingresado en la guerra naval con carácter de gran importancia y por tiempo indefinido, según han demostrado los hechos ocurridos a partir de la fecha de 1 de septiembre de 1939, los combates y operaciones aeronavales han sido muy frecuentes, por lo cual sólo trataremos los sucesos a nuestro juicio más destacables desde el punto de vista de cooperación íntima entre buques y aviones. Estos son: el combate naval de Matapán; la pérdida del acorazado alemán *Bismarck*; el hundimiento de los acorazados ingleses *Repulse* y *Prince of Wales*; el paso por el Canal de la Mancha de los acorazados alemanes tipo *Gneisenau*.

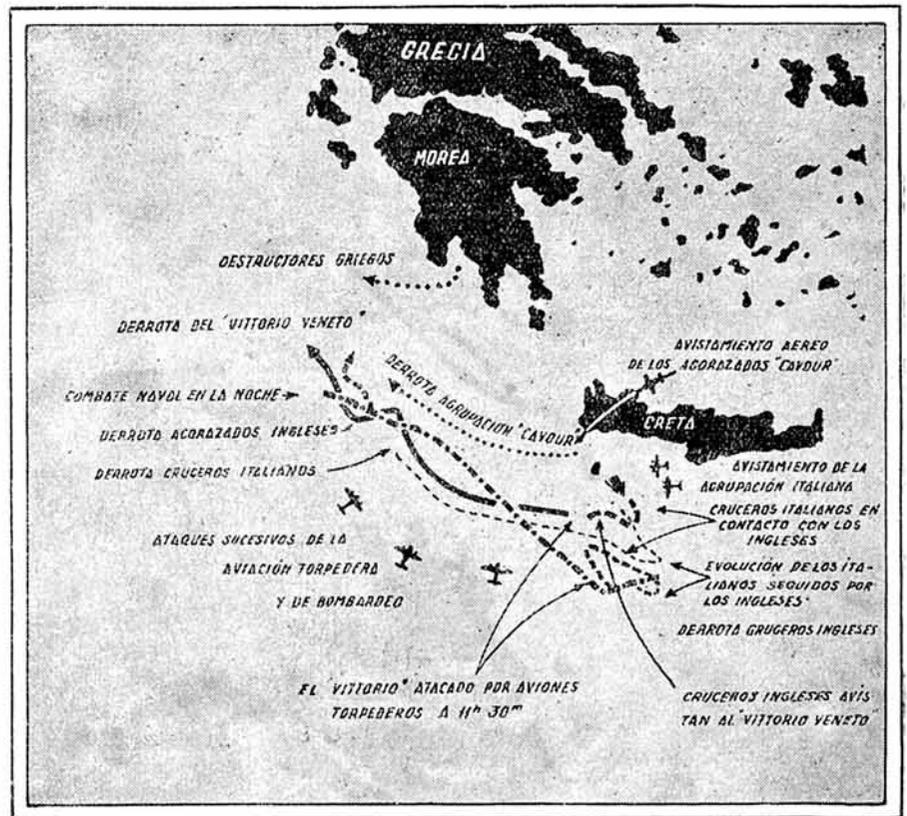
COMBATE NAVAL DE MATAPAN

La situación en el Mediterráneo es la correspondiente al mes de mayo de 1941; es decir, el momento en que el Eje invade Grecia, mientras los adversarios, en el frente libio, se mantienen en tensión alternativa en la línea de Sollum.

La acción parte de un "raid" italiano cuya misión es proteger el paso de un fuerte convoy del Eje al Africa del Norte, y ante la probabilidad de que la operación fuese conocida por los ingleses, se efectúa una diversión en el Egeo, que podría aprovecharse para atacar el tráfico aliado entre Alejandría y Grecia, ya que los ingleses estaban enviando refuerzos a los helénicos con sus tropas del Oriente Medio.

El grupo destinado a tal operación era fuerte y rápido, constituido por los tres cruceros pesados *Pola*, de 10.000 toneladas, y el moderno acorazado *Vittorio* como apoyo inmediato, con un cierto número de destructores y cruceros ligeros. La idea general de la maniobra italiana debía ser: atacar los transportes descubiertos y replegarse después, al anochecer, hacia el Oeste. En caso de encontrarse al grueso inglés, compuesto por los acorazados *Warspite*, *Valiant* y *Barham*, replegarse hacia su base aprovechando su superioridad en velocidad.

El combate.—A mediodía del 27, un avión de exploración británico descubre la fuerza naval italiana, e inmediatamente



Acción de Matapán.

sale de Alejandría el grupo ligero inglés, compuesto por cuatro cruceros ligeros y varios destructores, y horas más tarde el grueso, al mando del Almirante Cunningham, con los tres acorazados antes dichos, el portaviones *Formidable* y varios destructores.

En la mañana del 28 ocurre el avistamiento entre los dos grupos ligeros, que replegándose sucesivamente, ingleses e italianos, hacia sus gruesos, tratan de arrastrar a sus similares para ponerlos bajo los cañones de los acorazados, llegando incluso el *Vittorio* a tirar a 31.000 metros sobre la división ligera británica.

A mediodía comienzan a partir del *Formidable* aviones torpederos para atacar al *Vittorio*, magnífica operación concebida por el Almirante Cunningham, pues si conseguía arrebatarse al grupo italiano la ventaja de su velocidad, tendría la oportunidad de batir en detalle a su contrario. Durante toda la tarde hasta la anocheada los aviones mantienen contacto con la fuerza italiana, alcanzando con dos torpedos al *Vittorio*, lo que le reduce la velocidad a 15 nudos, y al crucero *Pola*, al que le inmoviliza un torpedo en las máquinas.

Conseguido esto, y dado que el grueso inglés anda a 22 nudos, éste emprende la persecución, destacando sus cruceros para cortar la retirada a los italianos.

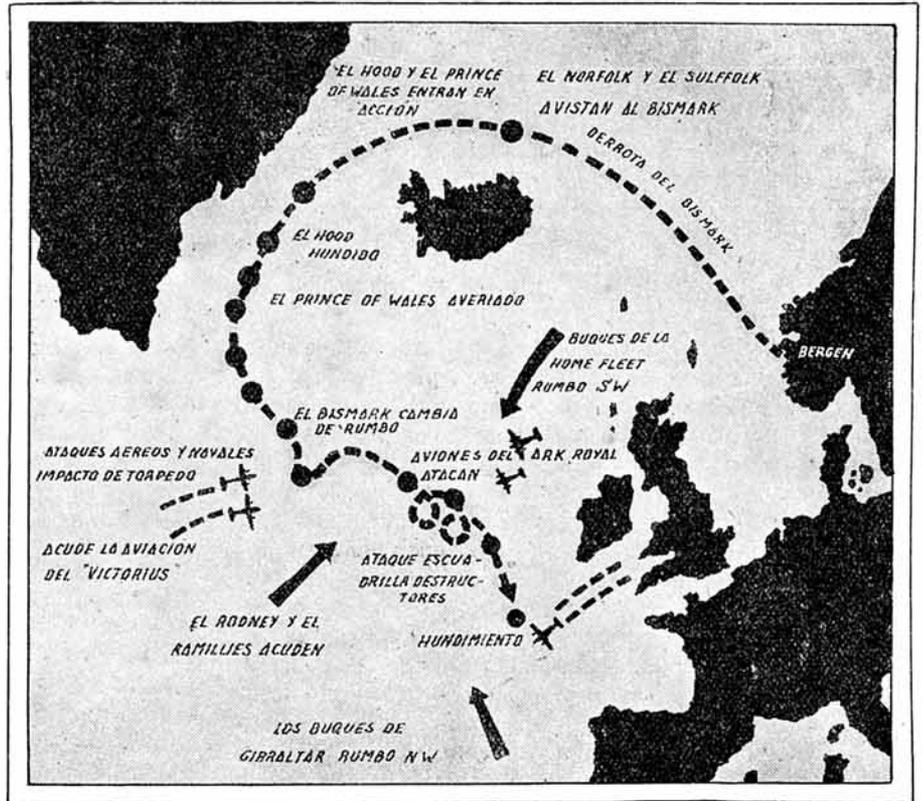
El Almirante Cantoni, jefe de éstos, decide cubrir al acorazado herido, que se retira hacia su base, aprovechando la sombra de la noche, con sus cruceros pesados, los cuales, además, tratan de proteger al *Pola*, que está inmóvil.

Durante la noche los buques de ambos bandos se mueven alrededor del desgraciado crucero, como ocurrió con el *Wiesbaden* en Jutlandia, y a las 22 horas un destructor inglés avista al *Pola* y unos bultos que cortan su proa: son tres cruceros italianos y tres destructores. Inmediatamente funciona en la línea inglesa la dirección de tiro y el radiotelémetro, y los buques evolucionan para quedar en línea de fila a rumbo opuesto al del enemigo avistado. Unos cuantos minutos y son hundidos los cruceros *Zara*, *Fiume* y *Giovanni delle Bande Nere* y los destructores *Gioberti* y *Maestrale*.

Aparte del empleo técnico de la artillería, proyectores y formación de los grupos, una cosa hay destacable: el empleo del portaviones *Formidable*, que al conseguir con los aviones reducir la velocidad del grupo italiano pudo dar lugar a la caza de éste, que de otro modo hubiese sido imposible. Aquí está la clave de Matapán: dos fuerzas navales, una con aviones propios bajo el mando del Almirante, en base aérea a flote, y otra... que no tiene aviones de ninguna clase.

PERDIDA DEL ACORAZADO ALEMAN "BISMARCK"

La flota de superficie alemana, muy inferior a la inglesa para asegurarse el dominio del Atlántico, no tiene más misión que cooperar a la acción submarina y aérea de ataque al trá-



Hundimiento del "Bismarck".

fico, para lo cual realiza "raids" basados en su efecto de sorpresa y velocidad. En marzo de 1941, una operación de este tipo fué ejecutada por los dos acorazados de 26.000 toneladas *Gneisenau* y algún crucero, tipo *Admiral Hipper*, con éxito grandioso, aniquilando varios convoyes y hundiendo un total de 116.000 toneladas.

Ahora se trata de un caso análogo a realizar por el acorazado de 35.000 toneladas *Bismarck* y el crucero *Prinz Eugen*, partiendo del puerto noruego de Bergen. Parece ser que la aviación de exploración inglesa descubrió a ambos buques en dicho "fiord" y el Almirantazgo británico estaba prevenido contra la operación.

Los dos buques se hacen a la mar, y a pesar de ser avistados el día 22 de junio, logran romper el contacto con éstos. La madrugada del 24 es descubierto el grupo de acorazados británicos *Hood*, de 41.000 toneladas, y *Prince of Wales*, de 35.000 toneladas. El Almirante alemán Lutjen da orden a su crucero de regresar, pues la sorpresa se ha perdido y él nada va a resolver ante la fuerza naval que hay enfrente. Comienza el combate, y el *Bismarck* dispara sobre el *Hood*, que vuela a los pocos minutos bajo el magnífico fuego germano. Entonces cambia de blanco y decide luchar mano a mano con su otro contrincante de 35.000 toneladas y análogas características. Ambos buques reciben impactos; pero el inglés, contando con su superioridad en velocidad, rompe el contacto, dedicándose a no perder de vista a su enemigo, mientras llama a otras fuerzas para comienzo de la caza del coloso.

Al llegar la noche, corta y casi inexistente, con sus largos crepúsculos, se presenta la hora oportuna del ataque aéreo y del portaviones *Victorious*, que navega hacia el Oeste, pro-

tegido por dos cruceros, parten oleadas de aviones, que le causan un impacto de torpedo, y con él, una reducción en su velocidad.

Durante todo el día y noche siguiente, los ingleses pierden todo rastro del buque; pero en la madrugada del 26, un avión de vigilancia vuelve a localizarle, y con esta información el portaviones *Ark Royal* lanza sus aviones, que vuelven a tomar contacto, posteriormente asegurado por un crucero británico, el *Sheffield*. Durante el día, los ataques aéreos fallan; pero en el crepúsculo de la noche se consiguen dos impactos, que reducen nuevamente la velocidad. El buque, no obstante, continúa en plena potencia ofensiva. Al llegar la noche, entra en acción una escuadrilla de destructores, que va al ataque y consigue dos impactos de torpedo más. Ya son ¡cinco!, y esta vez la fatalidad ha querido que uno dé en el timón y hélices, dejando al buque sin gobierno y casi parado.

Al amanecer del día siguiente se aproximan los acorazados *Nelson* y *King George V* (nueve cañones de 406 mm. y diez de 356 mm.) y rompen el fuego sobre el *Bismarck*. A pesar de estar el buque alemán parado, el combate dura hasta las once de la mañana, en que estaban inutilizadas las piezas y faltaban municiones. El buque, sin embargo, continúa flotando como un símbolo de resistencia del verdadero acorazado, y es preciso que el crucero *Dorsethire* se acerque para lanzarle sus torpedos, que son el tiro de gracia.

¿Cuántos? Dos, tres, quizá todos los de un montaje.

La conclusión aérea es, sin duda, que sin la cooperación de la Aviación en el acoso del acorazado alemán, el buque hubiese regresado a su base y que han sido los aéreos los que le redujeron la velocidad, si bien fueron los destructores los que le inmovilizaron. ¡Qué distinto hubiera sido si el *Bismarck* hubiese dispuesto de caza para rechazar a los aviones enemigos, de bombarderos y torpederos para atacar el dispositivo naval contrario, de acorazados y portaviones y de destructores y fuerzas ligeras para hacer imposible los lanzamientos nocturnos! Es de todo punto evidente que si el *Bismarck* hubiese ido acompañado de un portaviones y de una escuadrilla de destructores de autonomía suficiente para una misión de este tipo, el buque no se hubiese perdido.

HUNDIMIENTO DE LOS ACORAZADOS INGLESES "REPULSE" Y "PRINCE OF WALES"

Debido a las fuerzas disponibles y a las necesidades de la guerra en Occidente, el Almirantazgo inglés se ve en la obligación de asignar a la defensa de su imperio en el Asia oriental, contra el ataque de los nipones, un grueso compuesto por los dos acorazados *Prince of Wales* y *Repulse*, buques rápidos, para que, dada su inferioridad ante el enemigo, puedan rehuir el contacto ante una fuerza superior.

Portaviones no se pueden enviar, porque en aquel momento Inglaterra sólo dispone de tres, y éstos son necesarios para el dispositivo naval europeo. De este modo, la Escuadra del Extremo Oriente queda constituida por dos acorazados, cinco cruceros y nueve destructores.

Cuando los japoneses comienzan a desembarcar en Kota Bahru y Kuantan, en el norte de la península de Malaca, desembarco que podría estar apoyado por toda la Flota nipona, que días antes había aniquilado la fuerza naval americana con el golpe de mano de Pearl Harbour, los escasos buques británicos se hacen a la mar, con una inferioridad

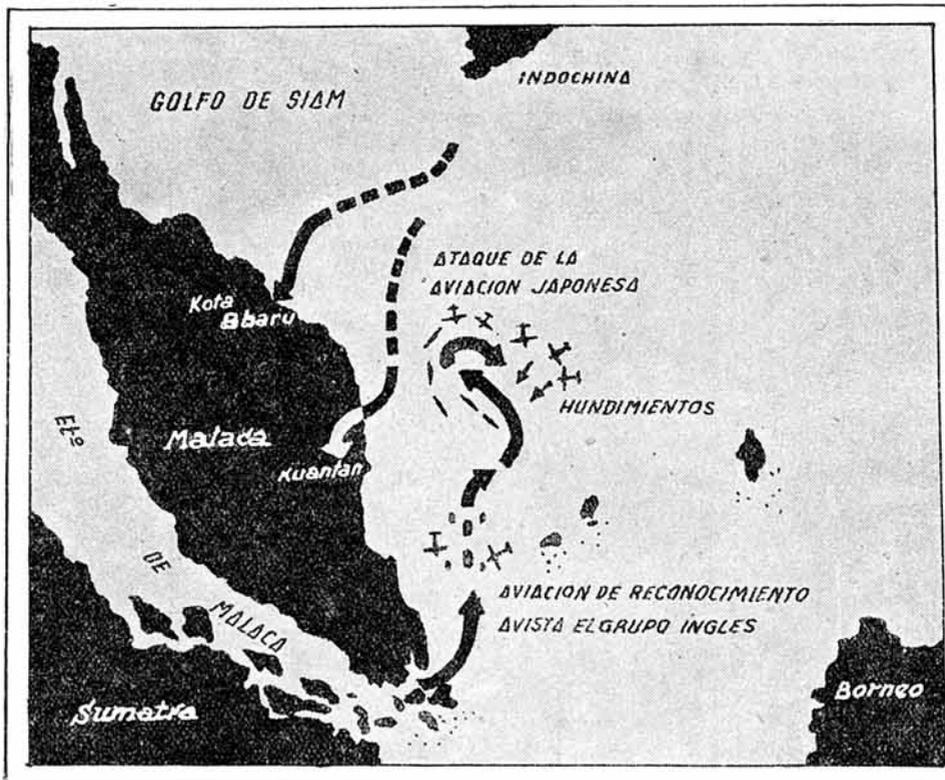
manifiesta para tratar de evitar una operación que es inevitable.

Su enemigo no es sólo la Flota adversaria, sino la Aviación naval japonesa, magníficamente adiestrada y compenetrada con el Mando naval, que lógicamente no desaprovechará una ocasión tan magnífica como le brindan los dos acorazados británicos, navegando sin protección aérea propia y sin destructores (sólo cuatro de los nueve que había en Singapur salieron a la mar ese día).

La Flota arrumba al Norte separándose de

la costa, para caer sobre ella a la madrugada del día siguiente y atacar a los transportes enemigos. Al anoecer es descubierta por un avión nipón, y la Escuadra cambia de rumbo durante la noche; pero el aviso ya está dado, y el Almirante Yamamoto maniobra sus fuerzas aéreas para atacar al día siguiente a los buques, que supone se dirigen hacia los puntos de desembarco.

A las once de la mañana comienzan los ataques de los bombarderos, y en la segunda oleada, mientras los bombar-



Hundimiento del "Repulse" y "Prince of Wales".

deros vuelan a gran altura, aguantando un poderoso fuego antiaéreo, por el horizonte se filtran en todas direcciones unas escuadrillas de torpederos, al parecer 27, que en breves momentos consiguen diversos blancos sobre ambos buques.

Impactos recibidos: El *Repulse*, no menos de tres; el *Prince of Wales*, no menos de siete. El acorazado británico cumplió de acuerdo con las esperanzas puestas al ser construido; pero su protección "activa externa" era muy deficiente.

Siempre la batallena cuestión de los portaviones, la protección aérea en el lugar de la acción y la protección anti-torpedera adjunta de buques ligeros antiaéreos, como destructores bien armados y equipados en este sentido.

PASO DE LOS ACORAZADOS ALEMANES POR EL CANAL DE LA MANCHA

En Brest se encuentran los acorazados alemanes de 26.000 toneladas *Scharahorst* y *Gneisenau* y el crucero *Prinz Eugen*, que al abandonar al *Bismarck* en su célebre y heroico "raid" llegó a dicha base naval del modo más misterioso, forzando al dispositivo enemigo de bloqueo.

Esta situación preocupaba seriamente al Almirantazgo británico, ya que los buques podían efectuar una salida en cualquier momento y atacar las rutas comerciales del Atlántico, y como consecuencia de ello, se les bombardea constantemente desde el aire, con objeto, no sólo de averiarlos, sino de evitar que se pudiesen reparar. Basta sólo recordar que la Royal Air Force les atacó 3.299 veces, descargando sobre ellos unas 4.000 toneladas de explosivos, lo que arroja un promedio de 13 toneladas diarias de bombas durante diez meses.

¿Éxito de los ataques? Muy reducido; pero es preciso abandonar Brest, y como además el "tirón" del Japón había arrastrado barcos a las aguas orientales y en el Mediterráneo no hacían falta auxilios estratégicos, la modesta Flota alemana de Brest había cumplido su misión y debía ahora trasladar su acción a Noruega, para atacar el tráfico anglosajón a Mursmank.

Para ir de Brest a un puerto alemán se presentaban dos caminos: por el Océano y por el paso de Calais. El primero tenía el grave inconveniente de que podría repetirse con toda seguridad la aventura del *Bismarck*, por lo cual se elige el segundo, basándose en que si logran alcanzar el Canal antes de ser descubiertos, las fuerzas navales británicas del Atlántico quedarían por la popa.

Se escoge el 11 de febrero de 1942, en buenas circunstancias meteorológicas: cielo cubierto con nubes bajas, chubascos de agua y visi-

bilidad de tres a cinco millas por la calina y cerrada a veces por los chubascos.

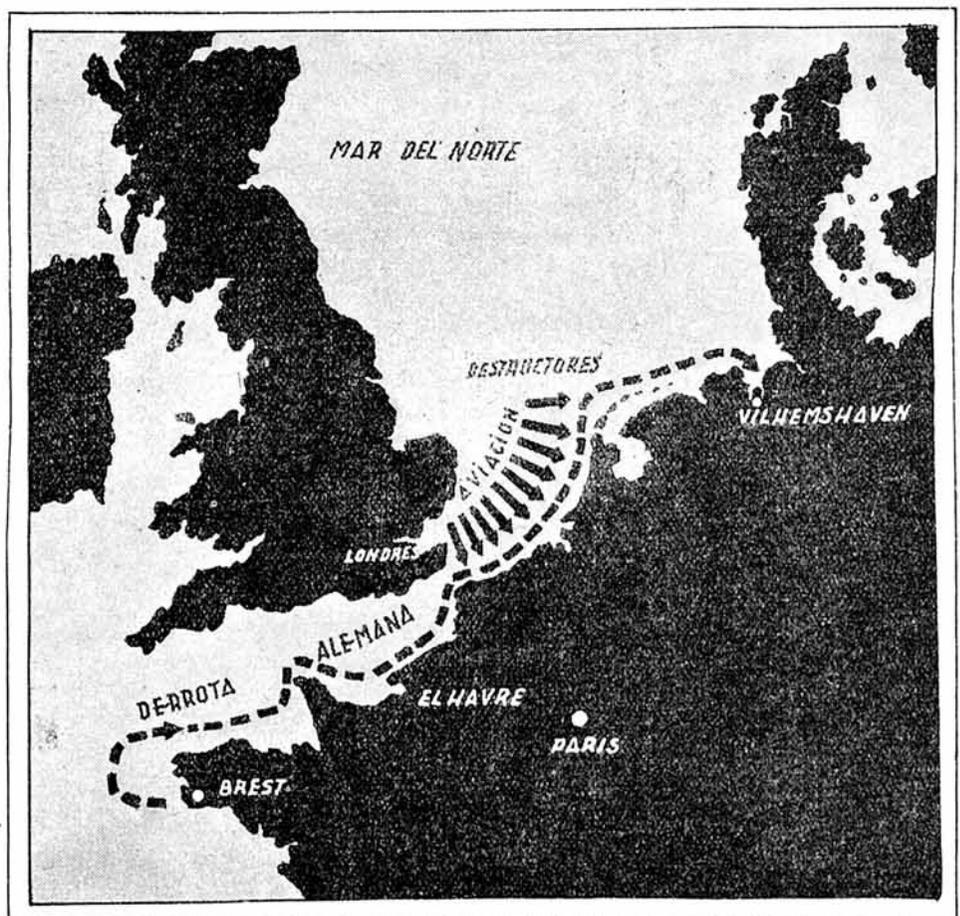
La protección naval estaría compuesta por una flotilla de destructores y torpederos, un grupo de rastreadores rápidos de minas y varios grupos de ataque de lanchas rápidas; en cuanto a la protección aérea, sería aviación de caza en vuelo permanente sobre los buques, compuesta por aparatos *Messerschmitt Me-109*, *F. W.-190* y *Heinkel 113*.

La Escuadra salió durante la noche del 11, apareciendo a la altura de El Havre en la amanecida del día siguiente, no siendo descubiertos los buques hasta las once de la mañana, cuando estaban cerca del cabo Gris Nez; es decir, que ocurrió un fallo manifiesto, tanto del servicio de información británico como de la aviación de vigilancia.

A las doce horas comenzaron los ataques aéreos, empleándose bombarderos pesados y semipesados de los tipos *Halifax*, *Wellington*, *Hampden*, *Manchester*, *Blenheim*, torpederos *Swordfish* y *Beauford* y caza de la R. A. F.

Durante cinco horas se suceden los ataques sin interrupción, encontrándose a veces combatiendo a un tiempo 165 aparatos, pero sin ligazón alguna, pues los bombarderos tropezaban con serias dificultades para lanzar bombas perforantes, que necesitaban alta cota para ser eficaces, y sobre el panorama meteorológico de tiempo cerrado, la calina favorecía la formación de una vasta y constante cortina de humos, que los alemanes lanzaron para proteger sus buques.

La Aviación inglesa sólo consiguió hundir un patrullero



Paso de los acorazados "Scharahorst" y "Gneisenau" por el Canal de la Mancha.

y averiar a un torpedero, éxito modesto en comparación con el esfuerzo desarrollado.

A las cuatro de la tarde, cuando los buques estaban a 14 millas de la costa holandesa, apareció una flotilla de destructores, que se lanzó al ataque aprovechando un chubasco, lanzando sus torpedos dos de los buques a unos 2.000 metros, no consiguiendo ningún impacto, mientras que los atacantes perdieron los destructores *Campbell* y *Worcester*. Después, la reacción británica cesó, y los barcos no fueron ya más hostilizados hasta su entrada en Wilhelmshaven.

El éxito de la operación fué debido a su planteo, al fracaso de la vigilancia inglesa, a la magnífica protección aérea alemana y a la gran falta del Almirantazgo británico, que no dispuso de ninguna unidad mayor que el destructor para hacer frente a los buques alemanes. Incluso parece que el Mando naval inglés creía sinceramente que los buques, debido a los bombardeos a que se les había sometido, estaban averiados y no se podían hacer a la mar.

CONCLUSIONES

Hemos puesto los cuatro casos anteriores por ser verdaderamente clásicos y por no querer hacer demasiado prolijo este artículo; pero la guerra ha enseñado casi con carácter permanente una gran variedad de acciones aeronavales en que los buques y aviones han colaborado más o menos íntimamente y con mejor o peor acierto.

Ejemplo de ello han sido las luchas en el Mediterráneo durante la campaña norteafricana, en que ambos bandos han sido apoyados y suministrados por el mar; la guerra confusa del Extremo Oriente, desde el comienzo de la ofensiva de Mac-Arthur, para impedir el cerco de Australia mediante la reconquista de las bases niponas alcanzada en Nueva Guinea, archipiélago de Bismarck y archipiélago de Salomón, y por último, el desembarco aliado en Sicilia, que en conjunto son pruebas más que suficientes para darnos cuenta de la importancia del factor aéreo en la guerra naval.

En algunas acciones la cooperación es directa, convirtiéndose los aviones en buques de excepcional velocidad y magníficas condiciones de visibilidad, que les hacen óptimos para desempeñar las misiones de seguridad de la Flota en su dispositivo de marcha y para defenderla y atacar a la

adversaria, llegado el momento del combate, desempeñando un papel principalísimo en la resolución del mismo.

En otros casos, como los referentes a los ataques a convoyes de aprovisionamiento en el Mediterráneo y Pacífico y a la guerra al tráfico en el Atlántico, la colaboración es menos directa, pues los aviones luchan contra los buques de guerra y mercantes adversarios fuera de todo contacto con los propios.

Las flotas, en su conjunto armónico de buques, evaluada su potencia por el número de acorazados de que disponen, son directoras del poder naval en su objetivo de dominar el mar al operar en la inmensidad de los océanos; pero en mares pequeños, pasos obligados y en puerto, tienen que estar protegidas desde el aire.

Por todo ello, podemos sacar las siguientes consecuencias:

Primera. El poder atacante de una Marina se refuerza poderosamente con aeroplanos, pilotos y mecánicos, porque éstos aumentan su movilidad y sorpresa en forma extraordinaria.

Segunda. En aguas en que el enemigo puede concentrar sus fuerzas aéreas en gran escala, los buques de guerra no deben operar sin ayuda de cazas, so pena de sufrir grandes pérdidas. La fuerza se basa en la cooperación de las distintas Armas. Y como la lucha continúa, las Armas siguen perfeccionando su eficacia y las informaciones militares sobre las operaciones no son conocidas con la rigurosidad necesaria, no es posible, al parecer, orientar este tema según unas directrices rectilíneas de cooperación aeronaval, sino seguir observando las oscilaciones de la guerra, en espera de la determinación de tan capital punto.

Por el momento, sólo hay una cosa exacta: la íntima relación existente entre los poderes naval y aéreo en su lucha para lograr la victoria, éxito que no se puede adjudicar a uno o a otro, porque no se debe llegar al raciocinio apasionado, a considerar el nimio detalle de la importancia decisiva de una dirección de tiro que a la primera salva coloque el proyectil sobre el enemigo, o a la de un avión que le meta las bombas por las chimeneas.

Es a la creación de una común "inquietud táctica" entre aviadores y marinos a lo que hay que aspirar, pues ella es totalmente necesaria, y la Patria obtendrá así una nueva gloria cuando la Providencia indique que ha llegado el momento de nuestro resurgir imperial.

