

# CÓMO EVOLUCIONAN LAS OPERACIONES NAVALES. MISIONES Y COMETIDOS DE LA AVIACIÓN EMBARCADA

Ángel GAMBOA HERRÁIZ



*El conocimiento de las capacidades específicas de la Fuerza Naval y su forma de actuación es especialmente importante dado el carácter marítimo de España, el número creciente de actividades ilícitas o criminales que se desarrollan en el espacio marítimo y las posibilidades estratégicas que ofrece el entorno marítimo para las operaciones expedicionarias en defensa de los intereses nacionales.*

COPNAV 2015



STE párrafo podría servir de guía para comprender cómo evolucionaron las operaciones navales hasta nuestros días, y con ellas las misiones de la aviación embarcada, la cual no deja de ser una parte de un todo constituido por la Fuerza Naval. Consciente de que no se puede lanzar al aire esta afirmación, así, sin más, intentaré con este artículo explicarme, sin entrar en detalles que podrían confundirnos y provocar que «los árboles no nos dejen ver el bosque».

## Un poco de historia

«La historia... testigo de los tiempos, luz de la verdad, vida de la memoria, maestra de la vida, testigo de la antigüedad» (Marco Tulio Cicerón, 106-43 a. de C.).

Los avances tecnológicos han tenido en la Humanidad una aplicación directa en el arte de la guerra. En el entorno marítimo, conforme estos se iban

descubriendo, se adaptaban al buque para su empleo, ya fuera para el transporte, el comercio o el combate.

En el caso que nos ocupa, la mar, el conocimiento del entorno y el ingenio humano produjeron la aparición del buque de guerra. La propulsión adoptó el remo, la vela, la máquina de vapor, la turbina de gas o el reactor nuclear. El ajuste fue similar en lo concerniente al armamento, como puso de manifiesto el acondicionamiento naval de corazas, flechas, bombardas, cañones, cohetes y misiles. Este proceso evolutivo y de adaptación afectó por igual al enemigo a batir y consecuentemente a la destreza en el empleo de los «ingenios». El progreso obligó también a cambiar procedimientos y tácticas, que conforme alcanzaban un grado elevado de complejidad provocaban que se constituyesen subgrupos de fuerzas especializadas en sacar el máximo rendimiento del armamento en una acción militar. En la Armada sirven de ejemplos ilustrativos los orígenes de la Infantería de Marina o del Arma Submarina.

Lejos de ser una excepción, las aeronaves, globos, dirigibles, aviones o helicópteros, al poco tiempo de nacer, fueron adoptados por las marinas de guerra. En España se aplicó este criterio con la creación de una Aviación Naval en 1917, que en poco más de 15 años alcanzó una considerable dimensión (1).

En 1939 se crea el Ejército del Aire (EA) y se produce un hecho insólito: la prohibición para las unidades navales de emplear y controlar un ingenio imprescindible para la guerra en la mar. Probablemente influyó en tan sorprendente decisión alguna de las siguientes circunstancias coyunturales:

- La influencia de las concepciones tácticas y estratégicas de las naciones del Eje (Alemania e Italia), defensoras a ultranza del espacio aéreo integral y reacias a diferenciar entre los cometidos de un *ejército* y el uso de un *arma*, praxis que para los estudiosos condicionó su derrota en la Segunda Guerra Mundial.
- Las numerosas bajas que tuvo la Aeronáutica Naval entre sus cuadros de mando, y por lo tanto la imposibilidad de participar en la formación del nuevo ejército.
- El carácter claramente terrestre de los altos mandos militares al término de la Guerra Civil y su desconocimiento de la naturaleza y peculiaridades de las acciones bélicas en la mar.

A pesar de esta privación, la Armada no cesó en su empeño por embarcar aviación en sus buques y controlarla de manera directa, pues la pretendida colaboración que el EA iba a prestar fue, como el tiempo demostró, una utopía

---

(1) Al inicio de la Guerra Civil española (1936) la Armada contaba con 127 aparatos entre aviones, autogiros e hidroaviones.



Los helicópteros *Agusta Bell-212 (AB-212)* de la Tercera Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves empezaron a entrar en servicio en 1974. Su misión principal se ha ido adaptando a las necesidades de la Fuerza Naval, inicialmente como helicóptero embarcado antisubmarino, con capacidad de vigilancia radar y electrónica. Después, como portador de armas (cohetes filoguiados, torpedos, etc.) y finalmente como apoyo a la Fuerza de Infantería de Marina, con cometidos en la inserción de fuerzas especiales, escolta armada, transporte de personal y material, SAR, cargas externas para aprovisionamiento y otros cometidos inherentes a los helicópteros navales. Su reciente modernización atiende a la necesidad de dotar a los Buques de Acción Marítima (BAM) con medios aéreos de vigilancia y control del tráfico marítimo.

(Foto: Ángel Gamboa Herraiz).

que como en otras naciones nunca llegó a funcionar. Con ligeras variaciones el Ejército de Tierra sufrió un proceso similar, perdió el Arma de Aviación pero no la necesidad de controlarla. Con el paso del tiempo y con dosis de cruda realidad, se dieron los condicionantes para que años más tarde en el Ejército se crearan las Fuerzas Aeromóviles del ET (FAMET) y en la Armada la Flotilla de Aeronaves (FLOAN).

En términos estrictamente navales, la historia puso de manifiesto en innumerables episodios la importancia decisiva de la aviación embarcada, bien por su ausencia o por su presencia, entre los que se pueden citar: Tarento y cabo Teulada en 1940; Matapán; el hundimiento del *Bismarck* y Pearl Harbor en 1941; mar del Coral, Midway y Guadalcanal en 1942; Leyte en 1944, y la Guerra de Corea entre 1951 y 1953. Más recientemente, las Guerras de las Malvinas y las dos del golfo Pérsico han demostrado la enorme importancia de la aviación naval en el desarrollo de los conflictos.

A pesar de que la historia justificó la necesidad que tienen las marinas de guerra de contar con su propia aviación embarcada, todavía se sigue discutiendo sobre ello, por lo que para acabar con esta vieja disputa conviene ir a los fundamentos, sin adentrarse en la compleja mentalidad naval, para entrever, más que sus futuros cometidos —de lo cual existe ya abundante bibliografía—, las bases sobre las que se sustenta la evolución de las operaciones aeronavales. Para ello conviene recordar los siguientes conceptos:

- Arma.
- Armada.
- Objetivos de la Armada.
- Medios para conseguirlos.
- Quién debe poseer, emplear y controlar esos medios.

### **Arma. ¿Qué es y quién debe utilizarla?**

*No hace daño el que quiere, sino el que puede.*

Según la vigésimo tercera edición del Diccionario de la RAE, se entiende por Arma «el instrumento, medio o máquina destinados a atacar o defenderse».

En cualquier faceta de la vida, para que una actuación tenga garantías de una ejecución eficaz, suele encomendarse a quien mayor y mejor conocimiento posee de los elementos que en ella intervienen. En el terreno militar, unos sencillos ejemplos podrán aclarar esta idea. Si se trata de introducirse entre las líneas del enemigo para sabotear un puente, desecharemos al artificiero que domina lo relacionado con los explosivos frente al soldado de operaciones especiales, pues al primero hay que adiestrarle en burlar defensas, camuflaje, lucha cuerpo a cuerpo, tiro con pistola, etc., y al último tan solo hay que decirle cómo se inicia el detonante y dejarle que haga su oficio.

Si se trata de enfrentarse a fuerzas enemigas mediante fuego directo en el campo de batalla, quién mejor que un oficial de carros de combate, conocedor de las tácticas particulares de la caballería mecanizada. Y si la amenaza fuera submarina, ¿no buscaríamos el consejo de un cualificado oficial antisubmarino que entienda de las posibilidades, movimientos y limitaciones de ellos? En todos los casos el arma la pondremos en manos de quien *puede* hacer más daño, y no del que por mucho que lo desee *no sabe* realmente como infligirlo.

El caso de las aeronaves militares no es distinto, su fin último es producir daño, no volar. En los ejemplos citados, la misión tiene mayores probabilidades de éxito si es ejecutada por un piloto cultivado en el entorno, se trate de operaciones especiales, de tácticas de carros o de lucha antisubmarina. El hecho de volar, por complicado que pueda resultar, no garantiza *per se* la consecución de los objetivos.



Aproximación al cuadrado. La fragata *Álvaro de Bazán* se aproxima al portaaviones *Príncipe de Asturias* para maniobra FAS, mientras un helicóptero de la Décima Escuadrilla finaliza aproximación TACAN para toma RAST sobre ella. (Foto: Ángel Gamboa Herráiz).

## La Armada, sus objetivos

*Adoramos a Dios y a la Armada  
cuando suena el cañón en el frente.  
Luego viene la paz deseada,  
y entonces Dios es cosa olvidada,  
y la Armada al decir de la gente,  
una carga para el contribuyente  
que no sirve en rigor para nada.*

(Autor desconocido)

En sentido figurado, la Armada, entre las Fuerzas Armadas, podría entenderse como la organización depositaria del conocimiento del entorno naval. Su comprensión le permite escoger las «herramientas» más idóneas para la defensa de los intereses marítimos nacionales, se trate de sus costas y aguas de soberanía, de la protección de la pesca, del tráfico y comunicaciones marítimas o de la actuación militar allende los mares (proyección naval).

En sentido literal y dentro del marco definido por la Política de Defensa, la Armada es responsable de alcanzar los objetivos marítimos de la Defensa Nacional, y su misión específica es el desarrollo de la estrategia conjunta en el ámbito definido por sus medios y formas propias de acción. El brazo ejecutor de esta misión es la Fuerza Naval, la cual, dependiendo de la situación de paz o de guerra, tiene los cometidos que a continuación se expresan:

- En tiempo de paz:
  - Hacer efectiva la soberanía nacional en aguas jurisdiccionales.
  - Contribuir a la distensión: diplomacia naval.
  - Colaborar en la disuasión.
- En tiempo de guerra:
  - Obtener el control del mar para proyectar el poder naval y proteger el tráfico marítimo.

## **Medios con los que cuenta la Armada**

### *Medios materiales*

*Sin rempujo, el maestro velero cose poco y con tormento.*

Para cumplir su misión, la Fuerza Naval cuenta con una amplia panoplia de «herramientas»: buques de superficie, hoy por hoy imprescindibles; Infantería de Marina; Arma Submarina; Arma Aérea, etc., todos ellos equipados con armamento propio y exclusivo.

Si los intereses marítimos de la Defensa estuvieran al alcance de la artillería de costa, el buque no necesitaría cañones. Pero la pieza de artillería que se utiliza en tierra no sirve al buque, por razones obvias, entre otras porque la plataforma sobre la que se sustenta está sujeta a las «vicisitudes» de la mar. Es por eso que el cañón se amoldó al medio naval y también lo hicieron sus operadores, puesto que las técnicas y tácticas de empleo de las piezas navales difieren de las técnicas y tácticas de la Artillería del Ejército.

La misma filosofía habrá de aplicarse a la aviación como arma, que para producir daño en los teatros de operaciones alejados del alcance de la aviación basada en tierra debe adaptarse al buque, y sus pilotos al ambiente naval con la doctrina y tácticas propias de este.

Las aeronaves, en general, tienen por misión la defensa aérea, la proyección del poder naval sobre tierra y el ataque a unidades navales de superficie;

pero para realizar los cometidos específicos se diseñan diferentes modelos: antisubmarinos, alerta previa, etc. Es el brazo más largo de nuestra Fuerza Naval, que le permite interponerse a distancia entre lo defendido y su atacante. El helicóptero naval embarcado multiplica las capacidades del buque, ya sea como sensor, portador de armas o para misiones independientes. Por su versatilidad, se ha hecho indispensable en la concepción moderna de cualquier buque de guerra.

De cualquier forma, ningún arma es independiente de las otras, todas colaboran, constituyendo las ruedas y engranajes de la maquinaria militar. Esta razón, y no otra, hace que no solamente la aeronave se adapte al buque, sino que también el buque se ajusta a la aeronave para que esta pueda operar desde él dando lugar al buque con capacidad aérea (BCCA).

El BCCA actúa como base aérea dotada de movilidad para defender con sus medios los intereses que tiene asignados y para proyectar su aviación embarcada para producir daños al enemigo donde con otras armas no podrían llegar.



Candidatos a piloto naval de aeronaves en su primera etapa de formación académica.  
(Foto: Ángel Gamboa Herráiz).

*Medios humanos*

*Al buen trabajador ninguna herramienta le viene mal.*

Buques de superficie, submarinos, Infantería de Marina y aeronaves forman subgrupos dentro de la Fuerza Naval, los cuales requieren de la dirección de oficiales con una exhaustiva formación académica y de personal adiestrado en el empleo de sus cada vez más complejos sistemas.

El piloto militar no es un mero conductor de su aeronave; de su formación, capacidad de decisión y pronta reacción dependerá la eficacia del arma que lleva en sus manos y el éxito de la misión. Si para una más gráfica exposición de lo planteado se hace abstracción a lo cotidiano, no es difícil entender que toda profesión, oficio o trabajo —médico, músico, ingeniero, albañil, etc.— posee una singularidad que lo sustantiva y caracteriza. Para ejercer esa actividad, una gran mayoría de los citados ejerce otra accesorio: conducir su propio automóvil, y no por que lo hagan se puede decir que su profesión sea la de conductor. Lo mismo se puede afirmar del piloto militar que, aunque capacitado para el manejo de una aeronave, su actividad no se sustantiva por el ejérci-



Vehículo aéreo no tripulado (UAV) *Skeldar* despegando de la cubierta del BAM *Meteoro* (Operación ATALANTA, septiembre-noviembre 2013). En esta ocasión, la demanda operativa forzó a realizar la integración del «ingenio» con el buque en zona de operaciones.



to al que pertenece, sino por el empleo que hace de su aeronave en el medio para el que ha sido formado, y solamente así se puede hablar de piloto del Ejército de Tierra, piloto naval, o piloto del Ejército del Aire. La evolución, el resultado de la adaptación de las armas al entorno marítimo, es también el origen del piloto naval, que se inicia en el empleo de las aeronaves y continúa a lo largo de su carrera en destinos de apoyo, planeamiento o dirección del Arma Aérea.

### **Quién debe emplear y controlar los medios**

*Lucifer, el ángel más bello, quiso ser dios; su soberbia le valió el desprecio de Dios y el destierro del Paraíso.*

(Bruno S. Zegers).

He intentado seguir un razonamiento simplista y cartesiano, sin dejarme influenciar por otros factores políticos o competenciales que con toda seguridad hay que considerar. Pero si tenemos en cuenta los principios orgánicos de Taylor sobre diseño de organizaciones, estas surgen de la necesidad, y no al revés. Por lo tanto la aviación como arma estará bajo el control de los Ejércitos de Tierra, Armada, o Ejército del Aire para su utilización en la consecución de sus objetivos particulares. En el caso de la Armada, la Aviación Naval debe poder realizar idénticos cometidos a los asignados al resto de la Fuerza Naval, los ya conocidos y los que estén por venir.

La defensa de los intereses marítimos en teatros de operaciones alejados del radio de acción de la aviación basada en tierra es la tarea encomendada a la Armada y para ello debe dotarse a la Fuerza Naval con instrumentos eficaces, capaces de distender, disuadir y atacar a quien pudiera amenazar los intereses de la nación. Privar a la Armada de esas herramientas implica admitir una debilidad que el enemigo intentará aprovechar.

Todas las marinas de nuestro entorno cuentan con una aviación propia, bajo su mando directo y manejada por personal formado en el ámbito naval y con una mentalidad a tono con sus tácticas y doctrinas. En la medida en que las Fuerzas Armadas asuman completamente su responsabilidad en el ámbito asignado, terrestre, marítimo o aéreo, se conseguirá un mejor aprovechamiento de las aeronaves en términos de rendimiento y no de atribuciones o competencias en el sentido político, que en España, quizás por nuestro carácter o por un concepto equivocado de la sana ambición y competitividad, provocaron unas rencillas interejércitos que impidieron el desarrollo adecuado del Arma de Aviación fuera del ámbito del Ejército del Aire. Afortunadamente la lógica se está imponiendo de un tiempo a esta parte, como se plasma en la reciente iniciativa del Ejército de Tierra de crear su sexta Arma, la Aviación de Ejérci-



Miembros de los Equipos Operativos de Seguridad (EOS) y de la Unidad Cinológica del TERNOR esperan para embarcar a bordo de un SH-60B de la Décima Escuadrilla. Las misiones de Operaciones Especiales, nuevas para la Décima, han requerido adaptación de sus aeronaves y de sus procedimientos.

(Foto: Ángel Gamboa Herráiz).

to, al mismo nivel que las tradicionales de Artillería, Caballería, Infantería, Ingenieros o Transmisiones.

Parafraseando a B. Zegers, el Arma de Aviación, que nació para servir al Ejército y a la Armada, quiso ascender de rango y convertirse en un nuevo Ejército. Después de conseguirlo, quiso tener la dimensión de los que entonces existían, para lo cual ejerció durante décadas el control y uso de todo aquello que volaba (2).

«Si no cambias, te extingues»

*¿Quién se ha llevado mi queso?*

(Spencer Johnson).

Esta frase, que invita a la reflexión, nos intenta explicar que debemos ajustarnos al cambio constante de la vida, hoy es hoy y mañana será diferente; todo cambia tan rápido que si uno no puede ser dinámico acaba por quedarse atrasado y se acaba.

Lejos de intentar detallar las misiones actuales o futuras de la aviación embarcada, conocedores de su historia y de las infinitas aplicaciones que ha tenido y puede aún tener, la «teoría evolutiva» nos recomienda dejar a la Armada que sea quien la dirija, controle y emplee en el escenario naval.

Con mayor o menor fortuna, en esta disquisición filosófica he conseguido razonar que la marca diferencial de la Armada es el conocimiento del ambiente, medio o escenario marítimo. No lo son las herramientas que emplea, pues estas son meramente adaptaciones «ingeniosas» de las que se utilizan en otros sectores de la sociedad y por lo tanto también fruto del conocimiento del ambiente naval. Tampoco debería ser difícil entender que cuando el ingenio

---

(2) Desde la lógica cartesiana, ¿por qué no se ascendió también al Arma Submarina a la categoría de Ejército?

humano sea capaz de producir herramientas que sustituyan a las aeronaves embarcadas, las operaciones navales evolucionarán para poder emplear los nuevos instrumentos. Algo de esto se está dando ya con el empleo masivo de aviones no tripulados de largo alcance y con la explotación precisa de la inteligencia y de la información puntual en tiempo y lugar procedente de satélites.

Pero si avanzamos un paso más, deberíamos incluso aceptar que el buque de guerra tradicional, componente por excelencia de la Fuerza Naval hasta nuestros días, pudiera ser sustituido por otras «ingeniosas herramientas». La Armada, como depositaria del conocimiento del medio, seguiría siendo la responsable de su empleo, formaría a sus oficiales, clases y marinería en concordancia, y lógicamente estos, como las aeronaves, también dejarían de embarcar.

El conocimiento del entorno y la aplicación del ingenio iluminarán a la Armada en la elección de los medios con los que dotarse para cumplir sus cometidos. Buques, Infantería de Marina, aeronaves, vehículos no tripulados, satélites, etc., no dejan de ser escalones de ese proceso evolutivo.

Lo que define a la Armada, lo que le da su razón de ser, es la mar; lo que allí emplee para defender los intereses del Estado fue, es y será circunstancial.

#### BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo: *Trayectoria de la Armada desde el final de la Guerra Civil*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Junio, 1998.
- CARRERO BLANCO, Luis: *Tres acciones Navales*. Escuela de Guerra Naval, 1955.
- ETHELL, J., y PRICE, A.: *Air war South Atlantic*. New York, Jove Books, 1986.
- POLMAR, Norman: *Aircraft Carriers: A History of Carrier Aviation and Its Influence on World events*. Potomac Books, 2007.
- OLESA, A.: *Organización aérea*. Escuela Superior del Ejército del Aire, 1972.
- COTÉ, Owen R.: *The future of naval aviation*. Massachusetts Institute of Technology, 2006.
- BENBOW, Tim: *British Naval Aviation: The First 100 Years*. Ashgate Publishing, 2016.