

Unidad de acción aeronaval

Po
G. FIORAVANZO

ALMIRANTE DE DIVISIÓN

(De L'ALA D'ITALIA, número 23, de 15 de diciembre de 1941.)

El autor habla de la guerra en el mar, y llega a la conclusión de que una simple colaboración aeronaval no es suficiente para asegurar la victoria: es precisa una auténtica unidad de acción entre la Aviación y la Flota.

Nuestro libro "La guerra integral y la guerra sobre el mar", escrito hace once años, termina con estas palabras:

"La Aeronáutica tiene una masa relativamente pequeña, pero una velocidad grandísima, y, lo que es más importante, su "terreno" no puede organizarse de una manera tangible. Por ello conservará siempre una característica potencia de empuje; el problema no se verá, como en el Ejército y en la Marina, complicado por la preocupación de conservar en ella la capacidad de movimiento y la de empuje, sino que se verá limitado exclusivamente a la elección del modo en que habrá de utilizarse ese empuje contra la superficie, en la que vive el enemigo, después de haber conquistado por medio de un empuje aéreo anterior la libertad del aire. Tal elección constituirá la expresión más elevada del arte de la guerra integral, porque deberá tener en cuenta todos los factores militares, económicos, políticos, nacionales e internacionales que el empleo de una fuerza armada de tan vastas posibilidades operativas traerá consigo. Sencilla en su genérica fisonomía operativa, la guerra aérea se hace complicadísima por sus repercusiones en todas las actividades y actitudes de los pueblos.

"Y es justo que se termine un libro en el que principalmente se habla de la guerra sobre el mar con el pensamiento vuelto a la guerra en el cielo y del cielo.

"En nuestra mente debe arraigar el convencimiento de que en el porvenir, como en el pasado, la vida de los pueblos estará siempre sobre el mar y que en los grandes conflictos será siempre el mar el que dirá, en paz y en guerra, la última palabra, bien surcado por un buque o sobrevolado por un avión."

En esta guerra, verdaderamente mundial, todo es surcar de buques y aletear de aviones, porque se trata de abatir la hegemonía marítima más importante que recuerda la Historia, que a su vez se vale de buques y alas para defenderse.

En esta gigantesca lucha, cuya esencia operativa es exquisitamente aeronaval, los Ejércitos tienen la misión de conquistar tierras que permitan a los buques y a los aviones el empleo de bases de operaciones, privando de ellas al enemigo. Y comoquiera que lo único definitivo en la guerra es la planta del soldado de Infantería, la Aviación y la Marina son, como la Artillería, auxiliares de la acción de la Infantería, tanto de a pie como motorizada o transportada por avión en su especialidad de los paracaidistas.

Pero si se piensa que los frentes decisivos de esta guerra están en Ultramar, se llega a la conclusión de que el infante no puede resolver su misión de conquista si las fuerzas aéreas y navales, combatiendo sobre los mares en estrecha unión, no le aseguran su transporte y el de todas las cosas que le son imprescindibles para combatir y vivir, y si no tratasen de impedir que el enemigo, valiéndose de las mismas vías marítimas, sostenga y aprovisione a su vez la Infantería propia en mayor medida de lo que nosotros podamos hacer con la nuestra.

He aquí por qué la guerra aeronaval, que desde un punto de vista teórico es auxiliar de la guerra terrestre, conquista importancia decisiva y definitiva para el fin de lograr la victoria.

En la gran lucha actual, en la que las exigencias terrestres, marítimas y aéreas se complementan en un todo indis-

luble, la Aviación, con su aptitud característica para los rapidísimos desplazamientos, constituye la gran reserva operativa a disposición de las naciones movilizadas para combatir, producir y resistir. De vez en cuando se la concentra allí donde hay que romper el equilibrio en provecho propio en los momentos críticos de cada fase de la lucha y de cada acción.

En el mar está llamada a figurar en la lucha donde en un momento determinado sea preciso realizar un esfuerzo para vencer una resistencia y facilitar a los buques su misión, que siempre es durísima, porque tienen enfrente los buques de la Marina más fuerte del mundo. Con los aviones, además de los sumergibles y las minas, debemos compensar la inferioridad numérica de la Marina: este es nuestro problema, enunciado de la manera más sencilla.

Las formas que asume esta acción compensadora encargada a los aviones se pueden resumir de la manera siguiente:

La Marina tiene dos objetivos fundamentales: mantener las comunicaciones con Libia y con la zona grecoegea; impedir que el enemigo se valga a su antojo del Mediterráneo, así como obligarle a seguir la vía más larga por el Cabo de Buena Esperanza.

La posibilidad de conseguir estos dos objetivos es función de tres elementos: estimación, seguridad y fuerza.

La estimación (o sea la clarividencia) se obtiene cuando se está bien informado sobre la situación de las fuerzas aéreas y navales enemigas: su número, su situación y sus movimientos. La sabiduría de las decisiones y la oportunidad de los movimientos descansan sobre la rapidez y exactitud de las informaciones. Por ello el reconocimiento aéreo sobre las bases enemigas y sobre la inquieta y vasta superficie del mar es lo primero.

El reconocimiento debe precisar, en relación a una determinada operación que hay que efectuar y por toda su duración, cuáles son las fuerzas enemigas con las que haya probabilidad de encontrarse. Y puesto que el movimiento de los buques que van y vienen para transportar, o para defender, o para atacar, es incesante, incansante debe ser el reconocimiento. En esta misión, de gran responsabilidad, se cubren millares de kilómetros al día, en lo cual los aviadores y los marineros arriesgan en todo momento la vida de los aviones.

Ellos saben que de la manera como cumplan su deber depende la seguridad de la travesía de los buques en relación a la importancia de los que el enemigo podrá oponer en determinado momento y en determinado sector.

Las malas condiciones atmosféricas no les detienen; el mar que amenazadoramente se mueve abajo no les impresiona; sin embargo, saben que amarar en caso de peligro constituye un peligro aún mayor. Pero también saben que sus camaradas del mar corren riesgos análogos. El sumergible en acecho, la mina invisible, las olas que baten los cascos, los ataques imprevistos de los bombarderos y de los torpederos, hacen difícil la navegación en el mar tormentoso.

Y mientras las tripulaciones de reconocimiento garantizan a distancia la seguridad de los buques contra cualquiera sorpresa, debe obtenerse otra especie de seguridad cercana e inmediata: una seguridad que la proteja, contra las sorpresas del hostigamiento y de los ataques aéreos.

Aquí se entra en una fase de colaboración estrechísima



Una ametralladora antiaérea de las instaladas en buques de vanguardia alemanes durante un servicio de patrulla.

entre los cazas y las armas antiaéreas de los buques y entre las lanchas que actúan contra los submarinos y los aviones que se dedican a perseguirlos. En torno a los buques de mayor tonelaje zigzaguean los torpederos, escrutando las aguas y el horizonte, mientras que los hidros de gran autonomía tratan de descubrir qué cosas se esconden en las profundidades del mar, en tanto que los cazas vuelan altos, dispuestos a caer sobre el enemigo aéreo apenas haga acto de presencia. Es imprescindible una armonía perfecta para que todos los elementos de la flota aeronaval coordinen rápidamente su acción con la de los demás elementos. Únicamente la guerra, con sus experiencias cotidianas, permite obtener un resultado semejante; en las maniobras de tiempo de paz la simulación de la guerra está siempre tan lejos de la realidad de la misma, que no puede lograrse nunca un entrenamiento perfecto. Por ello es muy cierto que combatiendo se aprende a combatir.

Una fuerza naval adversaria nos ha revelado su presencia: se entra así en la fase táctica de la lucha.

Se trata de enfrentar al enemigo todos los medios de que se dispone: submarinos, torpederos y lanchas rápidas se han desplegado ya en sus posibles direcciones de movimiento; los aviones están dispuestos al despegue en los aeropuertos más cercanos al trayecto que deberán seguir las unidades de la Marina; grupos navales de composición adecuada se mueven para encontrar a sus objetivos. Esto ha tenido lugar seis veces en el curso de la guerra: seis veces que el enemigo, obligado por la necesidad de aprovisionar urgentemente sus tropas que operaban en los frentes del Mediterráneo oriental, ha intentado, con gran despliegue de fuerzas, pasar a través del Canal de Sicilia con grandes convoyes. En todas las ocasiones ha experimentado pérdidas gravísimas, y en dos ocasiones se determinaron las condiciones favorables para la intervención de nuestra Escuadra naval, cuyo empleo responde a la directriz de no afrontar el riesgo del combate si no se encuentra en condiciones relativamente satisfactorias. Se ha adoptado este criterio porque los buques de gran tonelaje perdidos no se pueden reemplazar en el curso de la guerra, en tanto que su sola presencia impone ciertas exigencias tácticas al enemigo.

El reconocimiento debe intensificar la transmisión de las noticias tanto más a medida que disminuyan las distancias, ya

que cualquier fracción de tiempo mal empleada es tanto más preciosa cuanto menor es el tiempo disponible para prepararse para el ataque decisivo.

Sobre las indicaciones del reconocimiento, los aviones ofensivos (bombarderos y torpederos) tratan de hacerse ver para disminuir la potencia de la fuerza naval enemiga antes de que se encuentre con la nuestra, al objeto de hacer suya la relación de potencia; lo que podría haberse hecho con mejores resultados bombardeando los buques y los aviones enemigos cuando están en sus bases. El rey de la lucha aérea contra los buques es el avión torpedero: la experiencia de este conflicto lo ha demostrado clarísimamente en varias ocasiones. Lo es por dos motivos fundamentales, que ya se habían entrevisto desde la guerra pasada: porque la probabilidad de alcanzar un buque en movimiento es mucho mayor con el torpedo que con la bomba, y porque el torpedo toca al buque en la carena, que constituye su parte vital. Las estelas de las flotas y de los convoyes ingleses están llenas de víctimas y buques perdidos por la acción de los torpedos, y no únicamente por los lanzados desde los aviones.

Cuando las fuerzas navales van a llegar al choque directo cesa el primer tiempo de la batalla aeronaval; los aviones se retiran del teatro del encuentro para dejar campo libre a los cañones; comienza el segundo tiempo. En la confusión que sobreviene, muy fácilmente podrían, peligrosamente, confundirse amigos y enemigos; por eso los aviones dejan la presa. Así ha sucedido en todos nuestros encuentros aeronavales.

Una vez en silencio los cañones, los aparatos emprenden su trepidar para perseguir hasta donde puedan al enemigo, que se aleja con sus fuerzas ya menguadas, para infligirle nuevas pérdidas en el tercero y último tiempo de la batalla.

El profano podría creer muy sencillo el problema de la sucesión de estos tres tiempos, pero los hombres del mar y del aire saben, por el contrario, que la tarea es muy ardua, porque la dinámica de la batalla naval es mucho más rápida y violenta que la de la batalla terrestre, si bien en ésta la mecanización de los medios de choque haya adquirido aspectos tácticos que la semejan a la lucha sobre el mar. Es necesario una gran perfección en los enlaces, a fin de que todos sepan con rapidez y exactitud lo que hace el otro y los resultados que ha conseguido, y con el fin de que cada medio de lucha entre en acción en el momento preciso, no dando tregua al enemigo sin que en las fuerzas propias se produzcan confusiones y superposiciones en la intervención de los elementos.

Sobre esta doctrina, que aquí hemos tratado de exponer, se funda y establece, no la colaboración, sino la unidad de acción aeronaval. La experiencia de la lucha cotidiana nos ha permitido hacer grandes progresos en el camino de la perfección, pero aún no estamos satisfechos, porque en la insatisfacción reside el estímulo de hacer las cosas cada vez mejor.

La nación, que mira con fe y con amor los buques y los aviones creados por sus mejores artífices, y que escucha el trepidar de los motores traído por el viento, y el rumor de las estelas que trae el mar, siente y sabe que la armonía viva y real de esos rumores es signo cierto de victoria, porque expresa la armonía de intenciones que anima a los soldados del mar y del cielo empeñados en una batalla sola por un fin común y único, hermanados con los soldados de tierra.

