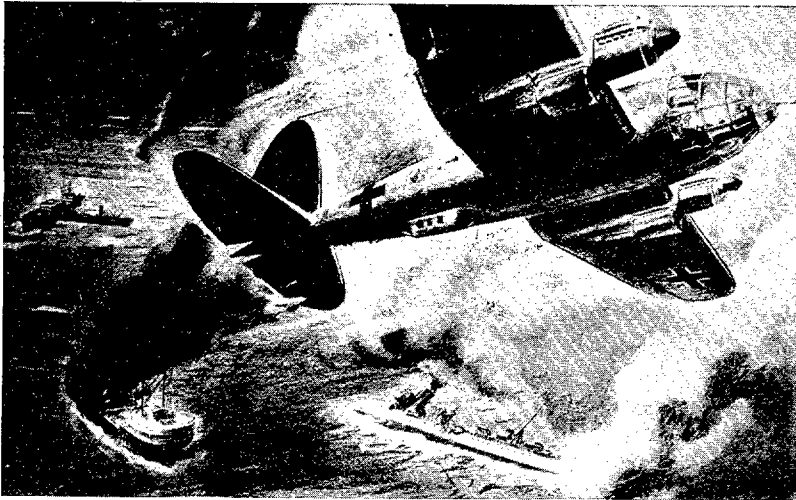


# La Aviación puede hundir acorazados

## CLASIFICACIÓN ELEMENTAL DE LAS "MISIONES AÉREAS SOBRE EL MAR"

Por ANTONIO RUEDA URETA

Teniente Coronel de Aviación



El convoy está en desesperada confusión. Diferentes barcos van a la deriva como gigantescas antorchas. Un destructor que procuró en vano defenderse del ataque va hundiéndose lentamente de costado.

Los hundimientos de acorazados sufridos por Inglaterra y por los Estados Unidos de Norteamérica en el Pacífico, plantean un problema aéreo y naval de nuevo tipo y proporcionan una solución definitiva a lo que hasta ahora estaba en situación de polémica. *¿Puede el Arma aérea hundir acorazados, como misión normal y eficiente?*

Hay que dar a esta pregunta una respuesta afirmativa y definitiva.

Hasta ahora en la lucha de las Aviaciones del Eje contra la Marina enemiga y los convoyes protegidos pareció que había que deducir, como consecuencia actual, que la Aviación, con sus bombas, era capaz del hundimiento de mercantes de cualquier tonelaje y de barcos de guerra hasta mediana importancia.

Pero que para *acorazados* y unidades similares, las bombas, que podían producir averías de importancia relativa en la superestructura (torres y dirección de tiro) y dejar a la unidad fuera de servicio más o menos tiempo, no producían, sin embargo, su hundimiento sino en caso excepcional.

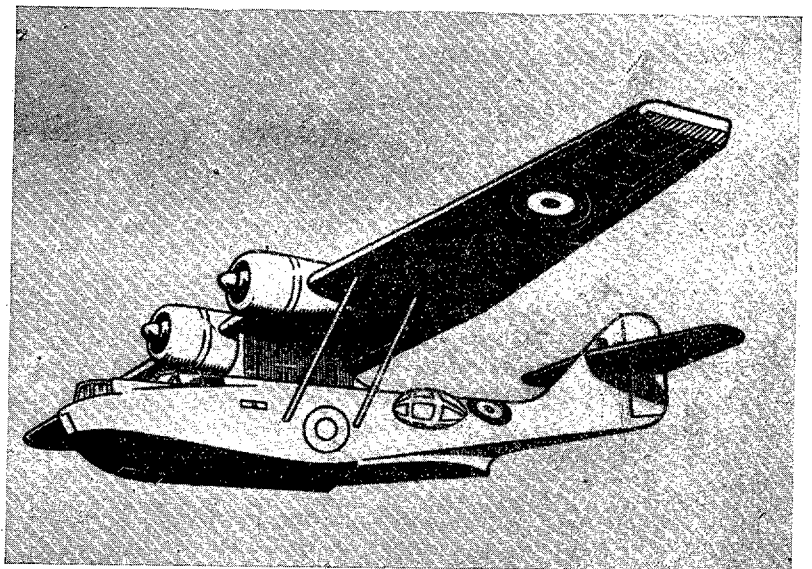
Y añadíamos que para hundir un acorazado era indispensable el empleo de torpedos, bien desde unidad naval o desde "avión torpedo" (torpedo aéreo). Y que dada la perfección que en su defensa habían alcanzado los modernos acorazados, salvo un caso afortunado, podíamos asegurar que

se exigía un crecido número de torpedos para producir el hundimiento de un acorazado.

Así parecía deducirse del caso del *Bismarck*. Después de haber hundido en un "combate naval puro" a su contrincante inglés con el potente fuego de su artillería, de gran poder perforante, continuó navegando hasta hacer perder el contacto a la Marina inglesa, no obstante llevar averías en su parte de proa, con la consiguiente pérdida de velocidad.

Descubierto por la Aviación de exploración inglesa (creo que procedente de un portaviones, es decir, Aviación embarcada), se perdió de nuevo el contacto y su situación, debido seguramente a la poca permanencia en vuelo que pueden tener los aviones que llevan los portaviones. Y fué gracias a un avión de gran radio de acción (de los llamados *Catalinas*), que no pertenecen a la Aviación embarcada, sino a las bases costeras, como se logró de nuevo el contacto con el *Bismarck* y se mantuvo definitivamente hasta ultimar su destrucción.

Este avión de gran radio de acción voló sobre el *Bismarck* durante más de veinticuatro horas, dando continuamente su situación, lo cual permitió el ataque de muchos elementos de Aviación, y especialmente de los "torpedos aéreos". Estos lograron encajarle varios torpedos, con tal



Y fué gracias a un avión *Catalina* de gran radio de acción, que no pertenece a la Aviación embarcada, como se logró mantener el contacto durante más de veinticuatro horas con el *Bismarck*, permitiendo así su hundimiento.



El hidro catapultable es la larga vista del acorazado, y un torpedero más elástico y capaz como dotación propia del navío.

suerte algunos de ellos, que le destrozaron las hélices y timones, impidiendo su maniobra y dejándole convertido en batería flotante, como una balsa, hasta que llegadas y reunidas diversas unidades navales inglesas, con artillería y torpedos, consiguieron su hundimiento.

Si la victoria del *Bismarck* sobre su contrincante inglés fué una verdadera *victoria naval*, no puede decirse lo mismo de la victoria inglesa sobre el acorazado alemán. Hasta el extremo de que se ha dicho, no sé si con fundamento o no, que los marinos ingleses no se mostraban muy satisfechos después de aquel combate. Porque la alegría del éxito estaba mediatizada con la convicción de que la base de la victoria era más bien *aérea* que *naval*.

Otro caso característico fué el ataque a la Escuadra italiana en su base de Tarento. Aquí también fué efectuado y logrado gracias al empleo de *aviones torpedos*, que en vuelo rasante sobre el mar saltaron el brazo de tierra y entraron en la base naval, donde se encontraba la Escuadra italiana, ocasionándole sensibles pérdidas.

No hay que negar la relevante ayuda que para las Marinas de guerra está demostrando ser la Aviación embarcada (portaviones). No sólo es esto cierto, sino que una Marina de guerra sin portaviones estaría sin ella limitada a no operar más lejos de las costas que hasta donde llegase el radio de acción de la Aviación de *bases terrestres y de hidros*, con un remanente de gasolina que les permitiese una permanencia sobre la Escuadra y un enlace seguro de los sucesivos relevos de unidades aéreas de acción y protección.

En el caso del *Bismarck* ocurrió al revés. Que partiendo del portaviones, no para una acción o protección próxima de la propia Escuadra, sino para una acción lejana sobre objetivos enemigos, no tenían los aviones exploradores radio de acción para proporcionar una permanencia sobre aquel objetivo. Y tuvo que ir un tipo de avión más apropiado a aquel objeto de *permanencia*. Tipo de aparato que no podía, por sus características y gran peso al despegar (enorme carga de combustible), pertenecer a la Aviación embarcada de un portaviones. En cambio, para la *misión limitada en tiempo del torpedeamiento*, estaban indicados los aparatos del portaviones.

## Misiones aéreas sobre el mar; clasificación elemental.

Aquí se ven separadas las necesidades y posibilidades de cada Aviación (*embarcada* y de *bases terrestres o de hidros*), dentro de ser toda ella de "auxilio a la Marina".

Si se trata de una misión de corta duración (de ejecución limitada en tiempo, como por ejemplo un torpedeamiento a una unidad enemiga próxima), lo efectuará más pronto, más oportunamente y más cómodamente la *Aviación embarcada* que acompañe a la Escuadra.

Si es una acción de *permanencia* muy continuada, pero muy próxima al portaviones y Escuadra propia (ejemplo: torpedear, protección inmediata, exploración próxima), no cabe duda lo hará con menos esfuerzo y de un modo más enlazado una *Aviación embarcada* que una *Aviación no embarcada*.

Si se trata de una misión tan lejana para la *Aviación embarcada* como para la *no embarcada*, es preferible la ejecute esta última, porque puede disponer de tipos de aviones de mayor radio de acción. Y porque siendo siempre (por escasez de espacio) más limitada la *Aviación embarcada* en número de aviones, conviene no tenerla empleada, sino cuando no haya otro remedio, para tenerla disponible en caso de urgencia y absoluta necesidad.

Si se trata de una misión algo alejada del *portaviones* y que exija *permanencia* sobre el objetivo, también es preferible asignar la misión a la *Aviación no embarcada*, siempre que pueda efectuarlo dentro de sus radios de acción.

Cerca de las bases cooperarán la *embarcada* y la *no embarcada*, según las exigencias del servicio, posibilidades mutuas y situación del portaviones. Pues de un portaviones anclado muy pocos o ningún aparato podrán despegar, porque faltará el efecto de la marcha del barco y fuerza del viento, que equivalen a alargar la pista de despegue, sin cuyas circunstancias puede resultar a veces escasa la cubierta para despegar.

Quedan en principio muy claramente distinguidas las "misiones y el empleo" de los dos tipos de *Aviación de auxilio a la Marina*.

Y también vemos la importancia que cobra el *Arma aérea* en la guerra naval.

Hasta el extremo de reconocer y aun propugnar que ninguna Escuadra está completa, sino por el contrario, mediatizada y en trance de anulación, sin una Aviación que la proteja de la Aviación enemiga y refuerce su actuación sobre la Escuadra adversaria.

Sobre estos extremos no cabe duda ni polémica de ninguna clase, sino que es una demostración de la guerra moderna que puede sentarse como axioma: "Una Escuadra no protegida, no reforzada por Aviación, está anulada y perdida ante un ataque aéreo adversario; y mucho más aún si es un ataque combinado *aéreo y naval*." Ya lo hemos visto en el Pacífico. Y en cambio, protegida la hemos visto cruzar indenne el Canal de la Mancha.

Alemania vió bien claro que ni por *tiempo* ni por *economía* podía pensar en resolver su problema guerrero y político mediante la creación de una Escuadra que fuese capaz de vencer a las contrarias. Y desarrolló un *programa naval* de pequeñas unidades (especialmente submarinos y lanchas rápidas); efectuando, en cambio, un *programa aéreo* a base de un predominio del *Arma aérea*, cuyo desarrollo hasta un grado insólito constituyó, unido a la *motorización* y *brigadas acorazadas*, la verdadera sorpresa y la base del éxito que está obteniendo en la actual guerra.

También el Japón aparece como una nación que, sin abandonar su imprescindible *poderío naval* (a causa de su *característica insular* y lo diseminado de su Imperio y zonas de influencia), ha sabido darse cuenta de lo que el Arma aérea venía a significar, dándole todo el incremento que necesitaba.

Volvemos a repetir lo que señalamos en otra ocasión, es decir, que no existen *naciones tipos* o *prototipos*, sino que cada nación es ella misma, su propio caso a estudiar y resolver, con arreglo a su situación geográfica y sus posibilidades económicas y sus imprescindibles necesidades, en virtud de la importancia de su Marina mercante y de la existencia y lejanía de su Imperio colonial.

Para la defensa y ataque de costas, el predominio de la Aviación sobre la Marina es indiscutible, y en esta misión la Marina será totalmente sustituida por la Aviación.

Todo esto es lo que hay que tener en cuenta al pensar en el caso de nuestra nación española. Y en tanto no tengamos (si ese fuera el caso) una potente Escuadra, no puede pensarse en portaviones, que en una Escuadra son el complemento obligado, pero no el cimiento inicial.

No existiendo portaviones, no existe más *Aviación embarcada* que los aviones catapultables.

Y no existiendo más efectivos apreciables de *Aviación para cooperar con la Marina* que la de *Bases terrestres* y de *hidros*, es lógico que es preferible no romper la unidad del Mando aéreo para constituir una Aviación especial.

En el caso de otras naciones, que por tener *Aviación embarcada* la han organizado como *Aviación naval*, cabría la polémica de si sería o no preferible que, aun siendo *embarcada*, perteneciese a una sola Arma aérea, indivisible en su Mando y constitución como Ejército del Aire, o si es más eficiente como tal *Arma aérea naval*.

Por ahora queda en pie que la Aviación puede hundir acorazados por medio de torpedos aéreos como cosa normal y eficiente, y con bombas de grueso calibre como cosa de suerte excepcional.

Y queda también en pie que los japoneses han logrado sus éxitos aéreos sobre las grandes unidades acorazadas a fuerza de encajar gran número de *torpedos aéreos* y *bombas*



Para la defensa y ataque de costas, el predominio de la Aviación sobre la Marina es indiscutible, y en esta misión todo parece indicar que la Armada será sustituida por el Arma aérea.

*pesadas*, no pudiendo afirmarse si han sido del tipo corriente o si estamos ante la aparición y empleo de un nuevo explosivo de potencia extraordinaria en bombas y torpedos.

Lo único que como regla general podemos dejar sentado es que sólo con bombas se inutilizan los acorazados, pero no siempre se les hunde; y en cuanto a los torpedos, según la fortuna de su colocación, pueden hacer falta más o menos de ellos.

Sigamos observando acontecimientos y deduciendo observaciones y consecuencias, que serán los únicos jalones para —después que la victoria haya dicho la última palabra— crear Nuevas Doctrinas.

Mientras tanto, todo está sujeto a una inmediata variación, y hasta inversión, no pudiéndose decir nada con carácter definitivo. Sigamos tratando de aprender esta revolución en el Arte de la Guerra que ha traído la entrada en liza de la Aviación marcial.

