

# Táctica

## del ataque

### aeronaval

Por el Comandante G. DE ALEDO  
Diplomado de E. M. del Aire.

Hace no muchos años pretender hablar acerca de la posibilidad de una pugna aeronaval era tanto como penetrar de lleno en el campo de la pura especulación. La superioridad del coloso acorazado se presentaba, al menos en teoría, tan rotunda y contundente, que nadie hubiese osado llegar a sospechar, de modo profético, los acontecimientos históricos que con posterioridad se han desarrollado, y de los cuales hemos sido coetáneos. Pero en virtud precisamente de estos acontecimientos, con la irrefutable certeza de su realidad, ha evolucionado la opinión técnica, que se ocupa ahora, con perseverante ahinco y amplio criterio objetivo, de una tan importantísima faceta de la guerra, y que se impone por el auge insospechado de uno de los elementos que en la mencionada pugna intervienen: el avión.

Pero llegados a este punto, y referidos a este aspecto, hemos de convenir en que todavía no hemos sobrepasado totalmente la fase preliminar, la fase analítica, en una especie de desbrozar la enmarañada información recogida, procediendo a desestimar lo falso y de relumbrón, que no es poco, y asimilando únicamente todo cuanto de auténticamente legítimo exista en ello. Sola-

mente después de haber sobrepasado esta primera fase será llegado el momento de sintetizar en función de lo seleccionado entre tan profusa y multiforme información, y es precisamente de esa síntesis de donde podrá salir una doctrina de guerra, de la guerra aeronaval, doctrina por ahora inexistente, y la cual será preciso imbuir a los Oficiales de Aire y Mar, que habrán de ser, llegado el oportuno momento, los que corroboren o desvirtúen la efectividad de lo tan costosamente elaborado.

Nos percatamos, pues, de la que única fuente realmente valiosa con que nos vamos a encontrar es la constituida por la pasada contienda, de la cual hay que extraer una serie de enseñanzas, enseñanzas deducidas principalmente de esos seis años de lucha aeronaval que la segunda guerra mundial ha deparado, y que constituyen de por sí un acervo de experiencia que puede ser para todos nosotros la mejor y más unánimemente reconocida maestra militar. Ello no quiere decir que nos vayamos a atener exclusivamente a esa experiencia, calcando lo que otros muy distintos a nosotros han realizado, sino que hay que especular con esa experiencia, armonizándola con nuestra

específica manera de ser, con nuestras posibilidades y con una dosis muy grande de sentido común, que es y seguirá siendo el mejor esqueleto de toda táctica bélica. Pero ahora bien: nos encontramos con que la información que poseemos sobre los años antedichos ni es todo lo copiosa que fuera de desear, como para poder efectuar esa concienzuda selección a que en el párrafo anterior nos referíamos, ni nos llega por conductos rigurosamente fidedignos como para admitirla a rajatabla. No estamos, pues, en óptimas condiciones ni para el análisis ni, por ende, para la síntesis, haciéndose en los actuales momentos punto menos que imposible pretender sentar una doctrina. Hay que conformarse con barajar los datos que poseemos, y fundándose en ellos, razonar, especular y conjeturar soluciones posibles, las cuales deberán siempre ir presididas por la lógica y el sentido común. Todo ello no servirá, repetimos, para la elaboración de esa tan necesaria doctrina aeronaval; pero contrastando opiniones, recogiendo la escasa información y en función de unas y otras, llegar a exponer una serie de sugerencias que en su día puedan ser utilizadas para la elaboración de ese imprescindible cuerpo de doctrina. Nosotros nos conformaremos, modestamente, en exponer algunas sugerencias deducidas de lo poco que sobre el particular sabemos y hemos leído.

Parece un poco absurdo, sin embargo, traer ahora a las páginas de una revista profesional este tema de la táctica del ataque aeronaval. Según lo que estamos leyendo de continuo, la guerra futura parece será totalmente diferente a las otras, impregnada de un fuerte cariz geo-político traído como de la mano, entre otras cosas, por los modernos ingenios de guerra que parecen, a primera vista, incompatibles con el modo de hacer la guerra hasta el momento ortodoxo. Los objetivos más importantes dejarán de serlo los militares y los constituirán los geo-políticos, esto admitiendo que un objetivo, por muy geo-político que sea, desde el mismísimo momento que se le designa como tal objetivo no sea eminentemente militar. El desarrollo de la guerra se prevé muy diferente del usual, y la mayoría de la opiniones coinciden en que acaso la decisión de la contienda pueda radicar en una serie de golpes afortunados y desde luego iniciales. Acaso esto sea ver-

dad y la guerra futura se resuelva en semanas, o en días, o en horas...; pero acaso esto no sea verdad y dure años, y en este último caso la táctica aeronaval habrá de emplearse. Y por esto y porque estamos un poco curados en salud de esas guerras relámpagos, que acaban en guerras tortuga, es por lo que nos decidimos a exponer nuestras sugerencias sobre este tema tan interesante.

Antes de entrar en materia, resulta conveniente hacer unas leves consideraciones sobre los objetivos que la Aviación ha de encontrar en el decurso de una guerra de carácter aeronaval, así como también algunas otras sobre las peculiaridades de los tales objetivos desde el punto de vista aéreo, como es natural.

Los objetivos navales que pueden ser batidos por Aviación son los siguientes:

- 1) Puertos, Bases navales y Arsenales.
- 2) Buques de la Flota de guerra enemiga.
- 3) Buques de abastecimiento y transporte de tropas.
- 4) Buques de índole varia.

Nosotros vamos a ocuparnos tan sólo de aquellos comprendidos en los tres últimos apartados, puesto que estimamos que los pertenecientes al primero pueden ser considerados, a todos los efectos, como meros objetivos terrestres, aunque, naturalmente, su destrucción, neutralización o reducción puedan producir consecuencias directas para la organización naval del país enemigo.

Es un dato peculiar para la consideración y el estudio de tales objetivos navales el conocimiento de que se trata de objetivos móviles, así como también el condicionamiento táctico de que ya no es posible atacar a buques indefensos, antiaéreamente hablando. En toda acción aeronaval cabe esperar una fuerte reacción antiaérea, puesto que el acorazado, que se consideraba capaz de encajar todos los golpes, ha sido lógicamente sustituido por otro tipo de acorazado "precavido", que se eriza de cañones y ametralladoras antiaéreas. Cabe esperar, pues, en estos objetivos navales una defensa activa, la de sus armas a bordo, y otra pasiva, función de su movimiento, su maniobra. Ello en sí, y aparte de la defensa

que se nos pueda oponer en el aire, la cual sigue siendo la más eficiente de todas.

Dadas las especiales circunstancias que concurren en el desenvolvimiento de la guerra aeronaval, se hace preciso considerar una serie de requisitos indispensables para montar un ataque. Tales requisitos son:

- 1) Localización del enemigo con anterioridad a que éste llegue a localizarnos a nosotros.
- 2) Rápida comunicación a la unidad atacante, caso éste el más probable de que no sea la misma unidad que localiza.
- 3) Aproximación y encuentro de la unidad atacante y el objetivo naval.
- 4) Obtención del número de impactos necesarios para conseguir el hundimiento o la neutralización del objetivo.

Vemos, pues, que lo primero que se hace preciso es la rápida y segura localización de la unidad o unidades del enemigo. Esto entra de lleno en las misiones llamadas de exploración, que facilitarán el descubrir al enemigo, a ser posible sin que éste llegue a percibirse de nosotros; lo cual pertenece a la táctica y a la técnica de la exploración, que se sale de la órbita de este trabajo. Se comprende fácilmente que en este problema de descubrir al enemigo sin que él se perciba de nuestra presencia, ha de influir notablemente uno de los ingenios más sorprendentes y decisivos de la última contienda: el "radar".

El "radar" tiene que variar de modo notable la fisonomía de la exploración y de la localización sobre el mar. Pero, ¿quiere decir esto que la táctica de una y otra tiene que desaparecer? En modo alguno; ello sería caer en un verdadero empacho de "tecnicismo"; y si consideramos que la táctica es el "buen empleo" de todos los ingenios técnicos, habremos de convenir que la táctica es imposible que desaparezca. Lo que tiene que hacer es una nueva táctica de empleo condicionada por ese empleo del "radar". Mejor dicho, ya ha nacido. En efecto, cuando se empezó a usar la alta frecuencia para señalar las formaciones enemigas, las que volaban a bajas alturas eran deficientemente detectadas; por lo que las formaciones ofensivas actuaron en vuelo

rasante. Esta deficiencia fué suplida prontamente, y el vuelo rasante dejó de ser eficaz. Pero no por eso desmayaron los beligerantes en su tarea de obstaculizar y neutralizar los sistemas de radio, ingeniándose una serie de medidas contra radio destinadas a falsear las marcaciones, y una de las cuales, acaso la más empleada, consistía en lanzar tiras metálicas, que hacían aparecer en los tubos de detección señales de formaciones aéreas mucho más numerosas que la realidad, y que engañaban al enemigo sobre las posibilidades y verdaderas intenciones propias. Todo esto sí que será necesario tenerlo en cuenta a la hora de hablar de tácticas aeronavales; y lo que también es sumamente probable es que con anterioridad a que las formaciones aéreas (o aérea y naval) hayan llegado al contacto balístico, se vaya desarrollando, paralelamente a las fases tácticas, una verdadera batalla técnica, una batalla en el "éter", entre los sistemas "radar" enemigos, de cuya victoria debe deducirse una notable supremacía táctica para uno u otro bando.

Sea como fuere, el hecho indudable es que hay que localizar al enemigo, señalando su posición por coordenadas en el mapa, e inmediatamente comunicar a la unidad atacante el punto exacto donde el enemigo se encuentra en el momento de la localización y en los sucesivos momentos mientras se mantenga el contacto. El resto pertenece propiamente al ataque, y es en esencia la resolución de un problema cinematográfico, de encuentro, y otro técnico y táctico, de bombardeo. Sin olvidar, claro está, el problema de vencer el cúmulo de dificultades que se oponen a un acercamiento sin ser avistado ni descubierto, y entre cuyas dificultades el "radar" ha de ser la principal de ellas.

Ahora bien; de la necesidad de realizar una rápida transmisión de la posición del barco o barcos enemigos, se deduce la conveniencia del empleo de la radio, como medio ideal en cuanto a rapidez de transmisión. Pero también se hace necesario condicionar el empleo de este medio de transmisión por razones harto comprensibles de una posible captación por el enemigo de nuestras intenciones. Respecto a este punto, no cabe duda que en la guerra aero-

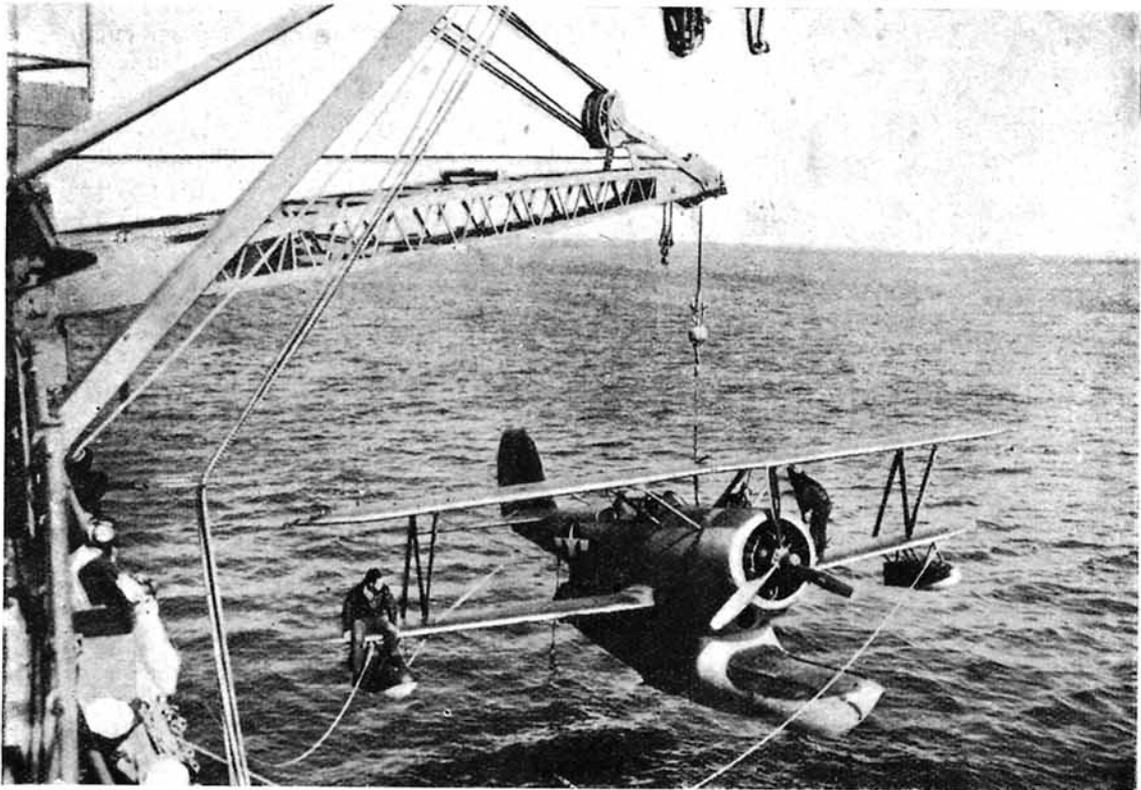
naval será forzoso utilizar todos los procedimientos usuales en la guerra para hacer más discreto este medio de transmisión. De todas maneras, se hace conveniente la restricción de este medio de transmisión; así que, para garantizar la exactitud de nuestros reconocimientos, se recomienda que el avión explorador no llegue a perder el contacto con el buque enemigo.

Efectuada la localización del enemigo naval, es llegado el momento de proceder a montar el ataque aéreo. A este respec-

— Misiones de cooperación: Que buscan como finalidad el cumplimiento de objetivos de un marcado interés conjunto.

— Misiones auxiliares: Reconocimiento, información, corrección de tiro y otras misiones de índole varia.

Todo cuanto vamos a exponer a continuación es perfectamente aplicable a todas estas misiones, excluido, naturalmente, lo que se refiera a la fase del asalto en las misio-



to, conviene repasar las misiones que sobre el mar puede cumplir la Aviación. Dichas misiones son las siguientes:

- Misiones destructivas: Que buscan el aniquilamiento de un buque en forma tal que éste pierda su eficaz potencialidad bélica.
- Misiones prohibitivas: Encaminadas al entorpecimiento de las comunicaciones adversarias.
- Misiones de desgaste moral: Conducen-tes a causar un efecto depresivo en el material humano del contrincante.

nes que hemos llamado auxiliares, puesto que esa última fase en esta clase de misiones no habrá de tener lugar, dada la índole de las mismas.

Existen, principalmente, dos maneras distintas de montar un ataque aeronaval, según la unidad que localiza sea meramente exploradora o reúna también, al propio tiempo, esta modalidad con la modalidad de unidad atacante. La primera de estas modalidades, cuando se disgregan las misiones localizadora y atacante, se realizará cuando haya una exploración previa destinada a lo-

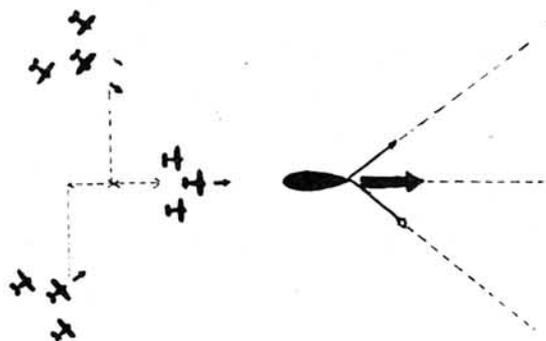
calizar y fijar al enemigo. Esta modalidad o sistema resulta indispensable cuando las zonas a reconocer sean de gran extensión, lo cual habrá de suceder siempre que se inicie un ciclo de operaciones aeronavales, a cuyo principio se desconoce la posición de la unidad o unidades enemigas. Se comprende que, siendo esta zona de gran extensión, no es conveniente proceder al barrido de esa zona con un gran cargamento de bombas, que merman de modo notable la autonomía del avión, y por ende, sus posibilidades localizadoras. Esta clase de exploraciones debe efectuarse con aviones especiales de gran autonomía, que concede a los mismos un eficaz radio de exploración y que cuenten además con eficientes y rápidos medios de transmisión para comunicar a los aviones que han de efectuar el ataque la situación del enemigo. Insistimos en que es extraordinariamente conveniente no perder contacto con el enemigo naval.

La otra modalidad consiste en realizar la localización y el ataque por la misma unidad ejecutante. Esta modalidad es muy conveniente cuando ya se tiene una idea bastante aproximada acerca de la zona donde navega el enemigo. Este sistema presenta la particularidad de que casi siempre el avión que avista al enemigo pierde con éste el contacto visual para poder comunicar al resto de la formación la posición exacta de éste. La mecánica más usual para descubrir la formación naval adversaria es la siguiente: la unidad despegue reunida hasta llegar a un punto previamente designado para el caso. Este punto es el llamado centro de la exploración, y desde el cual se destacan aviones exploradores con el fin de precisar la situación enemiga.

Si la zona a explorar fuese reducida (se debe tender a que lo sea, con el fin de no agotar la autonomía de la unidad con prolongadas exploraciones), o si la unidad fuese muy nutrida, el grueso de la misma puede esperar sobre la vertical de dicho centro el regreso de los aviones exploradores. Una vez que éste ha sido efectuado, toda la unidad marcha, ya sobre seguro, a efectuar el ataque. Este método es particularmente recomendable, aparte de cuando la zona a explorar sea reducida, como ya se ha apuntado, cuando la visibilidad es deficiente, o cuando se desconocen las características de la zona a operar, o tam-

bién cuando se trate de atacar a buques mercantes, cuya destrucción requiere siempre menos bombas que la de los buques de guerra, y la carga de bombas no resta, por tanto, posibilidades considerables en el orden del radio de acción.

Para la preparación del ataque se hace preciso un detenido estudio de los factores, siendo de considerable interés los siguientes: la clase de objetivo a batir, del cual ha de deducirse el tipo de bomba más conveniente a emplear; el valor del objetivo en sí; el número de buques a atacar; reacción probable de las defensas antiaéreas de a bordo; la posible intervención de la caza embarcada enemiga y otros extremos en los cuales resulta ocioso insistir. Asimismo resulta necesario convenir en el grado de probabilidad que se desea obtener, teniendo en cuenta que un 90 por 100 es lo recomendable y que nunca se debe tender a conseguir menos de un 88 por 100.



El problema de la probabilidad en el bombardeo viene directamente relacionado con el de la altura. Respecto a ésta, cabe decir que siempre debe ser la mínima compatible con una cierta seguridad. La altura no debe ser excesiva, no sólo por el hecho de que la probabilidad disminuirá a medida que aquélla aumente, sino también porque aumenta el tiempo de caída de la bomba, aumentando con ello las disponibilidades del buque para realizar maniobras defensivas, de las cuales más adelante nos ocuparemos. Pero tampoco debe pasarse al extremo contrario, o sea, bombardear a escasa altura, ya que, repetimos, la reacción antiaérea y la de la caza podrían impedir totalmente nuestro bombardeo. Por tanto, la decisión en cuanto a la altura se llevará a cabo en virtud de la situación táctica co-

respondiente y procurando compensar el hecho de aumentar la cota de vuelo con el empleo de una mayor masa de bombarderos atacantes, así como de dispositivos que hagan ineficaz la maniobra defensiva de las unidades atacadas.

Dicho esto, pasaremos a estudiar a continuación las fases en que puede considerarse dividida una de estas acciones de bombardeo aeronaval. Dichas fases son:

- Fase de aproximación o de marcha hacia el enemigo.
- Fase de ataque.
- Fase de regreso.

Es en la primera de las fases aquí enunciadas en la que más resalta en seguida la importancia vital que en ella tienen la seguridad y el secreto; seguridad y secreto que siempre resultan convenientes, pero en mucho mayor grado en esta mencionada fase de aproximación. El secreto nos depa-  
rará el siempre codiciado efecto de la sorpresa táctica, mientras que la seguridad nos concederá unas no despreciables posibilidades para la mejor ejecución de la misión. Para la consecución del secreto se hará necesario buscar con astucia el itinerario más conveniente, lo cual pertenece, como es lógico, a la decisión del jefe. La seguridad, por otra parte, vendrá dada por la adopción de la posición defensiva más conveniente, así como del constante apercebimiento de todas las armas de a bordo para la defensa ante un ataque repentino.

La terminación de la fase de aproximación tiene fin en el llamado punto inicial del ataque, en el cual da comienzo la segunda fase que con este nombre se conoce. En toda misión, este punto inicial del ataque suele venir perfectamente delimitado de antemano; pero en estas especiales misiones sobre la mar, de las que ahora nos estamos ocupando, debido al carácter un tanto eventual que suele caracterizar a las mismas, tendrá que ser el mismo jefe, y ya en el vuelo de aproximación, quien lo marque, mediante una señal convenida que expresamente indique que el ataque da comienzo.

Dentro del ataque cabe distinguir tres partes: avance, asalto y alejamiento.

La principal característica del avance nos viene dada por ser una aproximación, un

acercamiento al objetivo, pero ya en condiciones de emplear contra él la totalidad de nuestra potencia ofensiva. Esto no implica, desde luego, el abandono de todas aquellas medidas que puedan favorecer el efecto sorpresa, aunque resulta harto improbable que con los modernos medios pueda llegar una formación aérea al punto inicial del ataque sin que el enemigo se haya apercebido. Pero ello no quiere decir que por eso se dejen de aprovechar circunstancias tales como malas condiciones de visibilidad (nubes en la ruta, sol a nuestras espaldas...), posibles aumentos de velocidad (vientos favorables...). Asimismo resulta de interés en el ataque la concentración de nuestras formaciones, puesto que con ello reducimos nuestro tiempo de desfile sobre el objetivo y facilitamos el apoyo mutuo de fuegos ante una posible agresión de la caza. Claro está que esta concentración tiene un límite, condicionado por las facilidades que esa concentración puede dar a la eficacia de las piezas antiaéreas enemigas. (Se suele tomar como referencia precisa para el establecimiento de distancias e intervalos el que éstos sean lo suficientes para que un mismo proyectil no pueda derribar a dos aviones de una misma formación.)

En el asalto se hace necesario tener en cuenta que, como el objetivo vendrá generalmente constituido por una serie de blancos, es preciso establecer una prioridad de ataque para los mismos. Generalmente, el primer objetivo viene constituido por los portaviones, puesto que de ellos puede remontarse el caza, el más eficaz de todos los elementos antiaéreos. Para la elección de la dirección del asalto será necesario contrapesar las ventajas e inconvenientes de cada una, y siempre que no lesionen a la finalidad táctica. Suele escogerse la de popa a proa, y dentro de un sector de 30 grados, con vértice en el sol o la luna a nuestras espaldas.

Una vez que se han arrojado las bombas, se inicia el alejamiento, que está constituido por el breve tiempo comprendido desde aquel momento de bombardeo o ataque hasta la llegada al punto señalado de concentración para el regreso.

El regreso se inicia en este punto de concentración, y tiene su fin en el momento en que las unidades arriban a sus bases.

En el regreso vuelve a adquirir papel preponderante la seguridad, volviendo, por tanto, las formaciones aéreas a adoptar una actitud eminentemente defensiva.

Estudiaremos ahora las posibilidades que los buques tienen de efectuar maniobras defensivas, timón a banda, con las cuales puedan conseguir eludir las bombas arrojadas. Desde el momento en que el avión enfila al buque para lanzarle sus bombas, existe una pugna entre aquél, que trata de conservar siempre al navío dentro de su plano de bombardeo, y éste, que trata de salirse de él. Pero el buque tiene la desventaja de tener que intentar salirse de ese peligroso plano una vez que el avión ha lanzado sus bombas, puesto que, en caso contrario, el aeroplano puede corregir su dirección y situar nuevamente al buque dentro del mencionado plano. De todas las maneras, y pese a las dificultades que para ello cuenta el navío, lo cierto es que éstos escapan, metiendo timón a banda, de esa incómoda posición. Veamos cómo los aviones consiguen, por su parte, que los blancos navales no escapen de su plano de bombardeo. En ese sentido se ha reaccionado de diversas maneras:

- 1) Coordinación de los bombardeos con ataques de superficie realizados conjuntamente por las unidades de nuestra flota y que traigan (como consecuencia de las maniobras defensivas) el mejoramiento de las posiciones tácticas de nuestra Armada.
- 2) Coordinación de los bombarderos de alta cota con otros que efectúen su ataque en vuelo rasante, por medio de torpedos principalmente, y que además de restar al buque enemigo posibilidades de maniobra, presentan la ventaja de que obligan a éste a repartir su atención y su fuego antiaéreo entre los dos o más escalones asaltantes.
- 3) Empleo de adecuadas formaciones ofensivas. Tal es la del gráfico que acompañamos. El asalto se verifica por patrullas. La primera lo

realiza en la dirección de crujía; si el buque maniobra, no lanza sus bombas, desfilando sin arrojar su carga; pero si no maniobra, efectúa su bombardeo. En el caso de que el buque maniobre a estribor, la siguiente patrulla que vuela con un rumbo igual a la de su Jefe más 30 grados es la encargada de atacar al navío, arrojándole sus bombas. Si, por el contrario, la maniobra ha sido realizada a babor, la patrulla que le atacaría sería la tercera, que vuela con 30 grados de rumbo menos que la patrulla del Jefe. Las patrullas vuelan escalonadas en altura para evitar posibles colisiones sobre el objetivo.

Estas tres soluciones son perfectamente compatibles cada una con las otras; e incluso las tres pueden ser perfectamente armonizadas con sólo tener en cuenta las indispensables previsiones con respecto a la coordinación de rumbos y alturas de las distintas unidades asaltantes. Pero las dos primeras son exponentes típicos de maniobra anfibia, o maniobra aérea pura, mientras que la tercera es más bien la adopción de un oportuno dispositivo táctico. Pero, desde luego, serán muy empleadas, sobre todo las que implican una maniobra, ya que de lo dicho anteriormente sobre el "radar" hemos deducido que modernamente se hará harto difícil conseguir la sorpresa táctica, y habrá que buscar siempre la sorpresa numérica, más viable en la actualidad. Vemos que la táctica, en realidad, varía poco, y se acude a la fórmula ortodoxa de suplir con masa de maniobra ese efecto siempre apetecido de la sorpresa táctica.

Todo lo antedicho nos parece aplicable; es más: gran parte de ello ha sido ya aplicado en la guerra última. Sin embargo, siempre será conveniente esperar a poseer una mayor, más completa y más fidedigna información para entonces poder decidir con superiores elementos de juicio sobre lo más conveniente en cuanto a táctica aeronaval.