# LA AVIACIÓN INTEGRAL Y LA AVIACIÓN NAVAL

Teniente Primero
Carlos Cueva Arévalo

## INICIOS DE LA AVIACIÓN NAVAL

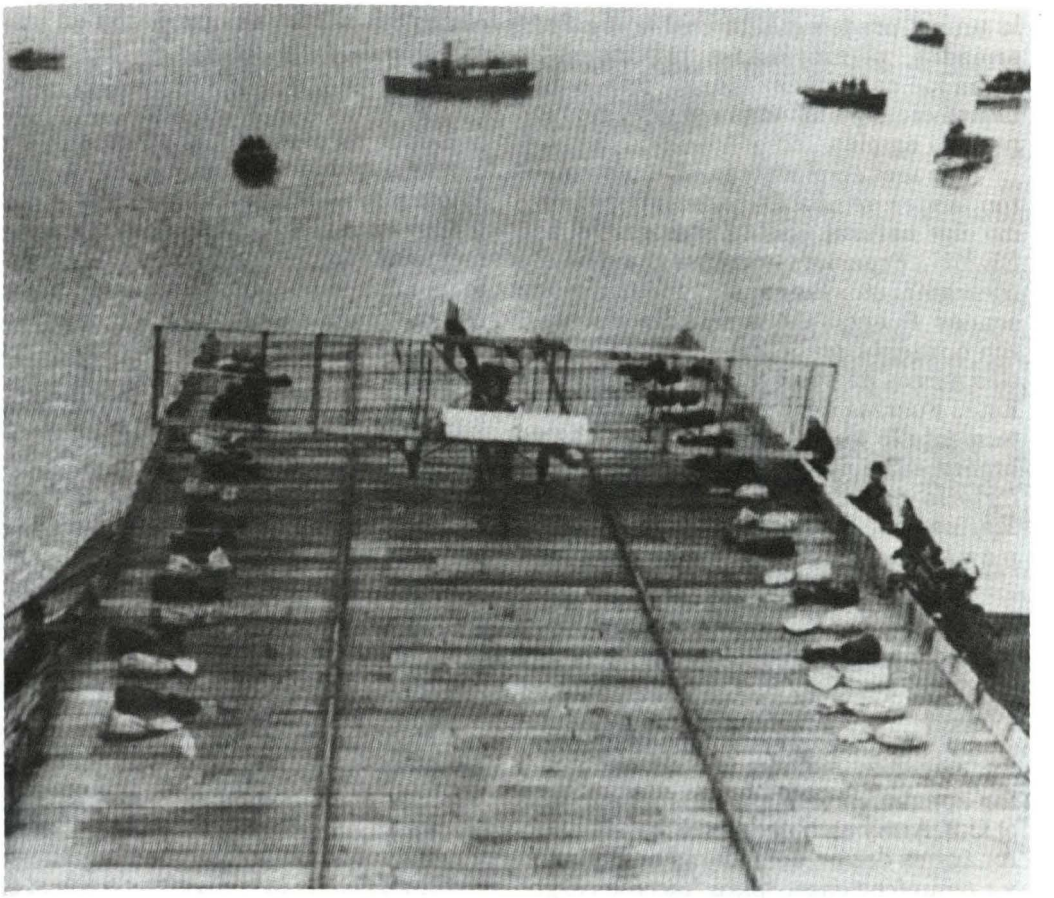
La Aviación Naval nace como consecuencia natural del progreso de la Actividad Aérea. El mundo se inspira en los primeros vuelos propulsados de los hermanos Wrigth en 1903 y de Alberto Santos-Dumont en 1906, y tanto en Europa como en los Estados Unidos se estudia su aplicación a la Guerra. No obstante, la Aviación de Guerra no se inicia en estos años. En abril de 1794, a raíz del éxito de los hermanos Montgolfier con los globos aerostáticos, se crea en Francia la Compagnie d'Aerostiers, primera Unidad Militar Aérea del Mundo.

El primer esfuerzo real de utilizar una aeronave a bordo de unidades navales lo realiza la U.S. Navy. El piloto civil Eugene B. Ely, en noviembre de 1910, despega con su biplano Curtiss desde la cubierta del U.S.S. *Birmingham,* fondeado en Hampton Roads, Virginia. Ely realiza también el primer aterrizaje en una plataforma de madera a bordo del U.S.S. *Pennsylvania*, el 18 de enero de 1911, en la bahía de San Francisco. Las primeras pruebas no sólo quedan en EE.UU.; el 10 de mayo de 1912, el Comandante Charles Samson, de la Marina Real Británica, efectúa el primer despegue de un avión en un buque navegando.

El bautizo de fuego para la Aviación se da apenas transcurridos dos meses desde el inicio de la Primera Guerra Mundial, cuando se produjo el primer combate aéreo real.

Un artillero de un *Voisin* francés derribó a un *Aviatik* alemán el 5 de octubre de 1914.

Demostrada la capacidad combativa de la Aviación y creados Servicios Aéreos en las armadas y ejércitos de los principales países, EE.UU. realiza la prueba concluyente de la importancia de la Aviación en la Guerra Naval. En 1921, el Comandante William Mitchell bombardea y hunde el buque de guerra alemán, *Ostfriesland* (capturado al final de la Primera Guerra Mundial) en 21 minutos frente a las costas de Virginia, demostrando así la efectividad de las aeronaves como elementos de destrucción de unidades a flote.



Primer aterrizaje en un buque, efectuado por la Marina de los EE.UU., a bordo del *U.S.S. Pensilvania,* el 18.01.1911, en la bahía de San Francisco.

## LA AVIACIÓN INTEGRAL

A consecuencia de estos hechos surge una corriente de pensamiento en el sentido de integrar los cuerpos aéreos y desarticular los formados en las armas primigenias (Marina y Ejército). Esta tesis de Aviación Integral fue plasmada completamente por el general italiano Giulio Douhet en su obra "El Comando del Aire", escrita en 1927. El libro describe las capacidades de la Aviación para cumplir impunemente misiones de destrucción de cualquier ejército o flota, relegando a estas fuerzas realizar solamente funciones de policía y ocupación de territorios.

En concreto, el General Douhet opinaba que el avión poseía ventajas enormes sobre las demás armas, pudiendo ser capaz de paralizarlas rápidamente y sin mucho riesgo para ello, puesto que no existían defensas efectivas contra el avión. Concluyendo que el poder aéreo no sólo debía ser una rama separada del poder militar, sino que debía dárse-

le un rol predominante en las fuerzas armadas, planificándose previamente todas las campañas futuras, principalmente creando las mejores condiciones para su empleo.

Naciones en el mundo entero acogieron la idea de una Aviación Integral como algo natural, contándose entre ellas EE.UU., Francia, Gran Bretaña, Italia, Alemania, etc., las cuales constituyeron sendas Fuerzas Aéreas y desarticularon o intentaron desarticular los servicios aéreos de sus armadas y ejércitos. Estas Fuerzas Aéreas no cumplieron totalmente lo que se esperaba de ellas y pronto surgieron voces en contra. La historia demostraría el acierto de las Marinas que operaron con aviación propia y la derrota sufrida por aquellas naciones cuyas Marinas confiaron en una aviación de cooperación.

En el decenio en que toma forma la idea de una Aviación Integral, lo sostenido por el General Douhet, concerniente a su impunidad, era cierto. Los aviones usados como bombarderos, no tenían oposición, y podían llegar fácilmente al enemigo, limitados únicamente por su autonomía. Esta situación cambió con el desarrollo de la Aviación de Caza que mejoró notablemente su velocidad y armamento, logrando una respuesta efectiva al bombardero al que, hasta ese momento, se le asemejaba en performance. Numerosas Marinas latinoamericanas, incluida la nuestra, hicieron suyos los postulados integristas.

## LA POSICIÓN NORTEAMERICANA EN CUANTO A LA AVIACIÓN INTEGRAL:

EE.UU. fue uno de los primeros países en incursionar en la aviación militar aunque en forma tímida. En 1907, el U.S. Army estableció una división aeronáutica dentro del Cuerpo de Señales y Comunicaciones, "para hacerse cargo de todas las cuestiones relativas a los dirigibles militares, máquinas aéreas y demás aspectos relacionados". En 1915, en North Island, California, se fundó la Aviación Naval Americana, y en 1920, mediante una Ley de Reorganización, se estableció que el Servicio Aéreo forme parte permanente del Ejército.

En este contexto, en 1921, el General Mitchell (a raíz del éxito del ejercicio con el *Ostfriesland*) propugnó el servicio aéreo unificado. Esta propuesta aunque contaba con muchos seguidores no contó con el apoyo de sus superiores. Ya en 1920, el Secretario de Guerra norteamericano, Newton Baker, testificó ante el Congreso:

*"Una fuerza aérea que actúe independientemente no puede por sí sola ganar una guerra, en el momento actual, ni, hasta donde sabemos, en ningún momento en el futuro".*

El núcleo de la controversia era si el servicio aéreo tenía una misión independiente que garantizara su separación del Ejército y la Armada. Después de una enérgica defensa de sus ideas, el General Mitchell fue enjuiciado por desobediencia al publicar un comunicado de prensa donde hablaba de los altos mandos del Ejército y la Armada como culpables de "incompetencia, negligencia criminal y administración traicionera de la defensa nacional", al no admitir éstos la creación de un cuerpo aéreo independiente.

La U.S.A.F. recién se creó, luego de la Segunda Guerra Mundial, en 1947, por el empuje que le dieron los bombarderos estratégicos.

## EL "MARCHA ATRÁS" BRITÁNICO

En Gran Bretaña, en 1922 la idea no encontró oposición, creándose el embrión de la R.A.F. Su actuación en los ejercicios conjuntos estuvo plagada de faltas de coordinación y errores con la Armada, lo que motivó que el Vizconde Curzon (discutiendo el presupuesto de la Marina) protestara en la Cámara de los Comunes por la imperfección del desarrollo aéreo como servicio unificado y su manifiesta obstaculización a la Armada. Posteriormente, la Marina obtuvo su Fleet Air Arm, que surgió en contraposición de la idea de formar masa en el aire y en función directa a la importancia de la Armada en el Imperio Británico. Uno de los principales argumentos a favor de la Aviación Naval Inglesa, lo dio el Capitán de Navío Norman, de la Marina Real Británica, en un trabajo realizado para el Royal Institute titulado "Las ventajas y desventajas de una Fuerza Aérea separada para la Marina Real", que fue presentado a fines de los años veinte. En él concluía:

*"La esencia de todo este asunto (la Aviación Integral) puede concretarse en lo siguiente:*

*En la guerra hay y siempre han existido dos objetivos: nominalmente, las ciudades enemigas y los buques enemigos.*

*Las ciudades (normalmente) pueden sólo ser atacadas por fuerzas terrestres, los buques por fuerzas navales. De ahí la división en la historia de las fuerzas armadas de las naciones en marina y en ejército.*

*El aire provee un tercer camino de aproximación a los dos objetivos originales, pero de ninguna manera provee un tercer objetivo.*

*Faltando un tercer objetivo, no existe razón de ser de la existencia de la tercera arma.*

*La elevación de la Fuerza Aérea al estado de una tercera arma es, en consecuencia, infundada y la persistencia en ese error tan fundamental en tiempo de paz sólo puede conducir a un desastre en tiempo de guerra".*

## LA EXPERIENCIA ALEMANA

La Marina Alemana después del Tratado de Versalles quedó inhibida de poseer Aviación Naval. La actuación de ésta en la Primera Guerra Mundial había sido de primer orden por su organización, desarrollo y capacidad, llegando a contabilizar más de dos mil aviones y un número importante de dirigibles durante toda la contienda. No fue hasta después de diez años del Tratado, en 1928, que el arma aeronaval tuvo un desarrollo velado, iniciando la instrucción de oficiales navales en vuelo. La empresa aeronáutica civil SAVERA (creada explícitamente por la armada ese mismo año) fue la encargada de cumplir enmascaradamente sus tareas navales de instrucción. Este entrenamiento fue truncado en forma nefasta para la Aviación Naval Alemana por el ascenso al poder de Hitler en 1933. El Partido Nazi trajo consigo la creación de la *Luftwaffe* y la reunión en ella de todas las aeronaves militares de la nación bajo el mando de Herman Goering, un convencido de las teorías de Douhet y defensor de la Aviación Integral.

Esta situación condicionó a la *Kriegmarine* a no disponer de ningún reconocimiento aéreo debidamente organizado, sin hablar ya de una fuerza de ata-



Los bombarderos, impunes hasta la década de los años 30, fueron neutralizados por el desarrollo del arma de caza.

que, y que a la larga tuvo las peores consecuencias para ellos. La Marina desarrolló la guerra marítima sin ojos ni brazos de largo alcance con qué golpear. Al respecto, el Almirante Doenitz, Comandante de la Flota de Submarinos y último Jefe de la Armada Alemana en la S.G.M., expresó en forma concluyente:

*"La Aviación deberia ser un complemento necesario y aun vital para nuestros submarinos, que constituye nuestra principal arma de combate en el mar. Pero ahí se verificó la más grande falla de nuestra guerra naval. Erramos profundamente al no construir una Aviación Naval".*

## LA IMPORTANCIA DE LA AVIACION NAVAL

Los conceptos esbozados, tanto de los que abogaron por una sola Fuerza Aérea Nacional, así como de los que defendieron la supervivencia del arma aeronaval, permiten comprender que el arma aérea es parte muy importante, pero no un todo en sí. El concepto de Aviación Integral, en que la Fuerza Aérea Nacional abarque todos los ámbitos y todas las operaciones militares que requieran elementos aéreos, es imposible, tanto por razones presupuestarias (incapacidad de alcanzar la "masa en el aire") cuanto por razones de doctrina y coordinación con los otros Institutos.

Si observamos nuestro entorno, es posible comprender y ver la caída del tabú de la Aviación Integral desde hace

ya años. En el año de 1920, el gobierno peruano se empeñó en formar y organizar unas Aviación Naval que, desde el aire, vigilara y defendiera nuestra soberanía sobre el amplio litoral peruano. En el año de 1929 se centralizó nuestra aviación bajo un solo Comando. En cuanto es concerniente, nuestra Aviación Naval inició nuevamente su surgimiento desde aquel julio de 1932 en que se creó el "Cuerpo de Aviación del Perú" (denominado después en 1942, por Ley N 11471, "Fuerza Aérea del Perú"); la aviación naval reinició su afianzamiento tras la creación, por D.S. de 24 de julio de 1963, del Servicio Aeronaval de la Marina de Guerra del Perú.

Todo instituto militar, así como las empresas de transporte aéreo en el ámbito civil, necesitan del elemento aéreo. La Marina de Guerra, como cauteladora de nuestra primera línea de defensa, y por las implícancias tácticas y estratégicas de su misión, con mayor razón.

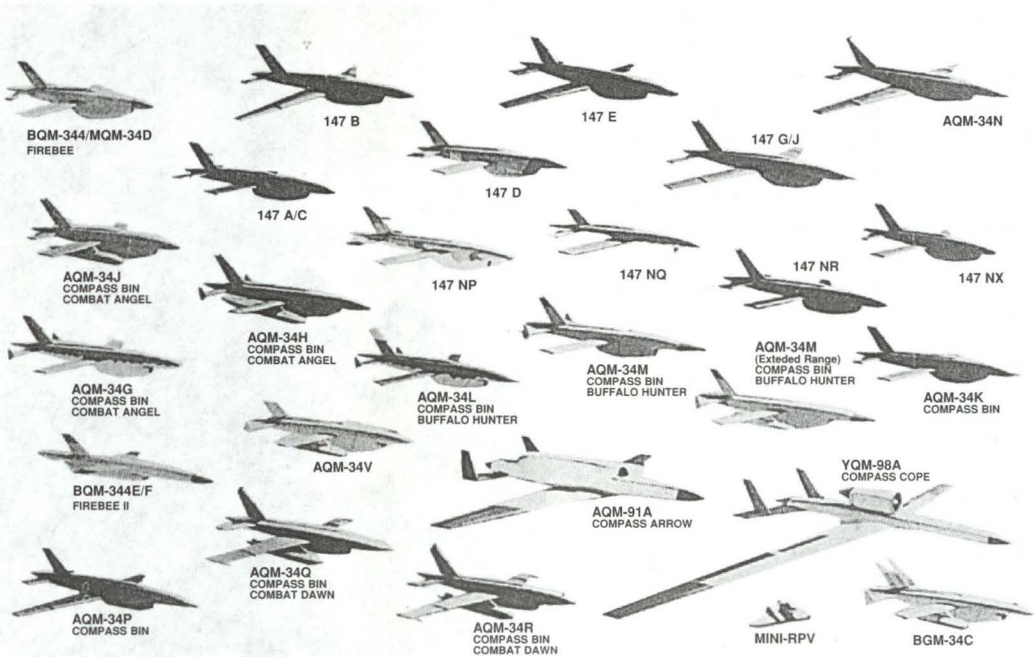
La historia ha demostrado que en la aplicación de la Estrategia Naval, la primera consideración es siempre la Exploración y la segunda la Movilidad; el valor de las fuerzas empleadas depende de su capacidad con respecto a estos dos factores, próporcionándolo únicamente la Aviación Naval.

Es de conocimiento general que las operaciones aéreas sobre el mar son operaciones navales, y como tales, parte y esencia del poder marítimo; por lo tanto, es lógico suponer entonces que la aviación utilizada para estas actividades no actúe como fuerza cooperante sino integrada a la Fuerza Naval.



Almirante Karl Doenitz. Nació en Grünau, Berlin, en 1891. Comandante del Arma de Submarinos, en 1943 sería nombrado Gran Almirante y Comandante Supremo de la Marina Alemana.
Enjuiciado en Nuremberg, salió libre en 1956. Publicó sus Memorias en 1959.

**Como marinos debemos tener claro este concepto.**




En la parte superior, composición gráfica de los distintos modelos del DRONE, **FIREBEE**. Abajo, una aeronave **DC-130**, portando en la ala izquierda dos **FIREBEE** subsonicos (**BQM-34A,** Ryan Model 124), y en la ala derecha los modelos supersónicos **FIREBEE IIs (BQM-35E,** Ryan model 166**).**

