

La Aviación Naval

Parte Integrante

de una Armada

Traducido del
Boletín Informativo Francés.

Primera Parte

LAS MISIONES DE LA AVIACION NAVAL

Dos importantes razones justifican el empleo de aviones por la Armada Nacional:

—La primera es de orden técnico.

El material aéreo necesario para las operaciones navales debe responder a características impuestas por las condiciones de empleo, en particular en la aviación embarcada donde las restricciones y los métodos de empleo son muy diferentes de los de la aviación basada en tierra; y por las misiones propias de la Armada, especialmente la lucha A/S. Sólo el comando marítimo, consciente de las particularidades del medio en el cual se ejerce su acción, está en condiciones de exponer sus necesidades y de velar para que sean cumplidas.

—La segunda, probablemente la más importante, es de orden operativo:

En el mar, las operaciones ya sea que se efectúen en el aire, la superficie o las profundidades, forman un todo indisoluble que exige una unidad de comando hasta en escalones relativamente poco

elevados de la jerarquía. Este comando es por definición el Comando Naval.

Las fuerzas aéreas necesarias para la Armada, lejos de confundirse o duplicarse con las fuerzas de la Aviación presentan una originalidad que justifica su integración en el seno de la Armada. Por lo demás, la historia de la última guerra ha demostrado ampliamente hasta qué punto una Armada que no disponía de su propia aviación se enfrentaba con dificultades para cumplir sus misiones.

En este punto cabe destacar que la expresión "Aviación Naval" de ninguna manera corresponde a un cuerpo o a un comando autónomo en el seno de la Armada, sino que es en realidad una expresión cómoda para designar el conjunto de medios aéreos de la Armada. Estos medios se encuentran repartidos entre los diversos comandos navales y participan en todas las misiones de la Armada.

¿Qué papel desempeña en estas misiones?

LUCHA A/S.

Es del dominio de los helicópteros A/S, los aviones de patrulla marítima y los aviones A/S embarcados.

El helicóptero A/S, dotado de un sonar y torpedos, ha podido ser denominado un mini-escolta. En relación con estos últimos, tiene la ventaja de la velocidad, la invulnerabilidad frente al submarino y de su bajo precio, por el contrario, tiene mucho menos autonomía y persistencia. Por lo tanto no puede pretender reemplazar al escolta sino que lo complementa cada vez que es preciso actuar rápidamente y en cantidad. Es particularmente eficaz para alcanzar rápidamente la posición donde se supone que se encuentra un submarino, tapar una brecha en el dispositivo de protección de una fuerza naval, e incluso para constituir una nueva pantalla luego de un repentino cambio de ruta.

Puede ser utilizado desde un portaaviones para la lucha en alta mar, o desde tierra para la lucha A/S en las aguas costeras y en particular para la defensa de las salidas de los puertos y de las radas.

Los aviones de patrulla marítima son multimotores de gran autonomía capaces de mantenerse en el aire de 12 a 18 horas, patrullando los mares hasta a más de 1.000 millas de su base. Gracias a sus múltiples medios de detección activos o pasivos, se esfuerzan por sorprender a los submarinos. Incluso cuando no se logra este objetivo, su presencia impone a los submarinos múltiples precauciones, les impide subir a la superficie, los obliga a disminuir su velocidad y termina por reducir considerablemente sus posibilidades de acción.

Los aviones A/S embarcados cumplen el mismo papel que los aviones de patrulla marítima, pero en las zonas fuera del alcance de éstos, a partir de portaaviones.

Los helicópteros A/S, los aviones de patrulla marítima y los aviones A/S embarcados cooperan estrechamente con los buques, ya sea que ellos guíen a estos últimos hacia un submarino que han detectado, pero que no pueden atacar, o por el contrario que sean guiados

por los buques para dar persecución a un contacto con un submarino que ellos no pueden atacar.

Además de su papel de lucha A/S propiamente dicha, los aviones de patrulla marítima y los aviones A/S embarcados aseguran el descubrimiento de todos los obstáculos que se encuentran en la ruta de las fuerzas navales, la rebusca de buques enemigos y la mantención del contacto, misiones estas que están agrupadas bajo el nombre de "misiones de seguridad".

DEFENSA AEREA.

Es del dominio de los aviones AEW (alarma temprana aerotransportada) y de los interceptores embarcados.

Los aviones AEW, portadores de un radar de vigilancia aérea se despliegan a cierta distancia de las fuerzas navales para completar su vigilancia de radar, permitiendo así un aviso previo más largo en caso de ataque aéreo. Por su altura de vuelo son muy apreciados para detectar los raids aéreos que se aproximan a baja altura; en efecto, estos raids escapan a los radares de los buques de superficie a causa de la redondez de la tierra.

Los interceptores embarcados constituyen, fuera de la artillería AA y los cohetes superficie-aire, la primera línea de defensa de las fuerzas navales contra el enemigo aéreo, son los únicos que pueden actuar a distancias superiores al alcance de los cohetes superficie-aire contra los aviones enemigos provistos de cohetes aire-superficie. Son indispensables para asegurar la policía del cielo durante los períodos de tensión donde se espera no tener que utilizar las armas; pero donde es indispensable premunirse contra un ataque por sorpresa. En el curso de las operaciones de intervención exterior, cuando están relacionadas con ocupación de puertos, ya sean éstas anfibia, heliportadas o aeroportadas, los interceptores de a bordo son los únicos que pueden asegurar la protección de las tropas desembarcadas mientras éstas no han organizado una base para su aviación de caza.

GUERRA DE MINAS

Las minas pueden ser fondeadas por buques de superficie, submarinos o aviones. Aunque el buque de superficie es el que mejor se adapta, a causa de su gran capacidad, el establecimiento de campos minados defensivos en la proximidad de nuestras costas, la formación de campos minados ofensivos es tarea de los submarinos y los aviones de patrulla marítima. El submarino tiene la ventaja de la discreción, pero debe correr grandes riesgos para cumplir su misión, de hecho las minas del enemigo y los buques que patrullan los alrededores de las salidas de los puertos. El avión de patrulla marítima llegando a muy baja altura corre riesgos menores, pero es más indiscreto. Por lo tanto estos dos medios son complementarios.

En el dominio del barrido, el helicóptero, que es invulnerable a las minas, aún cuando no puede pretender reemplazar a los barreminas de superficie cuya autonomía es considerablemente superior; se adapta particularmente a la ejecución de los barridos precursores y de ciertos barridos acústicos.

LUCHA CONTRA LOS BUQUES DE SUPERFICIE — APOYO AEREO

Los aviones de asalto embarcados que operan a partir de portaaviones han asumido en la guerra sobre el mar un papel de primer plano ya que las fuerzas navales combaten generalmente por intermedio de sus aviones de asalto mientras se encuentran separadas por una distancia de varios cientos de millas.

En las operaciones de desembarco, los aviones de asalto embarcados son los únicos aviones capaces de aportar a las tropas en tierra el apoyo aéreo necesario mientras no hayan podido apoderarse de un aeródromo (*) y luego, cuando esto se ha realizado, se necesita tiempo para reunir en este aeródromo los materiales de toda naturaleza necesarios al apoyo y el empleo de la aviación. La importancia

(*) Conviene distinguir el apoyo aéreo proporcionado por los aviones de asalto de la protección aérea ofrecida por los aviones de intercepción.

del portaaviones, base móvil equipada con toda la infraestructura necesaria para el empleo y apoyo de una aviación moderna, no debería subestimarse; es significativo que una de las enseñanzas de la guerra de Vietnam haya sido la necesidad de desarrollar la aviación embarcada más que la aviación basada en tierra.

TRANSPORTE DE ASALTO

Es del dominio de los helicópteros embarcados en portaaviones o portahelicópteros. Permiten desembarcar tropas rápidamente para tomar por la retaguardia las defensas costeras y permitir así la llegada del grueso de las tropas, que necesariamente son desembarcadas por vía del mar en las mejores condiciones.

La enumeración de las tareas precedentes demuestra que la Aviación Naval tiene un papel en todas las misiones de la Armada. Participa en la protección de los submarinos lanzamisiles, elemento esencial de la fuerza de disuasión. Aumenta su credibilidad pues es indispensable para llevar a cabo misiones de intervención. Participa igualmente en las misiones de defensa.

En tiempo de paz la Aviación Naval tiene un importante papel en las misiones del Centro de Experimentos del Pacífico, del Centro de Experimentos de Landes y pronto del Centro de Lanzamiento de la Guayana. Desempeña un papel esencial en las misiones de Rebusca y Rescate sobre el mar, en las misiones de socorro marítimo y, en forma general, interviene cada vez que es preciso ir lejos y rápido sobre el mar. Recientemente ha prestado una contribución particularmente notable a este respecto con motivo de la "marea negra" que amenazaba las costas normandas y se abatió sobre las costas bretonas.

Fuera de estas misiones específicamente marítimas, cada vez que los intereses superiores de la nación lo exigían, la Aviación Naval ha agregado el peso de sus medios a la Fuerza Aérea.

Es necesario recordar que desde que existe, sus pilotos se han arriesgado a fondo y hasta el límite de sus posibilidades, desde Dunkerque hasta el Soma, desde el Extremo Oriente hasta Argelia,

a partir de bases aéreas o marítimas o desde portaaviones.

Segunda Parte.

LOS APARATOS Y LAS BASES DE LA AVIACION NAVAL FRANCESA

La Aviación Naval Francesa dispone actualmente de 500 aviones, 273 de combate y 226 de servicio.

De estos 500 aviones, 360 están efectivamente en servicio, los otros se encuentran en reparaciones mayores en los talleres de la Dirección Técnica de Construcciones Navales o en las bases de la Aviación Naval en espera de entrar en servicio.

Para albergar y poner en funcionamiento los aviones, la Aviación Naval dispone de:

—4 bases operativas — Landivisiau y Lann-Bihoue en la Segunda Región Marítima, Hyeres y Nimesgarons en la Tercera Región Marítima.

—2 bases de helicópteros — Lanveoc-Poulmic y Saint-Mandrier.

—1 base taller — Cuers

—1 base escuela — Asprett

—1 centro de pruebas — Saint-Raphael.

Dos pequeñas bases de escala: Mauthertus e Istres (ésta última será cerrada próximamente).

Para operar estas bases y las formaciones así como los organismos de reabastecimiento, la Aviación Naval dispone de 752 Oficiales y 11.500 hombres, o sea respectivamente el 20 y el 24% de los efectivos consultados en los planes de armamento de conjunto de las unidades de la Armada.

MATERIAL DE LAS FORMACIONES DE COMBATE

Para asegurar las tareas esenciales antes citadas, la Aviación Naval emplea los siguientes aviones y helicópteros:

1.—El Etendard IV. M

Avión a reacción, propulsado por un turbo-reactor Atar. 8 (4.400 kgs. de

impulso), el Etendard IV. M, construido por la General Aeronautique Marcel Dassault, es un avión de ataque mono-plaza embarcado cuyas misiones son:

— el ataque de objetivos terrestres y marinos y el apoyo de las tropas en tierra.

— la caza de intercepción de baja y mediana altura.

El prototipo voló en mayo de 1958, el primer avión de pre-serie en enero de 1959. El material de serie equipa tres flotillas y una formación escuela.

Está provisto de equipos de puntería y telemetría de radar y del material de armamento necesario para el lanzamiento de cohetes aire-superficie y aire-aire, para el bombardeo y para el lanzamiento de tiros y cohetes.

Se caracteriza por:

— un radio de acción y una autonomía importantes para su clase.

— performances brillantes en el dominio para el cual ha sido concebido.

— la gran variedad de su armamento.

— bajas velocidades de aterrizaje y catapultaje.

2. El Etendard IV P.

Derivado del anterior, el Etendard IV.P está destinado a las misiones de reconocimiento. La concepción general del avión y sus performances son análogas a las del Etendard IV. M. Las principales diferencias se encuentran en el equipo. La versión IV.P está dotada de un material moderno de reconocimiento electrónico y fotográfico.

3.—El Crusader F.8.E. (Armada Francesa).

Como el Etendard, que ha reemplazado felizmente al Corsair desde 1962, el Crusader tomó en 1965 el puesto del Aquilón.

El Crusader, interceptor embarcado supersónico de gran performance, en servicio en la Armada de Estados Unidos, es producido por la sociedad L.T.V.

La versión para la Armada Francesa ha sido sometida a ciertas interesantes mejoras en relación con los modelos anteriores.

De un peso de 13,5 tns., dotado con numerosos equipos, se caracteriza por:

- una velocidad elevada.
- gran autonomía.
- gran variedad de sus armamentos (cañones, cohetes aire-aire),
- velocidades de aterrizaje y catapulta-je particularmente bajas,
- gran maniobrabilidad y estabilidad a bajas velocidades.

Los primeros aparatos entregados fueron desembarcados en noviembre de 1964 en Saint-Nazaire. Dos flotillas de intercepción se encuentran en estado operativo.

4.—El Breguet 1050 "Alizé".

Equipado con un turbo-propulsor Rolls Royce Dart MK. 21 (1.975 hp., 229 kgs. de empuje). El Alize es un avión A/S y de seguridad, embarcado, tripulado, por una dotación de tres hombres.

El primero de los 75 Alize de serie fue entregado a la Armada el 20 de mayo de 1959 por la sociedad Louis Breguet.

El equipo A/S, muy completo, se compone de:

- un radar A/S.
- equipos de contramedidas electrónicas,
- boyas acústicas.

El armamento comprende:

- torpedos o granadas A/S.
- cohetes y misiles aire-tierra.

La autonomía en patrulla es de 3 horas 30 con reserva de seguridad. Puestos en servicio a fines de 1959, los Alize arman tres flotillas de aviación embarcada.

Ocho años de actividad operativa han puesto en evidencia sus excepcionales cualidades de potencia y facilidad de mantenimiento y empleo.

5.—Los Neptune P2V7.

Estos aparatos cedidos por Estados Unidos en calidad de ayuda mutua entraron en servicio en la Aviación Naval en 1958, equipan las formaciones de la aviación de patrulla marítima basada en tierra.

El último de la larga serie de aparatos Neptune, de construcción americana, el P2V7 es un avión convencional de gran autonomía equipado con dos motores a pistón y dos reactores. Su tripulación es de 12 hombres.

Un complejo conjunto de equipos de rebusca, con un potente radar, permite la detección del submarino. El detector de radar, el MAD, y el detector de humo constituyen valiosas ayudas.

Su armamento comprende torpedos y granadas A/S.

La gran capacidad de sus pañoles permite el transporte de cadenas para rebusca y rescate. Los P2V7 han prestado grandes servicios con motivo de operaciones de salvataje aeromarítimo.

Actualmente hay dos flotillas equipadas con P2V7.

6.—El Breguet 1150 "Atlantic".

El Breguet Atlantic, sucesor de los aviones Neptune, es un biturbo-propulsor de concepción francesa, conforme a las especificaciones de la OTAN y cuya construcción está repartida entre varias naciones europeas: Francia, Alemania, Holanda y Bélgica, la obra es dirigida por la Sociedad Louis Breguet autor del proyecto.

El prototipo 01 efectuó su primer vuelo en 1961 y los aparatos de serie son entregados a la Aviación Naval desde 1965.

Una dotación de 13 hombres, pone en funcionamiento un equipo operativo muy desarrollado, que además del radar comprende aparatos de detección, de navegación y explotación táctica de las informaciones (boyas acústicas, aparatos de contramedidas, tablas de navegación táctica, MAD).

Los dos turbo-propulsores Rolls Royce "Tune 21" de 6.000 hp. cada uno, permiten un peso de más de 40.000 tns. al despegue. La gran capacidad de las reservas de combustible dan al aparato una gran autonomía.

El armamento comprende, al igual que en los Neptune, torpedos y granadas A/S a los cuales hay que agregar los misiles aire-superficie A/S.

Actualmente hay tres flotillas dotadas de Breguet 1150.

7.—El H.S.S. 1.

Conocido helicóptero mono-rotor, el H.S.S. 1., de 6 tns. de peso, es propulsado por un motor a pistones de 1.500 Hp.

Es empleado en dos versiones, correspondientes a las dos misiones principales confiadas a los helicópteros de esta categoría:

—A/S de día y cuando hay buena visibilidad.

—transporte de asalto.

La versión A/S está equipada con un sonar y armada con dos torpedos. Su dotación se compone de cuatro hombres.

La versión de asalto, tripulada por tres hombres, puede transportar un máximo de 12 comandos equipados. Esta versión puede ser armada con un cañón de 20 mm. o con cohetes aire-superficie. Además este aparato es capaz de efectuar otras misiones tales como:

— evacuaciones sanitarias.

— transporte de carga suspendida.

8.—El S. A. 3210 "Superfrelon".

Helicóptero Mono-rotor de tres turbinas, el Superfrelón está destinado a reemplazar al H.S.S. Este Helicóptero, que tiene un peso máximo de 12 tns., está equipado con un equipo operativo muy avanzado: un sonar y un sistema de navegación relativa y de detección que le permiten operar en cualquier condición de tiempo durante el día y la noche.

Sus dimensiones les permiten operar desde los portaaviones y portahelicópteros en servicio.

Su armamento se compone de torpedos.

En misión A/S, el Superfrelón dispone de una autonomía de 3 horas 30, la mitad de la cual es estacionaria. Es igualmente capaz de efectuar misiones de salvataje, de transporte y de barrido de minas. Normalmente su dotación es de 5 hombres.

El primer prototipo voló en diciembre de 1962, el segundo en junio de 1963. Los primeros resultados de estas pruebas fueron muy alentadoras ya que el record internacional de velocidades neta de los helicópteros fue mantenida por uno de los prototipos durante un año con 190 nudos.

Actualmente, después de algunas demoras, está prácticamente listo y la Armada va a armar de aquí a fines de año una primera formación de Superfrelón, sin equipo A/S, destinada al Centro de Experimentaciones del Pacífico. La primera formación A/S debe entrar servicio en 1969.

9.—El Jaguar.

El Jaguar, bi-reactor de entrenamiento de combate y apoyo táctico, todavía no ha volado a la fecha de publicación de éste artículo. Este avión de un peso máximo de 13 tns. y una velocidad que alcanza Mach 1,8 es construido en cooperación por Breguet para Francia y por la British Aircraft Corporation para Gran Bretaña en dos versiones, biplaza para el entrenamiento, monoplaza para el apoyo. Deberá equipar la Fuerza Aérea Británica y la Fuerza Aérea y la Armada Francesa e indudablemente otras naciones también se interesarán en adquirir este avión.

La versión para la Armada francesa que puede embarcarse en nuestros portaaviones debe empezar a entrar en servicio desde 1973 y reemplazará en ésta época al Etendard IV que será retirado del servicio.

El primer prototipo del Jaguar debe volar en el presente año de 1968.

10.—Proyectos futuros.

La Aviación Naval se interesa en dos proyectos:

Un helicóptero franco-británico, el MG. 13, destinado a ser utilizado como helicóptero A/S embarcado en los futuros escoltas.

Un avión de geometría variable, destinado a reemplazar a los Crusader en el futuro.