

# ¿ALAS PARA LA FLOTA?

*Alexander Tavra Checura  
Teniente 1°*

Ciertamente, el tema acerca de la conveniencia o no de poseer un portaaviones, o portaaeronaves, en todas las Armadas del Mundo, ha sido motivo de acaloradas conversaciones de cámara entre la oficialidad que se inquieta por el porvenir de su institución.

Hace ya más de 40 años que se hizo indiscutible que los grandes buques capitales fueron absolutamente desplazados por la aparición del arma aérea de la flota, representada por los portaaviones.

El hecho de que el área en que se circunscribía el encuentro de superficie ahora se agrandaba en varias decenas o cientos de millas, gracias a los vectores aéreos de la flota, obligó a pensar en nuevas armas que permitieran alcanzar las plataformas enemigas antes de que éstas constituyeran un serio peligro para la fuerza propia.

De allí el origen de los primeros misiles superficie-superficie y superficie-aire, que permitían combatir más allá del alcance de la artillería convencional.

Las grandes formaciones de porta-aviones posteriores a la Segunda Guerra Mundial fueron paulatinamente desapareciendo, debido al alto costo de mantención y a que gran número de ellos no eran otra cosa que cascos mercantes adaptados para operar aviones.

En cualquier caso, entre los años 40 al 50 resultó evidente que los acorazados y cruceros daban paso al nuevo rey de los mares, el portaaviones.

Quienes no apreciaron en su oportunidad sus posibilidades pagaron duramente su falta de visión. Italia y Alemania son casos sin comentarios.

Las pocas Armadas que lograron hacerse de portaaviones y organizar su arma aérea alrededor de ellos, lograron crear en sus dotaciones una mentalidad aeronaval que les permitió adecuar sus procedimientos y tácticas a las nuevas realidades de la guerra naval, y mantenerse hasta hoy actualizadas y vigentes. La India, Australia, Francia, Brasil y Argentina son realidades indesmentibles.

Sin embargo, con posterioridad nació el portaaeronaves con la aparición del avión de despegue vertical Harrier (Gran Bretaña), el que —uniendo las ventajas de sus particulares características— permitió el desarrollo de esta clase de nave como una alternativa más económica que el portaaviones clásico, quedando al alcance de otras Armadas que, siendo modestas, tienen la obligación de estar al día si desean tener alguna gravitación como poder naval.

Por informaciones de revistas internacionales se ha sabido, por ejemplo, que Brasil planea reemplazar su veterano Minas Gerais por uno o dos portaaviones basados en cascos mercantes. Inglaterra, aprovechando su experiencia con estos buques, también ofrece su versión mercante de otro tipo de porta-Harrier. Italia y España ya están finalizando de construir su Garibaldi y Príncipe de Asturias, respectivamente, aptos para llevar la versión superior del Harrier inglés, el AV-8B, producido en Estados Unidos.

Aparentemente, ésta sería una buena solución, especialmente en ésta época de apuros en las finanzas de todas las Armadas.

En la reciente guerra de las Fakland se enfrentaron fuerzas que permitían, sobre el papel, asegurar una aparente victoria aérea de los aviones de la Fuerza Aérea argentina contra los Harrier de Inglaterra, tanto por calidad como por cantidad.

Sin embargo, por lo que se sabe, existió una aplastante victoria inglesa, la cual quizás ni ellos mismos esperaban. Los lentos y poco aptos Harrier fueron capaces de enfrentar y derribar sin pérdidas a los Mirage, Dagger y Shyhawk.

Además, el *Invencible* y el *Hermes*, operando como portaaeronaves con todas las limitaciones del caso, pudieron apoyar a sus aviones y asegurar la victoria final de sus armas.

No es la intención de este trabajo pretender que los portaaeronaves son la panacea de una Armada en particular, y a otra no. Pero sí considerar algunos puntos de interés.

Pensemos en lo siguiente: una Armada que planea operar a gran distancia de sus costas requiere asegurar una adecuada cobertura aérea, tanto en misiones de exploración aeromarítima como aerotáctica y de interceptación. Luego, es evidente que al carecer de los medios citados deberá restringir sus operaciones al amparo de una cobertura aérea basada en tierra y sin alejarse de la costa, lo cual sería una aberración.

Ahora, si dicha Armada no posee los medios para adquirir un portaaviones, sus escoltas, etc., debe buscar alternativas entre lo que resulta más evidente, y no entre lo más cómodo.

Es evidente la necesidad de las alas de la flota. Negarse a ello con argumentos como pretender que las múltiples limitaciones de los aviones (tiempo, hora luz, mar, etc.) los descalifican, sería suicida. La fuerza con aviones explotará sus factores de fuerza. O sea, atacará cuando las condiciones sean más favorables al empleo de todas sus armas y no cuando sus vectores aéreos estén limitados. ¿No sería lógico pensar primero en un desgaste prolongado en forma de alarmas, ataques aéreos (misiles, bombas), etc., y luego, cuando ya las averías o la falta de munición debiliten a la fuerza sin aviones, el golpe de gracia? Pero lo cómodo sería pensar en lo contrario.

Sin embargo, el problema subsiste. ¿Cómo solucionarlo sin recurrir a inversiones, hoy por hoy, muy altas? Una solución factible sería, por ejemplo, compartir las responsabilidades de la defensa aérea de esa flota con una combinación Fuerza Aérea-Aviación Naval.

Para ello debiera requerirse a dicha Fuerza aérea contar con los aviones adecuados, en cantidad y calidad, que permitan mantener siempre, desde el orto al ocaso, una patrulla aérea de combate bajo el control positivo de la flota.

Y estos aviones deben ser del tipo adecuado (biturbina, doble mando, armamento aire-aire y sensores adecuados, gran autonomía, etc.). Por ejemplo, de características similares a las del F-4 Phantom (Estados Unidos) o del Buccaneer (Gran Bretaña).

Ellos, operando desde pistas previamente preparadas a lo largo del litoral, debieran permitir el adecuado relevo en el aire y la cobertura a distancia de costa, para un accionar seguro de la flota. Con ellos se lograría cubrir parte del problema, sin requerimiento de la plataforma naval. No es lo óptimo, pero es mejor que nada. Ahora, esa misma flota debe poseer sus propios medios aéreos que le permitan una autodefensa bajo la zona de acción de patrulla aérea de combate, suponiendo que ésta ha sido sobrepasada, o bien proyectarse en acciones de ataque a la otra fuerza, ya sea con misiles aire-mar o armamento convencional, y en esto puede ser una buena solución el avión tipo Harrier.



BUQUE PORTACONTENEDOR, PROYECTO ARAPAHO (EE.UU.)

Como se vio anteriormente, la limitante económica no permitía el contar con un portaaviones adecuado, pero otra alternativa podría ser el contar con dos buques mercantes cuya cubierta fuese adaptada para recibir y operar unos dos o tres Harrier. Los sensores para el vectoreo de éstos los proveería alguna unidad de línea que sí los poseyera (radares aéreos, determinadores de altura, IFF, etc.), y la defensa de éstos también estaría a cargo de parte de la fuerza.

En épocas normales estos buques mercantes pueden rotar las labores como portaaeronaves de alternativa de la flota, con la de apoyo logístico (como transportes) o en mantención, estando siempre uno en operación.

¿Sus ventajas? Muy bajo costo, simplicidad y economía de operación, poca dotación, entre otras.

¿Desventajas? Su gran vulnerabilidad (compartimentaje, etc.), poca flexibilidad de medios, y falta de sensores y autodefensa. Limitada velocidad.

Imaginémonos una silueta de lo que podría ser este portaaeronaves.\*

En tiempo de guerra se pueden formar, incluso, dos grupos de tarea, cada uno con sus propios aviones, los que unidos a los helicópteros embarcados permitirían una mejor cobertura aérea y disminuir el riesgo de sufrir grandes pérdidas en el caso de ataques masivos.

Modificar un mercante ya construido requiere reforzar la cubierta, proveer la superficie adecuada y los poderes eléctricos necesarios. También, implementar algún tipo de hangar para mantención, ya sea sobre o bajo cubierta. Además, buscar en el mercado de

---

\* Cf. Miscelánea de *Revista de Marina* 2/1981, p. 228.

buques usados una nave que posea un buen andar y sea de costo relativamente bajo, no debe ser tarea muy difícil.

Sumarle a dichos costos el de los 6 Harrier (3 por buque) y sus armas, aparece mucho más rentable y al alcance de una Armada modesta pero eficiente.

Pero esto requiere poseer lo principal: *la voluntad*. Y, además, la mentalidad; olvidar que la lucha es de buque contra buque. Hoy en día el arma aérea es tan importante como el misil superficie-aire o el superficie-superficie. Y esto sólo será realidad cuando el joven marino vea volar sobre su buque las alas protectoras del avión que complementará su accionar.

Seguramente, el tema puede ser motivo de polémica, pero hay que ser realista. Todas las Armadas del Mundo quisieran contar con los buques y medios adecuados a sus funciones y realidades. Y en casi todas no existen los medios económicos o las prioridades son distintas.

No se avanzará nada si se trabaja en el papel creando flotas ideales y equilibradas tácticamente. La realidad es dura. Hay que funcionar con lo que se tiene y hacerlo bien.

Los medios están al alcance. Ahora hay que tomar las decisiones. Y éstas no pueden ser otras que las descritas o similares.

\* \* \*