

75 AÑOS DE LA AVIACION NAVAL DE LA ARMADA DE CHILE

"La Marina es una e indivisible; nada valemos los unos sin los otros, así como nada vale un cuerpo sin su cabeza o brazos".

Edgardo Von Schroeders Sarratea
Contraalmirante.¹

Oscar Aranda Mora *

Introducción.

Los aniversarios son fechas significativas en la vida del hombre y sus organizaciones. En ellos los hombres sabios recapitulan el pasado, analizan la trascendencia de sus acciones y se fijan metas para el futuro. El arma aérea de nuestra Armada cumple 75 años de vida, por lo que resulta oportuno recordar hoy su pasado, analizar su significación e intentar esbozar su futuro.

¿Por qué contar con aviación orgánica?, ¿cuál ha sido el desarrollo del arma aeronaval?, ¿cuál su futuro? y ¿cuál su aporte estratégico?, son algunas de las interrogantes que -brevemente- intentaremos responder.

La necesidad de contar con una Aviación Orgánica.

Aunque al contar con una Aviación Naval consolidada el preguntarse el por qué de ella pudiera parecer una cuestión extemporánea o irrelevante, siempre resulta conveniente indagar la razón de las cosas, de manera que ésta sirva de guía para la acción y de referencia para decisiones futuras.

La invención del avión modificó la manera de hacer la guerra al agregarle una tercera dimensión. En el ámbito de la Estrategia, este hecho repercutió en dos sentidos: Modificando algunos de los procedimientos estratégicos de las estrategias operativas existentes (naval y terrestre) y además permitiendo la creación de una tercera: la Estrategia Aérea. La influencia estratégica del arma aérea fue pronto advertida, aunque fueron necesarios años para que las

aeronaves alcanzaran la madurez tecnológica que le permitiera al Poder Aéreo gravitación estratégica² y desgraciadamente -en el proceso de lograr el debido reconocimiento ante las mentalidades más conservadoras- los adeptos del Poder Aéreo prometieron demasiado muy temprano, llevando a exageraciones y errores de cuyas consecuencias -como veremos- nuestra Armada no pudo escapar en 1930.

La necesaria inclusión de medios aéreos en los procedimientos estratégicos navales, hecho que hoy prácticamente no se cuestiona, es -por sí misma- la justificación conceptual de la existencia de un arma aeronaval orgánica. Su conveniencia está definida tanto por la necesidad de que los tripulantes de las aeronaves que operan con las fuerzas navales -integrándolas- sean marinos perfectamente familiarizados con la naturaleza de las operaciones marítimas; como por la necesidad de contar oportunamente con estos medios, donde sean requeridos y hasta completar la misión establecida por la estrategia naval.

Reconocer que la Armada no puede carecer de aquellos medios que le resultan indispensables para el cumplimiento de su misión no significa desconocer la existencia del principio de la unidad de la guerra, toda vez que también es preciso aceptar que sin la existencia de una Fuerza Aérea -que neutralice a su oponente otorgando libertad de acción a las Fuerzas Navales y que apoye a la Armada cuando las circunstancias lo requieran y permitan- las operaciones navales se ven gravemente amenazadas o sencillamente no son factibles.

La necesaria inclusión de medios aéreos en los procedimientos estratégicos navales y la necesidad de contar con marinos aviadores que comprendan integralmente la naturaleza de las operaciones marítimas, son los dos fundamentos básicos de la Aviación Naval, de trascendencia vital en el desarrollo del Poder Naval, en la planificación de operaciones navales, e incluso en aspectos tales como la carrera que deben seguir aquellos que optan por dicha especialidad.

El desarrollo del Arma Aeronaval.

A menudo se piensa que el nacimiento de la Aviación Naval en Chile es casi un accidente, producto del traspaso de aviones por Gran Bretaña en compensación por la retención de buques en construcción a raíz de la Primera Guerra Mundial. La verdad es otra. El alto mando naval, consciente del futuro impacto del recién creado avión en las operaciones marítimas, ya en el Reglamento Administrativo que estuvo en vigencia a contar de 1915 consideraba la existencia de un arma aeronaval y disponía que la Aviación Naval estuviera bajo el control de la Dirección de Artillería y Fortificaciones. La temprana existencia de dicho reglamento, contemporáneo a las campañas iniciales de la Primera Guerra Mundial, constituye un indicativo de la percepción institucional sobre la necesidad de incorporar al arma aérea a las operaciones navales.

Dentro de la vida de la Aviación Naval es preciso distinguir varias etapas: Una primera y promisorias, desde su creación en 1916 hasta su transitoria desaparición en 1930. Luego se produce un período caracterizado por los esfuerzos de la Armada para recuperar su aviación orgánica, especialmente durante la Segunda Guerra Mundial. A contar del renacimiento del arma aeronaval, en 1954, se desarrolla un período de gran esfuerzo y entrega por parte de sus integrantes, para consolidarse definitivamente alrededor del año 1976, cuando la Armada decide invertir recursos en el desarrollo de una Aviación Naval moderna y capaz de contribuir efectivamente al Poder Naval, lo que viene haciendo hasta hoy.

La primera etapa de la Aviación Naval se caracteriza por su contribución al desarrollo aeronáutico nacional y los importantes logros obtenidos por los oficiales y gente de mar especialistas. A contar de 1916 la Armada envía oficiales y gente de mar a la recién creada Escuela de Aeronáutica, titulándose ese mismo año el primer marino como piloto: el contador 3° Carlos Yánquez Cerda. A contar de ese mismo año estudian varios oficiales en la citada escuela y en 1918 se reciben en Chile los 50 aviones pagados por Inglaterra como compensación por la incautación del acorazado Cochrane, 14 de los

cuales pasaron a conformar la Aviación Naval, dirigida en aquel entonces por la Inspectoría General de Aviación. Finalmente, en 1923, el Presidente Alessandri dispone que la Aviación Naval -hasta ese entonces controlada por la Inspección General de Aviación- debía depender de la Armada. Esta consolidación orgánica permitió el crecimiento y desarrollo de la Aviación Naval, especialmente bajo el mando del Capitán de Fragata (y más tarde Contraalmirante) Edgardo Von Schroeders, su primer comandante.

Es preciso recalcar aquí el carácter conjunto del esfuerzo que vio nacer tanto a la Fuerza Aérea como a la Aviación Naval. Fueron oficiales y suboficiales procedentes del Ejército y la Armada los primeros integrantes de la Fuerza Aérea. Por otra parte es justo reconocer el generoso aporte de la Aviación Militar, al compartir inicialmente sus escasos medios con la Aviación Naval, y es preciso también recalcar el valioso -aunque involuntario- aporte humano y material de la Armada hacia la Fuerza Aérea con motivo de la unificación de los servicios aéreos en 1930. La prueba del carácter conjunto del esfuerzo que vio nacer a los servicios aéreos militares en Chile está constituida por el jack naval, emblema que aún ostentan las aeronaves de nuestra Fuerza Aérea, recordando que "...nada valemos los unos sin los otros...".

La incipiente historia de la Aviación Naval de los veinte fue pródiga en logros. En pocos años contaba con material aéreo de combate de tecnología moderna para la época, con una completa base en Quintero y con un historial de récords. Entre estos últimos se cuenta el primer salto en paracaídas sobre el mar en Sudamérica, el primer vuelo de hidroavión en Chile y numerosos raids que causaron sorpresa en la época.

En 1930 se inicia un segundo período en la historia de la Aviación Naval caracterizado por la inexistencia de un arma aérea orgánica de la Armada. El 21 de marzo de 1930 el Presidente Ibáñez dispone por Decreto con Fuerza de Ley la fusión de los servicios de aviación del Ejército y Armada, poniéndolos a cargo de una Subsecretaría de Aviación dependiente del Ministerio del Interior.

A este decreto -que fusionaba la Aviación de Ejército con la Naval empleando la expresión "Fuerza Aérea" para referirse a la nueva Institución- la Armada, es preciso decirlo, se opuso infructuosamente ya que las seguridades que al respecto había dado el Ministro de Marina contribuyeron a tomarla por desprevenida (2. Tromben), enterándose por la prensa de su contenido. Hay que recalcar que la oposición de la Armada no se refería a la existencia de una Fuerza Aérea, sino que a ser privada de un servicio aéreo institucional.

La Armada -convencida de la necesidad de contar con un servicio aéreo orgánico- no cejaría en sus intentos por contar con una Aviación Naval, los que tuvieron especial fuerza los años 1931 y en 1932. En 1939, bajo la Comandancia en Jefe del Almirante Allard se crea nuevamente la especialidad de Aviación en la Armada.³ En 1942, Estados Unidos cedió algunos aviones que fueron asignados a la Armada, operándolos desde la Base Naval de Talcahuano. Sin embargo, debido a la carencia del personal especialista necesario para su mantenimiento, estos aviones fueron traspasados a la Fuerza Aérea, primero operados por pilotos navales y luego definitiva y completamente.

La necesidad de contar con Aviación Naval llevó en 1953 al Comandante en Jefe de la Armada a gestionar ante el Presidente de la República, el mismo General Ibáñez, la promulgación de un Decreto con Fuerza de Ley que permitiera a la Armada contar con un servicio aéreo. Con esto la Marina buscaba la emisión de una disposición de la misma categoría legal que aquel que le significó perder su aviación, de manera de evitar controversias. El resultado de estas gestiones fue el Decreto con Fuerza de Ley 149 del 4 de julio de 1953, que brevemente autorizaba a la Armada a adquirir helicópteros y aviones de transporte, limitando estos últimos a uno por Zona Naval.

Con la emisión del DFL 149 de 1953 se inicia un nuevo período en la Aviación Naval, caracterizado por los esfuerzos abnegados de sus integrantes por conformar un servicio profesional y eficaz. El espíritu de las dotaciones de los cincuenta y sesenta quedó reflejado

no sólo en los logros materiales obtenidos, de por sí importantes, sino también por la significación nacional que tuvieron algunas de sus acciones tales como los rescates efectuados en la Antártica en 1967 y 1968.

En el ámbito orgánico, el DFL 149 de 1953 sólo permitía satisfacer parcialmente las necesidades de la Armada, por lo que las gestiones Institucionales ante el nivel político continuaron, viéndose coronadas por el Decreto Supremo N° 235 de 1954, que aprobó el Reglamento Orgánico de la Armada, donde quedó establecida la calidad de Fuerza de Apoyo Operativa de la Aviación Naval y se autorizó a Armada a adquirir los medios aéreos que fueran necesarios para el cumplimiento de su misión.

En lo que a personal se refiere, después de reunir a todos los especialistas dispersos en la Armada, se recurrió inicialmente a la Fuerza Aérea para la instrucción de pilotos y mecánicos. Casi simultáneamente se envió personal al extranjero y por último se desarrolló una capacidad de instrucción orgánica, materializada en el Centro de Instrucción de la Aviación Naval primero y en la Escuela de Aviación Naval luego, lo que permitió satisfacer mejor las necesidades de la Armada.

Con respecto al material, luego de una adquisición inicial de bimotores y helicópteros en EE UU., se descansó principalmente en las cesiones de material aéreo por parte de la Armada de dicho país en virtud del Pacto de Ayuda Militar. Esta práctica, aceptable inicialmente dadas las condiciones presupuestarias de la Institución, sería revisada en virtud de la necesidad de contar con material de tecnología moderna y de las condicionantes de índole política que impone EE.UU. para el traspaso, gratuito o pagado, no sólo de aeronaves, sino también de repuestos e instrucción. En lo que a instalaciones se refiere, durante el período se desarrolló una base en la localidad de El Belloto, cerca de Quilpué. En esta base se alojaron la Comandancia de la Aviación Naval, el Grupo Aeronaval, el Centro de Reparaciones, el Centro de Abastecimiento, la Escuela de Aviación Naval y el Servicio Meteorológico de la Armada.

Dentro de este período y con la recepción de los helicópteros antisubmarinos SH-32, se creó en 1962, el primer Escuadrón Aeronaval, denominado "Escuadrón Antisubmarino" y dependiente operativamente de la Escuadra. Los desplazamientos de este Escuadrón obligaron a crear "destacamentos" con la capacidad de apoyarlo logísticamente en los aeródromos desde los que habitualmente operaba. Este hecho tiene relevancia por sus consecuencias orgánicas, ya que esta sería la modalidad de organización adoptada luego para la organización de los medios aéreos, y por constituir estos helicópteros los primeros medios aéreos con capacidad ofensiva con que contó la Armada desde 1930. Sin embargo, aunque se trataba de aeronaves de excelentes capacidades operativas, resultaron algo complejas para la capacidad de apoyo logístico institucional, lo que llevó a retirarlas después de breves años de operación.

A contar de 1976, una vez superados los problemas interinstitucionales que dificultaban su consolidación orgánica y crecimiento, la Aviación Naval entra en un nuevo período, caracterizado por el incremento sostenido de la capacidad operativa de sus medios. Este incremento, producto del reconocimiento de la importancia de los medios aéreos en el escenario marítimo fue gradual. Primero, a contar de 1976, se renovó el material que cumplía funciones logísticas, para luego -a contar de 1978- aquel que desempeña operaciones aéreas de apoyo de combate. Dentro de este contexto se adquieren los aviones de exploración aeromarítima P-111, que tantos y valiosos servicios han prestado y los helicópteros SH-9, que sirvieron como complemento a las funciones de exploración y como vectores de armas antisubmarinas, contando además con cierta capacidad de ataque antisuperficie.

Las aeronaves antes descritas permitieron adquirir valiosa experiencia operativa y logística, confirmándose todas las expectativas en relación al aporte substancial de los medios aéreos a la constitución del Poder Naval y a su importancia en la fisonomía de la batalla aeronaval contemporánea. Lo anterior llevó al alto mando institucional -a finales de los años ochenta- a considerar

especialmente a los medios aéreos en el momento de repotenciar la Fuerza Organizada, adquiriéndose para esto los helicópteros SH-32, que cuentan con una efectiva capacidad de ataque antisuperficie y antisubmarina. Las capacidades de los nuevos medios de ataque y su importante contribución a la potencia ofensiva de la Escuadra, llevaron a incrementar la capacidad de vigilancia institucional, adquiriéndose para esto aviones P-3.

Significación Estratégica de la Aviación Naval.

La Aviación Naval integra el Poder Naval cumpliendo el papel de un "expedidor y multiplicador de fuerza, a través de la totalidad del espectro del combate"⁴ y su contribución a la misión de la Armada abarca todos los aspectos del papel militar de la institución.⁵ El aporte estratégico de la Aviación Naval escapa del ámbito de lo puramente marítimo, contribuyendo además al Poderío Aéreo nacional.

Antes de revisar la significación de la Aviación Naval en el ámbito de la estrategia naval, revisaremos brevemente su aporte al Poderío Aéreo. Tal como hemos visto, la Armada y luego la Aviación Naval han efectuado importantes contribuciones tanto humanas como materiales al desarrollo aeronáutico nacional, como importante ha sido también la contribución de la Fuerza Aérea al desarrollo de la Aviación Naval. Lo que no parece tan obvio es la manera en la que el Poder Aéreo se beneficia con la existencia de la Aviación Naval.⁶ Para reconocerlo hay que visualizar dos hechos: El primero es la capacidad del Poder Aéreo de actuar sobre objetivos cuya trascendencia adquiere una dimensión general en la guerra, originándose la denominada "Campaña Aérea Estratégica". El segundo es el papel del Poder Aéreo en relación a las campañas terrestres y marítimas (que hoy deben, en justicia, denominarse aeroterrestre y aeromarítima).

La capacidad estratégica del Poder Aéreo resulta -a la larga- su efecto más beneficioso en el contexto general de la guerra.⁷ Pero para materializar la Campaña Estratégica se requiere desviar medios aéreos ocupados en la Campaña contra fuerzas de superficie, en apoyo

más directo de las fuerzas navales y terrestres. Aquí es cuando la existencia de una Aviación Naval otorga libertad de acción a la Fuerza Aérea, al permitirle actuar sobre objetivos mas "rentables" en el contexto estratégico, sin desconocer que ciertas operaciones navales, por su significación estratégica requerirán del concurso de medios de la Fuerza Aérea.

Otro aspecto importante está relacionado con la movilidad de los medios aéreos. La capacidad del Poder Aéreo de operar en diferentes teatros, con escasas horas de diferencia, le permite cambiar rápidamente el centro de gravedad de las operaciones aéreas, actuando donde la situación general de la guerra más lo requiera. Como las Fuerzas Navales no pueden variar tan rápidamente su ubicación, es necesario que éstas cuenten con cierta capacidad aérea, (materializada en el caso de la Armada por la Aviación Naval) que les permita continuar desarrollando operaciones con un apoyo muy limitado del Poder Aéreo, dándole a éste la libertad de acción suficiente para concurrir a otro teatro o apoyar a las Fuerzas Terrestres en mayor grado.

La contribución de la Aviación Naval a la Estrategia Marítima puede visualizarse analizando brevemente la contribución de los medios aéreos en las áreas de misión de las armadas:

Control del Mar: En esta área de misión la contribución de los medios aéreos resulta fundamental. El combate naval, en sus dimensiones de superficie, aérea y submarina, involucra aeronaves. La guerra en el mar ha pasado a denominarse "aeronaal" y las fuerzas organizadas invariablemente incorporan medios aéreos. El mismo término "control del mar" ya no se refiere solamente a la masa acuática, sino también al espacio aéreo encima de ella. Mientras los sistemas de armas antiaéreos embarcados restringen localmente el empleo de la masa de aire por parte del enemigo, las aeronaves (y en menor grado los misiles) pueden emplear el espacio aéreo en beneficio propio, aunque con las limitaciones propias de los vehículos aéreos. Debido a estas limitaciones es que la simbiosis buque-aeronave resulta exitosa en la guerra naval, complementándose en ella convenientemente las

ventajas y desventajas de ambos tipos de vehículos.

Además, es posible considerar la operación de fuerzas de tarea compuestas exclusivamente por medios aeronavales, que redesplegándose rápidamente efectúen acciones tales como contraataques menores o se opongan a operaciones de proyección adversarias en un teatro distinto a aquel donde opera la Fuerza Organizada, dificultando la realización de una operación adversaria sorpresiva.

Proyección del Poder: La creciente magnitud de la reacción de tierra sobre mar ha incrementado la necesidad de considerar la participación de medios aéreos en las operaciones de proyección. Las aeronaves permiten a las fuerzas navales efectuar operaciones de proyección reduciendo el riesgo a las unidades de superficie e incrementando la flexibilidad de las fuerzas proyectadas al litoral adversario. Mediante helicópteros es posible insertar fuerzas especiales sigilosamente y a gran distancia del área objetivo en ofensivas tácticas. En operaciones anfibias, las aeronaves permiten efectuar el movimiento buque-playa con rapidez y disminuyendo el riesgo para la fuerza de desembarco; con aeronaves operando desde a bordo se puede prestar apoyo de fuego oportunamente y los helicópteros permiten maniobrar rápidamente a las fuerzas desembarcadas, contribuyendo además a su apoyo logístico. El envolvimiento vertical y el apoyo aéreo estrecho son las características más relevantes de las operaciones anfibias actuales.

Presencia Naval: En estas tareas la contribución de los medios aéreos varía desde la realización de vuelos de patrullaje a grandes distancias -demostrando la voluntad y capacidad de gravitar sobre áreas oceánicas lejanas- hasta la participación de medios aeronavales embarcados u operando independientemente en operaciones combinadas. En términos generales es posible asegurar que mientras mayor sea el grado de contundencia necesario para que la fuerza naval que efectúa tareas de presencia logre el efecto requerido, mayor será el grado de participación de medios aeronavales, ya que la capacidad de controlar áreas oceánicas y proyectar el poder requiere de medios aéreos orgánicos, generalmente embarcados.

Disuasión: Primero es necesario aclarar que, dada la naturaleza subjetiva de la disuasión, el aporte que efectúa uno u otro órgano de maniobra no es cuantificable. El aporte particular de la Aviación Naval al efecto de disuasión del Poder Naval tiene dos aspectos, uno como componente de la Fuerza Organizada y otro como Fuerza Secundaria.

Como componente de la Fuerza Organizada -la mayor concentración de poder militar del país y pilar de la disuasión estratégica nacional (3. Meneses)- el aporte de la Aviación Naval como ente de tipo se materializa al constituir las aeronaves el principal medio ofensivo de la Fuerza. Sin aeronaves, el efecto disuasivo de la Fuerza Organizada sería indudablemente menor, como lo sería también si es que esas aeronaves, en vez de constituir medios orgánicos de la Fuerza pertenecieran a otra institución, ya que esto seguramente afectaría tanto su disponibilidad como el grado de conocimiento de sus tripulantes acerca de la naturaleza de las operaciones aeronavales.

Como Fuerza Secundaria -considerándola un ente de tarea- el aporte de la Aviación Naval al efecto disuasivo se materializa mediante su capacidad de efectuar operaciones ofensivas o defensivas, desplazándose con relativa rapidez entre teatros de operaciones, dificultando la sorpresa estratégica exitosa adversaria y principalmente la realización de operaciones de proyección.

Reflexiones acerca del Futuro de la Aviación Naval.

¿Cuál será el desarrollo del arma aérea de la Armada? Areas de desarrollo hay muchas, ya que tal como hemos visto, todas las áreas de misión de la Armada involucran la participación de aeronaves. Por eso es que en vez de enumerar aquellas áreas de la guerra naval en las que es posible un mayor grado de participación, preferiremos enunciar algunos conceptos que guíen su desarrollo.

- Como componente del Poder Naval, el desarrollo de la Aviación Naval debe ser armónico con el de los otros elementos que lo constituyen. Los medios aéreos son necesarios para el

- cumplimiento de la misión de la Armada, pero no suficientes. El desarrollo del Poder Naval debe buscar un balance entre medios de superficie, aéreos, submarinos y anfibios tal, que el efecto sinérgico conseguido asegure un potencial de combate máximo.
- Oportunidad y comprensión de la naturaleza peculiar de las operaciones navales son los conceptos claves del desarrollo del arma aeronaval. Para cumplir con el requisito de oportunidad, los medios aéreos deben ser orgánicos de las Fuerzas Navales que los operan. Si el medio aéreo es necesario para el cumplimiento de la misión, su concurrencia no puede supeditarse a la asignación de "salidas" ni a la decisión de otro mando. Los medios operados por las Fuerzas Navales a flote idealmente deben estar embarcados. La naturaleza peculiar de las operaciones navales exige operadores absolutamente compenetrados de sus características, lo que se logra con años de vuelo sobre el mar y componiendo las dotaciones de los buques.
 - Las restricciones presupuestarias limitarán la cantidad de medios a adquirir y el grado de actividad de éstos. Se debe estudiar la conveniencia de contar con una combinación de aeronaves simples y baratas -de alto grado de actividad- con otras de altas capacidades operacionales y mayor costo de adquisición y operación. En todo caso, debe buscarse la versatilidad en el equipamiento de los medios aéreos, por lo que por ejemplo, todas las aeronaves debieran contar con capacidad de ataque y de comunicarse con otros medios navales.
 - Satisfechas aceptablemente las necesidades de aeronaves de la Fuerza Organizada para asegurar el control de los espacios marítimos de interés, debe estudiarse la obtención de medios aéreos que contribuyan a la explotación de dicho control mediante la ejecución de operaciones de proyección, de manera de poder contribuir rápida y eficazmente al desenlace de la guerra.
 - Idealmente debe buscarse una comunidad entre aquellos medios empleados en el cumplimiento del papel "naval" de la

Institución, con aquellos empleados en la función "marítima", de manera de asegurar un alto grado de actividad de los medios y una gran eficacia -aparejada con una eficiencia aceptable- en el cumplimiento de las funciones marítimas.

- La excelencia en el entrenamiento debe constituir la diferencia decisiva. El alto costo humano y material de un accidente hace inaceptable un nivel de entrenamiento distinto del óptimo. La cantidad siempre escasa de aeronaves disponibles requiere que sus dotaciones sean capaces de obtener un rendimiento máximo del material en toda condición de vuelo. Las necesidades de la guerra moderna y del escenario marítimo exigirán al vencedor operar en condiciones adversas, para lograr una ventaja operacional sobre un enemigo limitado por las condiciones del campo táctico.

Conclusiones.

1. La temprana comprensión de la relevancia de los medios aéreos en la guerra naval y la perseverancia institucional permitieron a la Armada de Chile contar hoy con un arma aérea consolidada que integra eficazmente el Poder Naval.
2. Los conceptos de "oportunidad" y "comprensión de la naturaleza de las operaciones marítimas" deben regir el desarrollo, accionar y entrenamiento de la Aviación Naval, ya que son los que definen la conveniencia de contar con un arma aérea orgánica institucional.
3. El desarrollo de la Aviación Naval ha sido gradual y acorde con el de los otros integrantes del Poder Naval. Su contribución estratégica excede el ámbito de la Estrategia Marítima, significando además un aporte al Poderío Aéreo nacional.
4. La contribución de la Aviación Naval a la Estrategia Marítima alcanza todas las áreas de misión de la Armada, como factor multiplicador de las capacidades operativas de los órganos de maniobra institucionales que sus medios integran y eventualmente componiendo uno más de ellos.
5. El desarrollo de la Aviación Naval está condicionado a la búsqueda

de una mejor contribución a la misión de la Armada en sus diferentes áreas de misión. En esta búsqueda, la versatilidad y los factores cualitativos resultan dominantes y asegurada la capacidad de control del mar, deben atenderse los requerimientos de las operaciones de proyección.

BIBLIOGRAFIA

- Von Schroeders, Edgardo: "El delegado de gobierno y el Motín de la Escuadra". Sociedad Imprenta y Litografía Universo, Santiago, 1932.
- Tromben, Carlos: "La Aviación Naval de Chile". Comandancia de Aviación Naval de Chile, 1987.
- Freedman, Lawrence y varios otros autores: "WAR", Oxford University Press, Nueva York, 1994.
- Meneses, Emilio: "El Fin de una Era, Debate Naval". Diario "El Mercurio" de Santiago de Chile, 18 de enero de 1998.

NOTAS

* Capitán de Corbeta.

1. Von Schroeders.

2. Cuando se produjo este momento es todavía fruto de discusión. Lo que sí es claro es que hoy no es posible concebir una campaña sin el concurso de aeronaves y que al contrario, en algunos casos es posible efectuar campañas en las que los medios aéreos sean el actor principal.

3. Desde esa fecha periódicamente se enviaron oficiales a cursar a la Escuela de Aviación.

4. Macisaac, pág. 289.

5. Y también su papel "marítimo", el que por razones de síntesis no analizaremos.

6. Es preciso admitir que todo depende de la manera en la que se defina "Poder Aéreo". Para el General Bill Mitchell, "Poder Aéreo"

es sencillamente "anything that flies", definición que se contrapone al concepto de Dohuet, que aceptando la existencia de una aviación militar y naval, reserva el título de "Poder Aéreo" para aquel constituido por los medios de la Fuerza Aérea.

7. Hay que recalcar la expresión "a la larga". En conflictos cortos generalmente se requerirá del Poder Aéreo, al igual que del Poder Naval, una contribución inmediata a la campaña terrestre.
