

ARTÍCULO ORIGINAL

La aviación naval rusa durante la Primera Guerra Mundial*

The Russian Naval Aviation During First World War

Oscar J. Villar Barroso I, Andrey Feschenko II

I Universidad de las Ciencias Informáticas, La Habana, Cuba. Correo electrónico: villar@uci.cu

II Universidad Nacional de la Defensa de Ucrania, Kíev. Correo electrónico: feschenko_a@ukr.net

* Escrito en ruso Escrito en ruso originalmente. La traducción y las notas aclaratorias para el público cubano son de Oscar Villar Barroso (N. del A.).

RESUMEN

En el presente trabajo se abordan aspectos muy particulares del surgimiento y empleo combativo de la aviación naval por parte de Rusia durante la Primera Guerra Mundial, acontecimiento de cuyo inicio nos separan ya cien años y que es bastante desconocido entre nosotros. Un trabajo de este tipo puede contribuir al conocimiento de algunos de los eventos militares de esa contienda y sus protagonistas. Al propio tiempo el lector podrá apreciar cómo se fueron desarrollando los aparatos que surcaron los cielos de esa guerra en un relato donde lo anecdótico se funde con los elementos técnicos desde un enfoque histórico.

PALABRAS CLAVE: estrategia, hidroaviones, portaviones, táctica, teatro de operaciones navales.

ABSTRACT

In the present work there are tackled very particular aspects of the emergence and combative employment of the Russian naval aviation during the First World War, hundred years are already separating us from the beginning of this event which is rather unknown between us, at least in its particular aspects. Therefore, a work of this kind can contribute to the knowledge of some of the military events of that struggle and its protagonists. At the same time the reader will appreciate how the aircrafts that crossed the skies during that war were developing in a story where the anecdotal merges with technical elements from a historical perspective.

KEYWORDS: estategy, seaplanes, aircraft carrier, tactics, theatre of naval operations.

Introducción

En este año 2014 se cumple el centenario del inicio de la Primera Guerra Mundial, un evento que por su magnitud y por la cantidad de países participantes no tenía precedentes en la historia universal, de ahí que las consecuencias de similar colisión resultaron determinantes en el posterior decurso de la mayoría de los Estados participantes. El establecimiento a posteriori de un nuevo orden geopolítico en Europa marcó pues, un momento fundamental en la vida de una de las monarquías más sólidas y abarcadoras que había existido jamás: la del Imperio Ruso, pero esas serían solo algunas pinceladas dentro de las transformaciones de posguerra.

La Primera Guerra Mundial, conocida también como la Gran Guerra, es denominada además de otras maneras, aunque estas son menos divulgadas. Entre los historiadores militares se le suele llamar, con mucha razón, la Guerra de las Trincheras o la Guerra de los Ingenieros, ya que estos tuvieron un papel destacadísimo a lo largo de la contienda. En este trabajo abordaremos el caso de la aviación naval, surgida en este momento, y tomaremos como referente su desarrollo en el Imperio Ruso.

No constituye un descubrimiento señalar que la aviación naval rusa de hoy sigue ocupando un lugar destacado en las Fuerzas Armadas de ese país y que es un componente poderoso de su flota, tanto por la cantidad de aparatos de los que dispone como por la calidad de los mismos y que estos se clasifican por las misiones que cumplen, pero también por su lugar de basificación. De tal manera, la mayoría de las unidades pertenecen a la aviación costera, pero una buena parte está basificada en portaviones, siendo el Almirante de la Flota de la Unión Soviética Kuznetsov la nave insignia dentro de este tipo de buques.

La moderna aviación naval de la Federación Rusa en el año 2014 estaba constituida, fundamentalmente, por cuatro tipos de aeronaves de acuerdo a su designación: los caza-interceptores Sujoi (Su-33) y MiG-29K, los caza de entrenamiento y combate (MiG-29KUB), los aviones de entrenamiento Sujoi (Su-25UTG) y los helicópteros navales (antisubmarinos) Kamov (Ka-27 y Ka-29), pero el comienzo ocurrió hace 100 años.

Los primeros aeroplanos sobre las aguas de la guerra

La Primera Guerra Mundial deparó a sus conductores numerosas sorpresas e imprevistos que complicaron la contienda y trastocaron su propósito declarado de ser la última de las guerras. La guerra de las trincheras se alargó más de lo pensado, lo que generó una gran escasez de municiones, y los países beligerantes, entonces, procedieron a utilizar la imaginación y el ingenio, y se dieron a la tarea de inventar y emplear en las acciones combativas, nuevos tipos de armamento y técnica militar que resolviera el problema, revolucionando la táctica del combate. Después de esto, la guerra cambió de tal manera, que nunca más volvió a ser igual.

El problema radicaba en que la vieja táctica había dejado de funcionar y ambos bloques contendientes se encontraron a un mismo nivel de desarrollo y preparación combativa. En ese escenario, las tácticas defensivas resultaron ser mucho más eficaces que las ofensivas y esto sirvió de catalizador al desarrollo acelerado de nuevos ingenios bélicos que alteraran ese equilibrio, los más espectaculares resultaron ser los tanques, los submarinos, y claro está, los aviones.

De tal manera, y como había ocurrido siempre luego de las grandes campañas militares, la Primera Guerra Mundial produjo cambios fundamentales en el arte de la conducción de la guerra, cuando le fueron incorporados nuevos contenidos a la estrategia y a la táctica militar, además se introdujeron y desarrollaron nuevos tipos de

técnicas y armamentos para el combate, dentro de los cuales la aviación resultó, sin duda, uno de los más deslumbrantes inventos. De manera acelerada se transformó de ser un medio «auxiliar» de las ya establecidas tropas terrestres y las fuerzas navales hasta convertirse primero en un actor principal dentro del campo de batalla y más adelante sobre los mares.

Para conseguir esto, la aviación comenzó a cumplir entonces una serie de tareas que resultaron cada vez más complejas y que poco a poco se fueron tornando en determinantes para el resultado de los combates. Primero fue en la exploración sobre las líneas del enemigo y en el servicio de comunicaciones que la misma encontró «uso militar», pero muy pronto amplió sus horizontes y los aviones se comenzaron a utilizar para la corrección del tiro artillero y el bombardeo sobre las posiciones del enemigo. Fue entonces cuando el «dominio del aire» se convirtió en un objetivo en sí para los ejércitos contendientes y como anteriormente señalamos, estas misiones de combate se cumplieron no solo sobre tierra, también se realizaron sobre el mar, lo cual provocó el surgimiento de un tipo específico de aviación: «la aviación naval», que enseguida se diferenció ella misma y desarrolló una táctica específica para el cumplimiento de sus propias misiones.

Abordar el tema del desarrollo de la aviación naval en este momento de la historia militar se justifica si agregamos que los más importantes contendientes de la Primera Guerra Mundial –Gran Bretaña, Francia, Rusia, Alemania y posteriormente Estados Unidos– eran potencias navales y contaban con poderosas marinas de guerra. Fueron precisamente estas naciones las que contaron con las primeras unidades de aviación naval y, por ende, las que atesoraron las primeras experiencias combativas que sirvieron de base al posterior desarrollo de nuevos aparatos y de la teoría misma sobre el empleo de ese tipo de aviación, que a su vez, comenzó desde entonces a ser parte del arte militar naval.

No obstante, hasta el día de hoy son muchos los aspectos sobre el desarrollo de la aviación naval que permanecen sin haber sido investigados en profundidad y lo mismo ocurre con las experiencias acumuladas mediante su empleo en esa misma etapa. Por ello, y tomando en cuenta que muchos de los roles desempeñados por este tipo específico de aviación se conservan en la actualidad, es que la experiencia que se comenzó a acumular durante la Primera Guerra Mundial cobra hoy una singular importancia que urge conservar y transmitir. La aviación de la flota rusa ocupó un lugar insoslayable en esta historia del desarrollo del arte militar naval desde 1914. Con su empleo exitoso sobre los mares Negro y Báltico, introdujo sustantivos aportes a la táctica naval, lo que fue determinante para su posterior desarrollo.

De tal manera, las tareas de la presente investigación son el análisis y la sistematización de las principales experiencias en el empleo de la aviación naval por la flota rusa en el teatro de operaciones de la Primera Guerra Mundial, y sobre esta base, o punto de partida, demostrar algunas de las dinámicas de desarrollo creciente de las cada vez más complejas misiones de la aviación naval.

Para ello nos detendremos en las cuestiones relacionadas con los aspectos técnicos, es decir, en las características técnicas de los aparatos que fueron utilizados en los vuelos sobre los mares de la guerra. Así mismo, le dedicaremos espacios a las cuestiones relacionadas con la conducción (dirección) y aseguramiento de estas aeronaves.

Para comenzar a entender en qué tipo de misiones fue empleada en sus inicios la aviación naval rusa, se impone conocer las ordenanzas militares del ejército de ese país durante dicha guerra, donde se ha podido consignar que el primer documento de este tipo, titulado «Reglamento sobre el empleo de la aviación en el servicio de comunicaciones», entró en vigor en agosto de 1914 y sirvió de base para el fortalecimiento del ordenamiento combativo de la flota y la introducción de la aviación como parte de su servicio de comunicaciones.

En dicho documento se le asignaba a la aviación la misión de la exploración y observación en profundidad hasta donde los puntos costeros de vigilancia no tenían alcance y el cumplimiento de tareas de patrullaje sobre el mar, así mismo, se les asignó la misión de combatir en el aire con los aviones enemigos que cumplían similares funciones a las suyas. En otras palabras, a la aviación naval se le estableció la misión de realizar el reconocimiento aéreo e impedir al enemigo efectuar vuelos de reconocimiento sobre su dispositivo de combate. El resto de las misiones, que se denominaron «otros objetivos del combate activo», se fueron concretando durante el decurso de la contienda.

El bautizo de fuego de la aviación naval rusa durante la Primera Guerra Mundial se produjo el 29 de octubre de 1914. Ocurrió durante una incursión de una agrupación naval germano-turca contra naves y bases rusas en el Mar Negro. El componente fundamental de esta partida lo constituían los cruceros alemanes Gueben y Breslau. En aquel entonces, la exploración aérea no fue capaz de descubrir con suficiente antelación la violación de las aguas territoriales rusas.

El Comandante Supremo de la flota, el Gran Príncipe Nikolai Nikoláyevich, temeroso de involucrarse en una guerra con Turquía, dio la orden de «no buscar un enfrentamiento con la flota turca a no ser que esta asumiese una evidente actitud agresiva»¹ y en virtud de ello, la jefatura de la Flota del Mar Negro desestimó el reforzamiento de las actividades de exploración aérea y continuó desarrollando estas misiones de forma rutinaria, con lo que se le dio una considerable ventaja al enemigo. Solo a las 07. 00 horas del 29 de septiembre, luego de los primeras andanadas de la artillería enemiga sobre Sebastopol, la tripulación del Alférez de Navío B. V. Sviétujin, seguida por la del teniente A. A. Timofeyev, alzaron el vuelo y detectaron al crucero Gueben navegando en aguas territoriales de Rusia.

En esa jornada, los pilotos navales rusos realizaron 16 misiones de exploración para la determinación de la posición y el carácter de las acciones que desarrollaba el grupo naval enemigo. Esto constituye el bautismo de fuego, la primera experiencia combativa de la aviación naval, cuyos resultados determinaron su consolidación y posterior desarrollo.

La siguiente misión combativa cumplida por la aviación de la Flota del Mar Negro se produjo el 7 de diciembre de 1914. Durante el cumplimiento de una misión de reconocimiento en un hidroavión Kertiss, el teniente V. V. Utgof descubrió, mientras se dirigía al sur del cabo Jerson, al crucero ligero alemán Breslau. De regreso a la base, el teniente Utgof realizó un amarizaje junto a un buque torpedero ruso desde donde envió un cablegrama a la jefatura de la flota en el que anunciaba su descubrimiento. Posteriormente, este mismo piloto despegó en busca de los cruceros rusos Kagul y Pámiat Mercuria y puso en alerta a sus capitanes sobre la presencia del Breslau en aguas territoriales de Rusia.

La valiosa información recopilada por el teniente Utgof fue altamente valorada por la jefatura de la flota, que en lo adelante tomó la acertada decisión de redoblar la exploración aérea. Esto le permitió al alto mando naval mantener un seguimiento constante de las naves enemigas y estar al tanto de su ubicación y trayectoria. Por esta razón, las misiones se complejizaban cada vez más.

Como parte de estas nuevas misiones, el alférez B. Miklashevski entró en la historia de la aviación naval rusa. Durante un vuelo de exploración hubo de descubrir un crucero alemán y picando sobre él le lanzó una «bomba de aviación», cierto que la bomba no acertó en el objetivo, pero provocó pavor en la tripulación. Este hecho está considerado el primer caso de bombardeo aéreo sobre un objetivo en movimiento.

Ese mismo día se realizaron 11 misiones más de bombardeo aéreo sobre la unidad de superficie enemiga descubierta por Miklashevski, la que se vio obligada a cambiar

su curso. La nave alemana, ante el temor de ser averiada por la aviación, abortó su misión de bombardear Sebastopol y se refugió en alta mar, fuera del alcance de los aviones. Este hecho demostró la creciente capacidad de la aviación naval no solo para alertar sobre la presencia de buques enemigos en las inmediaciones de las costas defendidas por la armada, sino también de su posibilidad de combatirlos.

A lo largo de los meses de octubre y noviembre, la aviación naval de la Flota del Mar Negro tuvo que cumplir otra misión muy importante, la realización de vuelos especiales en la búsqueda de los submarinos enemigos que amenazaban la base de la armada en Sebastopol. La detección de este tipo de objetivos se tornaba muy difícil, sobre todo cuando navegaban a grandes profundidades, ya que la misma se realizaba de forma visual, por aquel entonces, y se complicaba a profundidades inferiores a las de periscopio, otro tanto ocurría cuando se trataba de detectar las minas submarinas colocadas por el enemigo.

Sin embargo, y a pesar de todas las dificultades, la realización sistemática de este tipo de exploración surtió efecto y obligó a los submarinos alemanes a ser más cuidadosos, desde ese momento dejaron de navegar en la más absoluta impunidad y muchas veces se vieron obligados a cambiar el curso y abortar sus misiones luego de ser detectados por las unidades aéreas de la aviación naval que se mantuvieron muy activas.

No obstante a toda esta actividad de los aviadores navales, no se produjeron combates aéreos contra aviones enemigos en el territorio que defendía la Flota del Mar Negro durante el año de 1914. Las aeronaves alemanas y turcas tampoco realizaron incursiones aéreas contra la ciudad de Sebastopol ni contra otras bases de la armada rusa.

Por su parte, la aviación de la Flota del mar Báltico, y a diferencia de sus colegas en el Mar Negro, durante el primer año de la guerra no tuvieron una participación muy significativa en la contienda y sus éxitos se redujeron a la realización de unos cuantos vuelos de exploración y reconocimiento sobre el teatro de operaciones navales.

No obstante, aunque pudiera parecer que la aviación naval en el año de 1914 hubo de tener una actividad muy limitada, lo que tiene mucha lógica, resumiendo los resultados de las acciones combativas se hace asaz evidente la impronta del surgimiento de un nuevo medio de combate: la aviación naval, que durante la campaña de ese primer año de guerra se empleaba en la realización de tres misiones combativas fundamentales:

1. La realización de vuelos de reconocimiento y exploración sobre el teatro de operaciones navales.
2. La realización de golpes aéreos (bombardeo) contra las unidades de superficie del enemigo.
3. La defensa antisubmarina de la flota y de sus instalaciones costeras.

Fue precisamente en el año 1914 que la aviación naval fue empleada, por vez primera, para la realización de golpes aéreos contra los objetivos del enemigo y esta sería una de sus principales misiones en lo adelante. También se produjeron las primeras acciones conjuntas de la aviación y las unidades de superficie actuando como partes integradas en un mismo componente militar, actividad que se fue enriqueciendo y perfeccionando a lo largo de toda la guerra en los mares Negro y Báltico.

Las experiencias que se fueron acumulando en la armada rusa sobre el empleo conjunto de los buques de superficie y la aviación determinaron la necesidad de utilizar en este teatro de operaciones militares buques especiales capaces de servir de plataformas de despegue y aterrizaje a la aviación naval, lo que aceleró el proceso de creación e incorporación de los portaviones en la plantilla de la flota rusa. A principios de 1915 se incorporaron a la Flota del Mar Negro los primeros buques de este tipo, el Emperador Alexander I (figura 1) y el Emperador Nikolai I. El primero de ellos, el 11 de

marzo de 1915, cumplió las primeras misiones de reconocimiento y exploración sobre el dispositivo de combate enemigo, para ello contaba con 4 hidroaviones.²

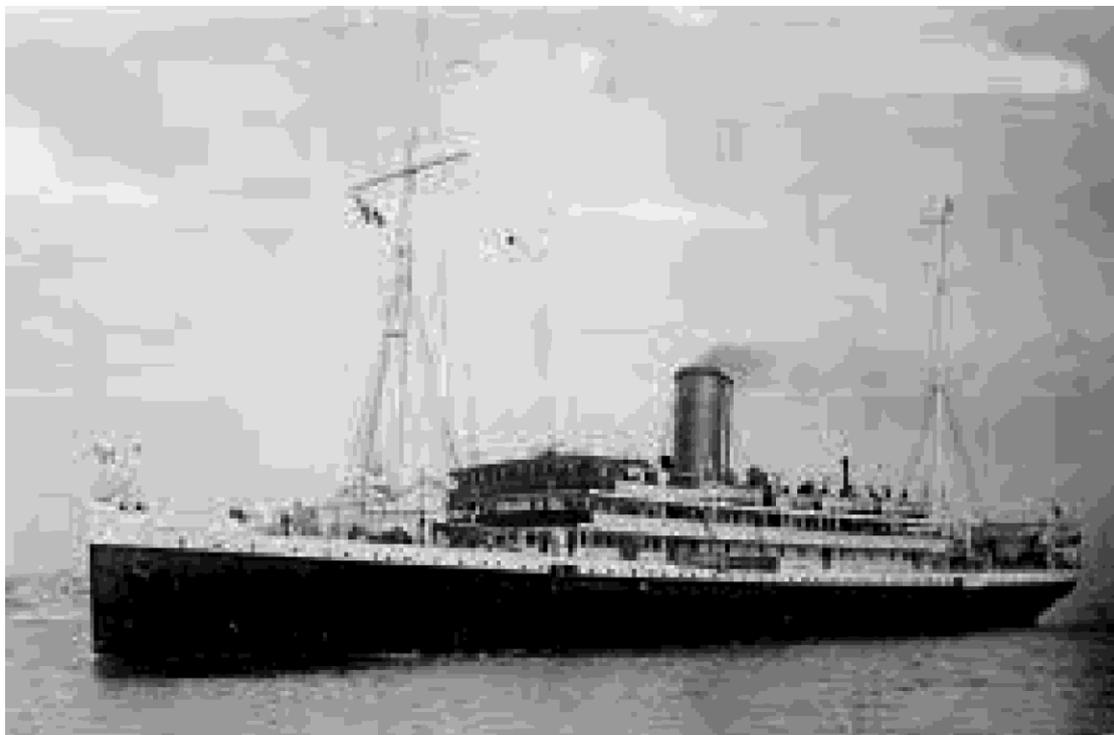


Figura 1. Portaviones ruso Emperador Alexander I en aguas del Mar Negro.

Fuente: <http://www.google.com/cu/> [15/9/2014].

Días más tarde, el 29 de marzo, los aviadores navales por primera vez recibieron el orden de realizar misiones de corrección del tiro artillero de las piezas de las unidades de superficie, lo que garantizó el cumplimiento de esta misión con mucha calidad. La agrupación de ataque en la que estaban incluidos los portaviones Emperador Nikolai I y Almáz («Diamante») y los buques de línea Tri Sviatitelia («Tres Santos») y Rostislav bombardeó con éxito la región del estrecho de Bósforo.

En esta ocasión los hidroaviones realizaron la corrección del tiro de la artillería naval y emplearon para la comunicación señales de humo de distintos colores. El 30 de marzo los hidroaviones del portaviones Emperador Nikolai I asestaron un golpe aéreo a las defensas costeras de la fortaleza turca de Zonguldak. Luego de esto se incrementaron las acciones desde los portaviones y los establecimientos portuarios y los objetivos costeros del enemigo se convirtieron en blanco sistemático de la aviación naval rusa.

Durante la campaña de 1915, la aviación de la Flota del Mar Negro también realizó vuelos sistemáticos en busca de submarinos enemigos en los accesos a las bases de la flota. Igualmente fueron empleados en la defensa antisubmarinos de los buques de superficie propios tanto en las travesías como en la navegación en las zonas de despliegue combativo.

Pero fue en la Flota del mar Báltico donde la aviación naval se tuvo que adaptar al cumplimiento de misiones de defensa antiaérea de los buques de la flota ante las incursiones de los ases alemanes, esto ocurrió por vez primera en 1915. El mando alemán se había propuesto acallar los cañones de los barcos rusos que brindaban aseguramiento artillero a las tropas terrestres que combatían en los alrededores de la ciudad de Riga. En respuesta, la jefatura de la flota dispuso que los hidroaviones del submarino Orlitsa se enfrentaran en el aire a los aviones alemanes, sin embargo, en esta operación también se empleó la aviación en el bombardeo de las posiciones terrestres enemigas, lo que significó el nacimiento de la cooperación interarmas de la aviación naval.

En ese propio año de 1915 se produjo en el mar Báltico el primer caso de intercepción desde el aire de un submarino, cuando uno de los hidroaviones rusos detectó junto al cabo Tserel una de estas naves del ejército alemán y procedió a bombardearla. Sobre el submarino fueron lanzadas varias bombas.³

Pero el hecho más significativo para la aviación naval se produjo por esos días sobre el mar Báltico y está relacionado con el primer combate «aéreo». El 3 de agosto de 1915 el piloto de la Segunda Estación Aérea. S. A. Líshin combatió contra dos aparatos alemanes, aunque este combate se desarrolló de la manera más primitiva. A bordo solamente se tenía una pistola Mauzer y una carabina. El piloto y el explorador, suboficial Smolnim, se liaron en un intercambio de disparos con los tripulantes de los aparatos enemigos que se retiraron hacia sus posiciones. La aeronave rusa regresó a su aeródromo con dos impactos de bala que le atravesaron el ala y le averiaron la hélice, pero media hora más tarde ya el aparato estaba listo para alzar el vuelo nuevamente.

Otra de las más significativas particularidades de la campaña de 1915 tuvo que ver con la transformación de la aviación naval de ser en sus inicios solo un medio de exploración costera para convertirse en un elemento de ataque y bombardeo en mar adentro, incluso, en el territorio marítimo del enemigo; de ahí que el número de misiones cumplidas por la aviación naval se incrementó considerablemente en comparación con el año 1914, otro tanto ocurrió con el tipo de misiones principales asignadas en las ordenanzas, que de tres durante el primer año de la guerra llegaron a ocho en 1915:

1. Realización de vuelos de reconocimiento y exploración sobre el teatro de operaciones navales.
2. Ataque desde el aire a las unidades de superficie y los puntos de basificación del enemigo.
3. Destrucción de las defensas costeras del enemigo.
4. Defensa antisubmarina de la flota y de sus instalaciones costeras.
5. Descubrimiento de los sectores minados por el enemigo.
6. Corrección del tiro de la artillería de los buques.
7. Apoyo aéreo a las tropas terrestres.
8. Defensa antiaérea de los buques de la flota.

En 1916, consecuentemente, se amplió el diapasón de las misiones fundamentales para la aviación naval, las que fueron reformuladas por el Ministerio de la Marina de Guerra. Estas incluían el reconocimiento y la exploración aérea; la guardia de protección de las unidades navales; el ataque a los submarinos y unidades de superficie y el bombardeo

de los puertos y las fortificaciones enemigas y la realización de combates aéreos contra las aeronaves adversarias.⁴

Conforme a las características del teatro de operaciones navales se organizaron y reglamentaron nuevamente las misiones de la aviación naval, muchas de las cuales se planificaron de manera pormenorizada. Por ejemplo, para la realización de la exploración sobre el mar Báltico, el teatro de operaciones navales quedó dividido en cuatro direcciones perfectamente diferenciadas, y para la protección de las bases navales más importantes, como fue en el caso de la de Sebastopol, quedó establecido un orden combativo para la cobertura aérea antisubmarina a las maniobras de salida a la mar y retorno al puerto de los buques de la flota. Igualmente se estableció un orden específico para el desarrollo de acciones contra las zonas costeras del enemigo, que incluyó el reconocimiento y la exploración de las mismas, la corrección del fuego de la artillería de a bordo, el bombardeo contra la retaguardia del enemigo y la lucha antisubmarina.

Todo esto condujo a que en 1916 se establecieran misiones diferenciadas para la aviación naval, la que quedó dividida en dos tipos, la aviación embarcada en portaviones y la basificada en aeródromos costeros.⁵ Para estos últimos se establecieron las misiones de reconocimiento y exploración en la zona cercana, la protección aérea de las fuerzas navales propias y los objetivos terrestres y la defensa antisubmarina, para la aviación embarcada en portaviones las misiones fueron más complejas, ya que incluían, además de las anteriores, incursiones contra los busques y las instalaciones costeras del enemigo.

De tal manera, las experiencias combativas acumuladas durante todo 1915 sobre el empleo de la aviación basificada en portaviones, propició que en 1916 se incrementara su utilización en las operaciones navales y en febrero un importante grupo de ataque de la Flota del Mar Negro de la armada rusa procedió a bloquear la región turca de Zonguldak-Eregli y recibió la misión de demoler con potentes golpes de artillería naval y bombardeos aéreos las defensas enemigas y cerrar el acceso a uno de los puertos de abastecimiento de carbón de la flota turca en la zona de Zonguldak. Vale señalar que la artillería naval no hubiese, podido asestar golpes tan exactos y efectivos sobre las instalaciones de servicio y procesamiento del carbón para las calderas de los buques turcos, que se encontraban bien protegidas tras unas elevaciones en el terreno y con las cuales los buques rusos no tenían contacto visual, de no haber contado con el apoyo de la aviación que todo el tiempo estuvo corrigiendo y dirigiendo el fuego artillero.

En esta operación participaron dos portaviones de la flota rusa del Mar Negro, el Emperador Alexander I y el Emperador Nikolai I, en los cuales estaban encuadrados 14 hidroaviones del tipo M-5⁶ (figura 2) pertenecientes al primer y segundo destacamento de aviación naval de la Flota del Mar Negro.⁷ Estos aparatos ya eran capaces de lanzar bombas de 10 libras y de hasta 1 pud,⁸ lo que era una carga considerable para aquel entonces.

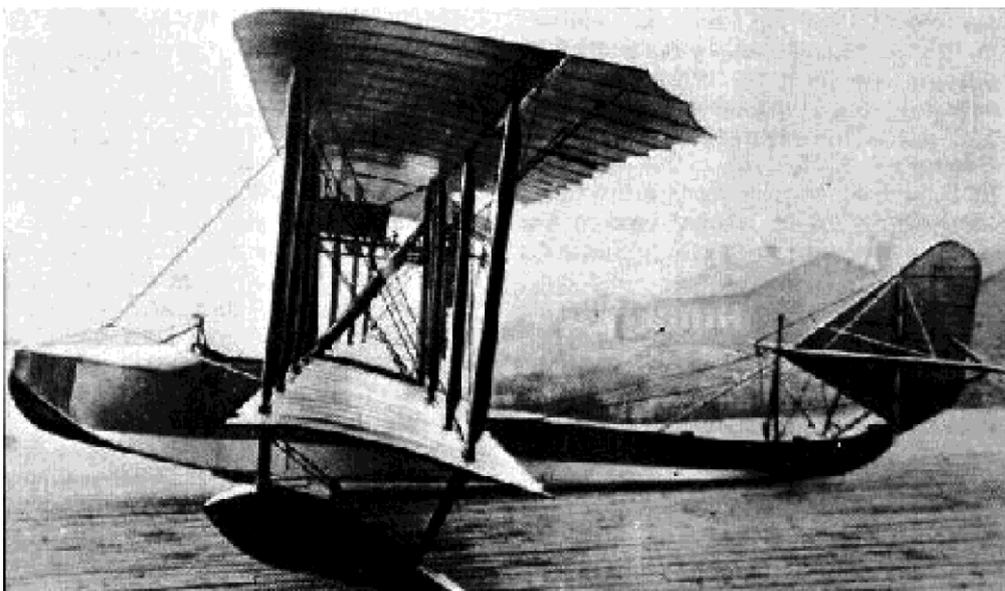


Figura 2. Hidroavión del tipo M-5 perteneciente a la Flota del Mar Negro de 1915.

Fuente: «Aviones del país de los soviets».

Al amanecer del 6 de febrero de 1916, 11 aparatos de la armada rusa despegaron desde una distancia de 20 millas de las costas turcas y se dirigieron con su carga destructiva hacia Zonguldak y en vuelos sucesivos, durante 36 minutos, atacaron a los buques y submarinos turcos, lo mismo que a sus bases y las defensas de acceso a ellas.

Como resultado de este fulminante ataque de la aviación naval, las instalaciones portuarias en Zonguldak y su sistema de comunicaciones de campaña se vieron seriamente afectados y se produjeron importantes bajas al enemigo. La tripulación del aparato integrada por el piloto, teniente V. Marchenko y el observador, Suboficial K. Lobanov-Rostovski echaron a pique el buque enemigo Iringard. De la misma manera, el aparato tripulado por el teniente Kornílovich y el Suboficial Bushmarin, detectó durante el vuelo de regreso a su portaviones, el Emperador Alexander I, al submarino turco UB-7 y procedió contra ese objetivo lanzándole bombas de profundidad. Esta fue la primera vez que se empleaban contra una nave de ese tipo. Por ello este está considerado también, el primer caso de intercepción aérea antisubmarina por parte de la Flota del Mar Negro, lo que le convierte en un momento trascendental para la aviación de dicha flota.

En esa ocasión el submarino no fue echado a pique pero la gravedad de sus averías le obligaron a detenerse y buscar ayuda. Esto fue altamente valorado y desde entonces la defensa antisubmarina, y la aviación naval dentro de ella, comenzaron a jugar un papel cada vez más importante en el cumplimiento de misiones contra este tipo de buques y dentro de la misma marina de guerra, por lo que se impuso como un elemento fundamental de la lucha antisubmarina.

Luego de esto, en las costas bajo la responsabilidad de la Flota del Mar Negro se establecieron un importante número de pequeñas «estaciones aéreas», que contaban cada una con dotaciones de entre dos y seis aparatos y que recibieron la misión de explorar sistemática y regularmente la zona costera en busca de submarinos enemigos. La comunicación de las tripulaciones de estos aviones con las de los buques de superficie se realizaba por medio de una metodología muy efectiva. Se empleaban señales de humo de distintos colores y se señalaba el lugar de ubicación del submarino enemigo lanzando una bomba sobre él.

El 22 de junio de 1916 nuevamente se confirmó lo acertado de la decisión de acercar la aviación naval a las costas e incrementar su uso en la lucha antisubmarina, ese día el accionar exquisito de las tripulaciones de dos hidroaviones del tipo M-9 (figura 3), desarticularon una emboscada submarina contra el buque insignia de la flota rusa del Mar Negro, el Emperatriz María. Los pilotos navales, Alférez S. Yaryguin y el teniente A. Zhukov atacaron desde sus aviones a un submarino que se había acercado peligrosamente al buque de línea y, aunque no fue averiada la nave enemiga, este golpe preventivo le obligó a retirarse sin conseguir su objetivo y con ello fue protegido el buque ruso.⁹



Figura 3. Hidroavión del tipo M-9. Una versión mejorada del M-5 sobre la base de un motor más potente (150 c/f) y que alcanzaba velocidades de 110 km/h.

Fuente: «Aviones del país de los soviets».

Una nueva tarea le sería incorporada a la aviación naval, la de realizar desembarcos aéreos de tropas, lo que se confirmó por vez primera en abril de 1916 cuando algunos aviones navales fueron acondicionados para el traslado y lanzamiento de un destacamento especial de desembarco aéreo desde Novorossisk a Rize.

Paralelo a esto, en la Flota del mar Báltico se puso de manifiesto durante la campaña de 1916 un incremento sostenido de la actividad de su aviación naval, cuyo objetivo fue entonces conseguir el dominio del aire, sobre todo después que Alemania finalizara la construcción de una base aeronaval en el lago Anguern, luego de lo cual sus aeroplanos comenzaron a realizar frecuentes incursiones contra la base de la aviación naval rusa dislocada en la isla de Ezel, lo que a su vez activó la respuesta aérea de las unidades aéreas rusas y aunque ninguna de las dos partes consiguió el dominio del aire sobre el lago Anguern, la experiencia combativa que se acumuló allí fue bien considerable.

Haciendo entonces un recuento concluyente sobre el desarrollo de la aviación naval durante el año 1916, se puede asegurar que gracias a ello se incrementaron sus éxitos en teatro de operaciones navales y le fueron incorporadas nuevas misiones, algunas de las cuales eran impensables un año antes. Para ese año los aviones se hicieron imprescindibles en la cobertura combativa de los buques de superficie y las instalaciones costeras, acompañaban los desplazamientos de grandes

grupos de unidades navales, servían para el desembarco aerotransportado y por si fuera poco, combatían en el aire por el dominio de este.

Sin embargo, a pesar de que para la campaña de 1917 la aviación naval rusa ya había acumulado una considerable maestría y experiencia combativa y desarrollado nuevos equipos y sistemas de dirección de las acciones combativas, sus resultados en el combate fueron considerablemente limitados como causa de los nuevos acontecimientos políticos que se venían produciendo en el Imperio Ruso y en general, en toda Europa. Como resultado de ello se originó una reducción considerable de las acciones combativas en todos los frentes y teatros de operaciones de la Primera Guerra Mundial.

Esto condujo a un período de estancamiento de la aviación naval a partir de ese año, la que siguió cumpliendo las mismas misiones de antaño sin que se le incorporaran otras, según consta en los documentos rectores del almirantazgo, como en la «Instrucción para la realización de las acciones combativas por parte de la División Aérea de la flota del Báltico para 1917», en el que se consignan las misiones del mando naval para la aviación de esa flota, donde el reconocimiento y la exploración aérea nuevamente quedaron determinadas como la actividad fundamental para la aviación de la flota, mientras las otras estuvieron relegadas a un segundo plano.

Caracterizando los documentos rectores del mando militar ruso de 1917 se impone señalar que en ellos se explican en detalle las misiones de la aviación naval y el orden para su cumplimiento, lo que explica en primer lugar, la considerable experiencia combativa que se había acumulado en las campañas militares llevadas a cabo durante los primeros tres años de la guerra. En la instrucción citada en el párrafo anterior, se aprecia claramente lo que aquí se señala; en dicho texto se explica cómo cumplir las tareas durante el combate aéreo, el bombardeo y la corrección de tiro.

En el Báltico la tarea fundamental de la aviación naval fue la destrucción de los aparatos aéreos del enemigo y de manera excepcional se dedicó espacio a la protección desde el aire de las unidades de superficie y las bases en tierra. Una ocupación realmente importante para un sector de la aviación naval fue la de ofrecer cobertura aérea a los aparatos de asalto y de reconocimiento para evitar que fueran derribados por los aviones enemigos. Es en estos momentos en que se comenzaron a diferenciar unos aviones de otros y también comienza la especialización dentro de la aviación naval.

Por su parte, las misiones para la aviación naval de la Flota del Mar Negro se establecieron de acuerdo a las particularidades de dicho teatro de operaciones navales y las más importantes eran las que se cumplían contra objetivos que se encontraban ubicados en puntos situados fuera del alcance de los buques de la flota. Entre las misiones de ese tipo estaban las de bombardeo sobre el territorio enemigo y su superficie marítima a donde no se podía llegar con los otros medios de combate de la flota, también comprendía el combate aéreo con los aparatos enemigos y la corrección del tiro artillero.

El establecimiento de este tipo específico de misiones es lo que explica el considerable incremento del número de portaviones en la Flota del Mar Negro. Durante la campaña de 1917 fueron introducidos en la flota rusa, luego de su reconversión a portaviones, los vapores Rumania, Rey Carlos y Dakia, que se comenzaron a utilizar como bases flotantes de un importante grupo de hidroaviones.

La complejización de la situación político-militar en Rusia durante 1917 impuso a la aviación naval una nueva e importante misión que anteriormente no había tenido entre sus funciones: la defensa desde el aire de importantes centros político-administrativos, donde el caso de la ciudad capital, Petrogrado, fue muy significativo.¹⁰

Consideraciones finales

Luego de este pormenorizado recorrido por los cielos de la Primera Guerra Mundial a un siglo de su estallido, queda demostrado que en el transcurso de la contienda surge y se desarrolla la aviación naval rusa y se fueron incrementando el tipo de misiones que debió cumplir, si en 1914 eran solo tres, ya en 1915 se le incorporaron otras hasta llegar a ocho, tendencia que se mantuvo y en 1916 los tipos de misiones llegaron a doce y serían trece en 1917. Esto nos lleva a asegurar que el punto de inflexión para la aviación naval se puede fijar en 1916, el que con todo rigor puede ser considerado como el año de surgimiento de un nuevo tipo de fuerza armada, el de la aviación naval.

Es precisamente en ese momento en que aparece todo un paquete importante de misiones para la aviación naval y no solo esto, también es el instante en que se produce una significativa división en la misma y aparece, junto a la aviación costera, la aviación embarcada en buques, con lo que se incrementa el alcance y el radio de acción de las aeronaves.

Igualmente se hacen evidentes las marcadas diferencias dentro de la marina de guerra rusa, lo que se verifica a partir de las particularidades de los dos principales acuatorios que le sirvieron de teatro de operaciones navales durante la Primera Guerra Mundial, los mares Negro y Báltico. La aviación naval de cada uno tendrá sus particularidades signadas por las características físicas de cada escenario y por el enemigo a enfrentar, Turquía en el Mar Negro y Alemania en el Báltico.

La aviación naval desde 1916 se dividió por el grado de especialización y el tipo de misiones a ella asignadas, y si al principio de la guerra todos los tipos de misiones se cumplían empleando los mismos modelos de aviones M-2 y M-5, de producción nacional, para el tercer año de la guerra ya se utilizaban los nuevos aparatos M-5 y los M-9.

Sin embargo, cuando se hizo necesario combatir en el aire contra otros aviones, como ocurrió sobre el lago Anguern, se hizo también evidente que los aparatos M-5 y M-9 eran poco idóneos para ese tipo de combate. De tal manera, estos quedaron para cumplir misiones de reconocimiento y exploración, bombardeo y corrección de tiro, y para las operaciones de dominio del aire se comenzaron a introducir aparatos especiales, aviones de caza. Con este importante paso la aviación naval se estructuró en dos componentes principales: la aviación de caza y la aviación de exploración y bombardeo, lo que en su momento constituyó un primer, pero significativo paso, en la configuración posterior de la aviación naval.

Como parte del estudio y los correspondientes análisis de las distintas experiencias combativas acumuladas durante el empleo de la aviación naval por parte de la flota rusa se puede arribar a la siguiente conclusión: como resultado del empleo exitoso de la aviación naval durante la Primera Guerra Mundial, se verificó una ininterrumpida tendencia al perfeccionamiento y ampliación del espectro de sus misiones, lo que condujo al surgimiento y desarrollo de la aviación basificada en buques de superficie y aparecieron, a nivel de compañía, las primeras unidades aéreas de aviación naval.

Ello condujo al fortalecimiento de uno de los hitos indiscutibles que dejó la Primera Guerra Mundial en este campo: el fortalecimiento de una profunda convicción sobre la necesidad de formar unidades navales especiales de portaviones, en virtud de que la aviación naval fue capaz de demostrar una serie de potencialidades como para que fuese considerada un perspectiva y efectivo medio de combate, lo que en años posteriores ha sido demostrado hasta la saciedad.

Lo anteriormente planteado nos conduce a la conclusión más importante que para las fuerzas armadas de hoy emerge de la presente investigación y que se ha comprobado a lo largo de este trabajo, y es que la aviación naval resulta un componente imprescindible para las fuerzas armadas modernas.

Para un país como Cuba, por ejemplo, la aviación naval sería fundamental y podría cumplir disímiles misiones, tanto para la defensa del país como para la economía y la reducción de catástrofes; en ese caso serían muy útiles aparatos como los hidroaviones, los helicópteros, sobre todo los que tienen la capacidad de amarizar, y también la aviación basificada en tierra.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

«Aviones del país de los soviets», *Flota del Mar Negro de Rusia. Ensayos históricos*, Editorial Tabrida, Simferopol, 2002, <<http://www.sovplane.ru/index.php>> [15/9/2014].

KLIMOVSKI, SERGUEI: *Los pilotos de la Flota del Mar Negro contra el Gueben y el Breslau*, Gangut, San Petersburgo, 2001.

MARINA DE GUERRA DE LA FEDERACIÓN RUSA: «Archivo Estatal de la Marina de Guerra de Rusia. Reglamento sobre el empleo de la aviación en el servicio de comunicaciones del 18 de agosto de 1914», tipografía del Ministerio de la Marina, Petrogrado, 1914.

MARINA DE GUERRA DE LA FEDERACIÓN RUSA: «Archivo Estatal de la Marina de Guerra de Rusia. Instrucción para la realización de las acciones combativas por parte de la División Aérea de la flota del Báltico para 1917», tipografía del Ministerio de la Marina, Petrogrado, 1917.

MARINA DE GUERRA DE LA FEDERACIÓN RUSA: «Archivo Estatal de la Marina de Guerra de Rusia», fondo 610, archivo 1, dossier 1, pp. 27–28.

MARINA DE GUERRA DE LA FEDERACIÓN RUSA: «Archivo Estatal de la Marina de Guerra de Rusia», fondo 418, archivo 1 401, dossier 1, p. 62.

MARINA DE GUERRA DE LA FEDERACIÓN RUSA: «Archivo Estatal de la Marina de Guerra de Rusia», fondo 609, archivo 1, dossier 633, p. 59.

MINISTERIO DE DEFENSA DE LA FEDERACIÓN RUSA: «Archivo Estatal Histórico-Militar de Rusia», fondo 2008, archivo 1, dossier 183, p. 196.

SHAVROV, VLADIMIROVICH: *Historia de la construcción de aviones en la URSS hasta 1938*, Mashinostroyenie, Moscú, 1985.

RECIBIDO: 29/5/2014

ACEPTADO: 12/6/2014

Oscar J. Villar Barroso I, I Universidad de las Ciencias Informáticas, La Habana, Cuba.
Correo electrónico: villar@uci.cu

Andrey Feschenko II, II Universidad Nacional de la Defensa de Ucrania, Kíev. Correo electrónico: feschenko_a@ukr.net

NOTAS ACLARATORIAS

1. «Aviones del país de los soviets», en *Flota del Mar Negro de Rusia. Ensayos históricos*, p. 462.
2. Cfr. Vladimirovich Shavrov: *Historia de la construcción de aviones en la URSS hasta 1938*, p. 752.
3. Cfr. Marina de Guerra de la Federación Rusa: «Archivo Estatal de la Marina de Guerra de Rusia», fondo 610, archivo 1, dossier 1, pp. 27–28.
4. Cfr. Marina de Guerra de la Federación Rusa: «Archivo Estatal de la Marina de Guerra de Rusia», fondo 418, archivo 1 401, dossier 1, p. 62.
5. Para el lector cubano, acostumbrado a vivir bien cerca de las costas, esto podría resultar incomprensible, pero en Rusia la mayor parte del territorio se encuentra bien alejado del mar, en la mayoría de los casos a miles de kilómetros, por lo que no es un error hacer esta diferenciación (N. del A.).
6. Este aparato, desarrollado a partir de los modelos M1, M2, M3 y M4 por el constructor Dmitri Pávlovich Grigórovich (1883-1938) era capaz de alcanzar una velocidad máxima de 105 km/h y trepar hasta los 3 300 metros impulsado por un motor de 100 c/f (N. del A.).
7. Para 1916 la aviación naval, que se había incrementado considerablemente, comenzó a formar nuevos tipos de unidades propias dentro de la flota y se constituyeron los primeros destacamentos que venían a sustituir a las denominadas «estaciones aéreas» (N. del A.).
8. Antigua unidad de medida rusa equivalente a 16 Kg (N. del A.).
9. Cfr. Marina de Guerra de la Federación Rusa: «Archivo Estatal de la Marina de Guerra de Rusia», fondo 2008, archivo 1, dossier 183, p. 196.
10. Se trata de la actual ciudad de San Petersburgo, al norte del país, que fungió como capital de Rusia desde principios del siglo XVIII hasta 1918, cuando esta fue nuevamente establecida en Moscú. En 1924, tras el fallecimiento de Vladímir Ilich Lenin, la ciudad adoptó el nombre del líder bolchevique y se le llamó Leningrado hasta que se le devolvió el nombre original luego del derrumbe de la URSS (N. del A.).