

A bordo del USS Constellation

JESUS BAZA GALANTE
Comandante Ingeniero Aeronáutico



EN algún lugar del Pacífico Norte a 16 de enero de 1990.

Por fin estamos a bordo del portaaviones Constellation, casi año y medio de trabajo diplomático y paciente ha costado que la USN nos invite a los militares extranjeros acreditados en el Naval Depot de North Island (San Diego, California) a visitar uno de sus portaaviones dotado con AF-18's, pero al fin lo hemos conseguido.

Aunque estábamos avisados de que nuestra visita se produciría a mediados de enero, en la mañana del 16, nos cogió por sorpresa el aviso de que a las 11.30, nos teníamos que presentar listos para embarcar en la Terminal de Pasajeros de la Naval Air Station, North Island.

Así que a toda marcha el Cte. Manuel Pérez Pérez y yo cerramos la Oficina de Enlace del EF-18 en San Diego y nos dirigimos a nuestros domicilios con el objeto de hacernos con una muda, artículos de tocador y sobre todo la máquina de fotos.

A las 11 el grupo de extranjeros (Australianos, Británicos, Canadienses, y nosotros los Españoles) ya estábamos reunidos y listos para emprender la aventura. Creo que a todos se nos notaba la excitación del momento puesto que iba a ser nuestro primer "aterrizaje" en un portaaviones. Después de los saludos de rigor, con el grupo de marinos estadounidenses, fuimos presentados a la tripulación auxiliar del avión e

instruidos cuidadosamente sobre normas de seguridad en caso de emergencia y uso del equipo de salvamento del avión y en medio de las consabidas bromas sobre los chalecos salvavidas y los cascos protectores de cabezas y oídos, nos dirigimos al transporte, un C-2.

A aquellos que no estén familiarizados con los aviones embarcados de la USN, les diré que se trata de un pequeño avión de transporte de mercancías y pasajeros que enlaza los portaaviones con tierra firme, algo así como el puente aéreo Madrid-Barcelona pero sin tantas pretensiones, su tamaño es algo mayor que el de nuestro Casa-212, y por su característica de embarcado, curiosamente gira las alas casi en el encastre en el sentido de la envergadura y las pliega hacia atrás dejándolas paralelas al fuselaje.

Para este vuelo había algo así como "overbooking", así que despegamos con unos 12 metros cúbicos de carga y 28 pasajeros cuidadosamente atados a los asientos por la cintura y los hombros, así como ataviados con chalecos salvavidas, cascos y gafas. Dadas las condiciones de operación de este avión, los asientos están girados 180 grados, así que salvo los pilotos, que no habíamos visto, todos los demás mirábamos hacia la cola, puesto que el avión sólo dispone de dos ventanillas situadas casi al final del fuselaje, ninguna de las cuales me había tocado, a falta de otra cosa





*El Portaaviones USS
Constellation, CV-64,
fue construido hace 30 años
y es buque insignia
de la Armada de los EE.UU.*





El A-6E Intruder proporciona capacidad de ataque día-noche al CV-64.

mejor que hacer hasta llegar al navío, me quedé dormido a pesar del ruido infernal de los dos turbohélices.

Me despertó la voz distorsionada por los altavoces del piloto, avisándonos que estábamos en larga final hacia la cubierta del portaaviones, recordándonos que nos apretáramos los cinturones y sujetáramos fuertemente el equipaje de mano. Como cosa de un minuto después, de nuevo la voz del piloto nos alerta sobre contacto inminente, y antes de que lo pudiera pensar, sentí, lo que se conoce en nues-

tro argot, como un "aporrizaje", eso sí de las dos ruedas del tren principal al unísono, e inmediatamente un "puñado" de g's me pegaron la espalda al asiento, hasta que el avión se detuvo balanceándose en su sentido longitudinal, sobre la cubierta de aterrizaje del portaaviones, buque insignia de la Marina de los Estados Unidos CV-64 Constellation, Base flotante del Ala 14.

¡Ya estamos a bordo! Sanos y salvos, como era de esperar. Después de los saludos protocolarios al buque y al personal del mismo que nos recibe, queda-

CARACTERISTICAS DEL CV-64 USS CONSTELLATION

Ala embarcada número 14
Construido en los astilleros de Nueva York entre 1957 y 1960

Inicia su primera travesía el 27 de octubre de 1961

Coste inicial 400 millones de US dólares

Ha sido dos veces modernizado

Propulsión: Cuatro turbinas de vapor sobrecalentado

Velocidad máxima Más de 30 nudos

Esloza 1.079 pies

Manga 270 pies

Superficie de la cubierta de vuelo: 4,1 acres

Ascensores de aviones: 4

Pisos entre la quilla y el mástil: 17

Número de compartimentos y espacios: Más de 3.000

Anclas: 2 de 30 toneladas

Peso de un eslabón de ancla: 360 libras

Hélices: 4 de 21 pies de diámetro y 44.000 libras de peso

Número de teléfonos: Más de 1.300

Timones: 2 de 200.000 libras de peso

Capacidad diaria de destilación de agua de mar: Más de 400.000 Ga.

Promedio de comidas servidas al día: Más de 18.000

DOTACION AEREA. 2 Escuadrones de F-14 TOM-CAT

2 Escuadrones de AF-18 HOR-NET

1 Escuadrón de S-3A VIKING

1 Escuadrón de A-6E INTRUDER

1 Escuadrón de SH-3H SEA KING

1 Escuadrón de E-2C HAWKEYE

1 Escuadrón de EA-6B PROWLER

mos en manos del capitán que ejerce de relaciones públicas, y que nos va a tratar maravillosamente durante nuestra estancia en el navío. Es inevitable que iniciemos nuestra relación con él comentando sobre la reciente experiencia y nuestras sensaciones al cubiertear (¿Se dirá así en español? Bueno, lo que sí es seguro es que el verbo aterrizar no es de aplicación al caso que me ocupa). Con una amable sonrisa nos informa que ha sido una buena toma, pero que eso es lo normal en la tripulación técnica que nos ha traído.

ya que son las dos damas pilotos de transporte a portaaviones que tienen fama de ser las más suaves en las tomas.

Aunque estamos todos acostumbrados a ver estos enormes buques en los muelles de North Island, no deja de impresionarnos su tamaño, la altura de sus bordas y la extensión de su cubierta, pero ahora, por vez primera lo vemos en su verdadero ambiente, en mitad del océano y nos damos cuenta que por muy grande que parezca un barco, puesto en su entorno natural siempre resulta pequeño. Me imagino que a los pilotos que vienen a tomar en él al tener una perspectiva más amplia, todavía les parecerá más pequeño.

El portaaviones se encuentra en plena actividad, desde las dos catapultas de proa continuamente están lanzándose aviones al aire mientras que por la pista de popa espaciados a milla y media se aproximan otros para dar pasadas de alineación, impacto y al aire o quedarse enganchados. El portaaviones navega en formación con helicópteros anti-submarinos y de rescate, mientras un carrusel de aviones lo sobrevuela, un buque tanque se aproxima por la banda de estribor a popa y en el horizonte se recorta la silueta, a lo largo de su eslora, de otro portaaviones gemelo, el Constitution, que se dirige al Océano Indico. El espectáculo es soberbio. Observamos que se trata de aviones A-6E y S-3 por lo que preguntamos donde están los AF-18 y los F-14, nuestro amable anfitrión nos informa que el portaaviones ha salido a la mar para hacer pruebas de calificación del buque, y no tiene a bordo su dotación aérea, pero que aprovechando su salida están calificando a pilotos de los otros escuadrones del Ala 14, que han despegado de la Base Aeronaval de Miramar. ¡Qué se le va a hacer! Hubiera sido mucha suerte que todo saliera conforme a lo previsto.



Un A-6E
Intruder.



El EV-64 lleva
en su dotación
1 Escuadrón de
aviones
antisubmarinos
S-3A Viking.

Se nos informa que el Comandante del buque nos espera, y nos dirigimos por el interior de la "isla" al puente de mando, donde nos presentamos al Capitán de Navío de la USN John J. Zerr, actualmente al mando del buque. La vista desde el puente de mando de las cubiertas de despegue es impresionante y la actividad del personal de cubierta frenética en torno a los aviones sujetos a las catapultas y listos para ser lanzados, los grupos de hombres que se afanan alrededor, debajo y encima de los aviones son multicolores. Los chalecos salvavidas sobre los uniformes de faena son azules, verdes, amarillos,

blancos, rojos, etc. Cada color marca una actividad a desarrollar por ese grupo, y aunque vista la cubierta desde el puente parece que todos corren de un lugar a otro sin objeto, nos damos cuenta de que existe una perfecta organización de movimientos, fruto de un entrenamiento continuo e intensivo y que el conjunto de movimientos, aparentemente desorganizado, se repite con precisión matemática en cada nueva secuencia de despegues.

Del puente de mando del navío pasamos a la "torre de control" de operaciones aéreas, situada a la misma altura sobre cubierta pero básicamente orien-

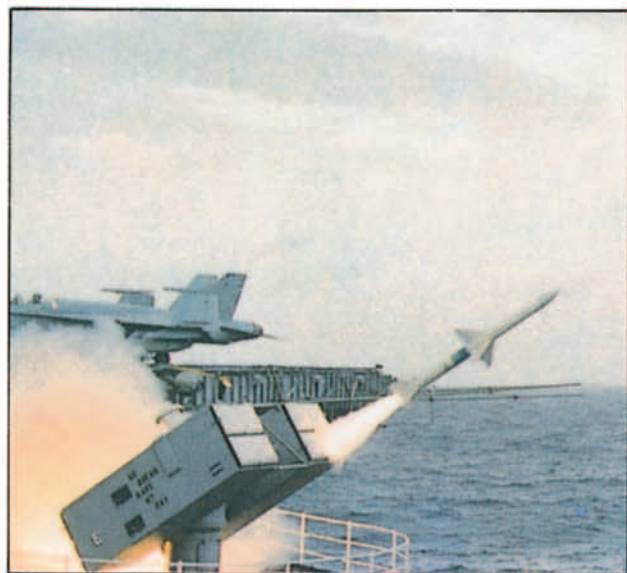


mástil, nos toca ver los calabozos en la sentina. Pero merecía la pena.

En el nicho, el ruido es ensordecedor, puesto que los aviones te pasan a 35 metros con los motores a fondo. En este lugar dos oficiales de control de aproximación final, auxiliados por 4 ó 5 personas, les dan instrucciones luminosas de alineación y descenso a los pilotos en aproximación al buque, y tienen la última palabra para autorizar el enganche u ordenar el aborto.

El espectáculo y la "música" es impresionante, pero alcanzará el clímax cuando nos traigan de nuevo a verlo por la noche, y prácticamente sin luz. Nos damos cuenta, de que a pesar de que el nicho dispone de un curioso aparato, como una diána donde el avión debe permanecer durante su aproximación centrado, los controladores no lo miran. Tal es su nivel de experiencia. Nos comentan que el aparato lleva una indicación del movimiento del buque, pero que no se refleja en la diána y que sin embargo ellos no sólo son conscientes de los movimientos verticales de la cubierta (en este día más/menos 15 pies) sino, lo que es más importante, su frecuencia. Por lo que hay veces, que el aparato está indicando que un avión va bajo o alto, y sin embargo no hay que corregirlo, porque, cuando llegue al portaaviones este estará en su punto más bajo o viceversa.

El resto del día transcurre visitando instalaciones del barco desde el sollado a los mástiles, desde la proa a la popa, tanto instalaciones propias de un navío, como las típicas de un portaaviones. Por la noche, cenamos estupendamente en la cámara de oficiales, donde nos informan de detalles curiosos, como que el buque en orden de combate pesa 88.000 toneladas y lleva aproximadamente 5.000 personas a bordo, etc, etc y después de presenciar las operaciones nocturnas nos retiramos a nuestro camarote, de



El F-18 Hornet constituye la más reciente dotación del Constellation.

El portaaviones está dotado de diversos medios antiáereos.

tada hacia la popa del navío, por lo que tiene mejor visibilidad de las aproximaciones de los aviones. La torre, en plena actividad está saturada de personas que se afanan con los teléfonos, las radios y escribiendo al derecho y al revés en paneles transparentes, me sorprende el bajo rango militar de los controladores y su juventud, pero todos ellos trabajan con gran entusiasmo a las órdenes de un capitán, comunicándose no sólo con los aviones en vuelo, sino también con la cubierta de despegue para autorizar salidas y con el "nicho" de control de aproximación final.

A partir de ahora vamos a comenzar un verdadero calvario, pues nos llevan a ver las aproximaciones al nicho, para lo cual, hemos de bajar 7 u 8 pisos, cruzar bajo la cubierta y volver a subir 2 pisos. Esta maniobra se va a repetir durante toda nuestra visita, por lo que por la noche terminaremos con agujetas de tanto subir y bajar escaleras, y levantar las piernas para atravesar los mamparos de estanqueidad. No sé lo que pasa, pero después de ver el cuarto de cadenas en la proa, siempre nos toca visitar el banco de pruebas de motores en la popa, y después de las antenas de radar en el



El Constellation navegando con parte de su grupo de combate.

donde nos sacan a las 6.30 para seguir enseñándonos lo que nos faltaba por ver o repetir lo que más nos ha gustado.

A las 12.00 nos avisan que nos preparemos, pues nuestro transporte está listo para llevarnos de vuelta a tierra firme, y después de los mismos prolegómenos que a la venida, nos acomodamos en el avión; esta vez he tenido más suerte y estoy sentado al lado de una ventanilla, con lo que espero disfrutar del lanzamiento. Me ato al asiento hasta que casi no puedo respirar, pues ahora la inercia va a tratar de separarme del mismo, y me preparo. Ya estamos en la catapulta cuando las condiciones meteorológicas empeoran sensiblemente; el tiempo en este segundo día a bordo amaneció algo revuelto, desatándose un fuerte aguacero, lo que me hace temer que no se efectuará el lanzamiento, pero entre



El comandante Baza, autor del artículo, a bordo del portaaviones USS Constellation.

racha y racha, observo que el señaladero de amarre de catapulta, continúa en su puesto y con el dedo pulgar en alto. Un instante después la voz del piloto nos alerta de despegue inmediato, oigo el disparo del pestillo del émbolo de la catapulta y el resto de las g's del mundo que no cogimos ayer, se me vienen encima súbitamente (alguien me ha dicho después que "sólo" 9) por lo que del despegue, y con los ojos fuera de las órbitas, lo único que recuerdo son las puntas de mis zapatos. Cuando me quiero dar cuenta estamos en el aire, y el portaaviones da la impresión de no ser mayor que un sello de correos. Hemos pasado de 0 a 120 nudos en 1,1 sg.

Aparte de las impresiones de la toma y del lanzamiento, mis recuerdos más vividos, son el altísimo nivel de ruido en todas las partes del navío y su actividad frenética h 24. ■