

ÚNICOS EN SU ESPECIE

Javier YUSTE GONZÁLEZ
Licenciado en Derecho



UANDO la imaginación nos transporta hasta caudalosos ríos o nos permite reposar sobre la inmensidad de los grandes lagos de América del Norte, se pueden ver las altas copas de los árboles rasgar el cielo y las turbulentas aguas surcadas por canoas y *kayaks*, pero también por sus extraños y curiosos barcos provistos de palas. Molinos flotantes en movimiento. Fieles representantes de un tiempo pasado que se quedó estacionado, un poco más, en aquellas frías latitudes.

Algunos llegaron a participar en la Segunda Guerra Mundial.

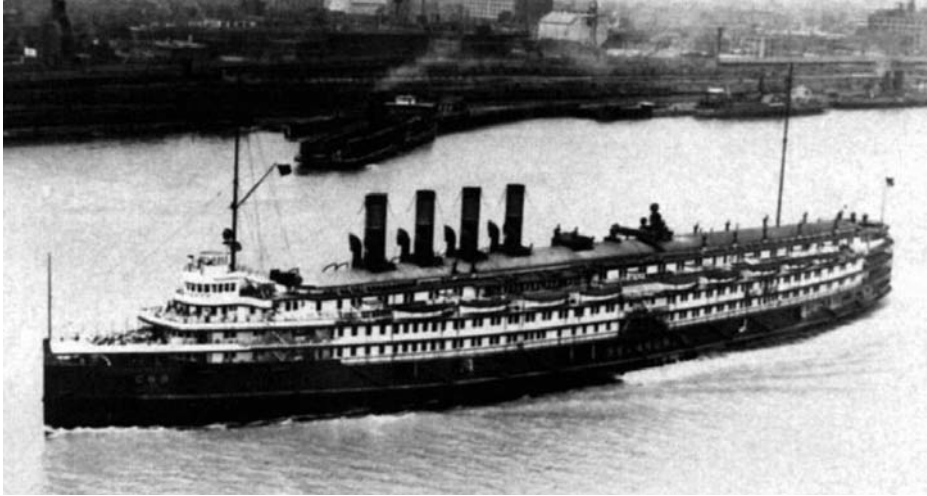
De necesidades imperiosas

La misma naturaleza que nos ha dotado de ingenio, ofrece claros ejemplos de cómo varios individuos pueden acechar, atacar y vencer a otro mucho más grande y peligroso con un mínimo de coordinación, planificación, arrojo y, claro, suerte. Posiblemente nuestro primer gran éxito en esta táctica se materializó cuando el hombre primitivo se organizó con otros miembros de su tribu y abatieron a un mamut para proveerse de carne; también para exterminar a otros depredadores con los que competía en una feroz lucha por la supervivencia.

En la Historia de la guerra naval, por ejemplo, vemos cómo los navíos de línea sucumbían ante las ligeras y rápidas, pero mortales, fragatas. Incluso las pequeñas cañoneras, bien comandadas y provistas de dotaciones entrenadas, hacían verdaderos estragos. Mismo destino tuvieron los grandes buques acorazados ante los zarpazos de gatos como los destructores y las lanchas, unidos al ingenio del torpedo y al posterior submarino.

Ya el siglo xx vio alas metálicas para la guerra.

Cuando las llamas de la guerra se propagaron por todo lo ancho del Pacífico aquel ya lejano diciembre de 1941, los almirantes se vieron ante una nueva forma de combatir en el mar. No todos la supieron valorar y utilizar; otros se



Toma a babor representando al SS *Seeland* cuando aún era el más grande en el lago Michigan. (Internet).

vieron claramente desbordados ante la novedad y unos pocos lograron aprovecharla al máximo. La época de esplendor de la aviación naval se desarrolló entre aquellos aciagos años.

El portaaviones de combate, al que pronto le acompañaría otro clave en la contienda como es el de escolta, se comenzaba a definir como buque angular, y el concepto de combate cambió en aquellos primeros compases de la guerra con un enfrentamiento como el del mar del Coral (5-9 de mayo de 1942), donde las propias unidades de superficie no llegaron a verse y fueron las tripulaciones de los bombarderos, torpederos y cazas las que llevaron el peso del acecho, ataque y defensa. La cosa no era sencilla en aquellos instantes, si es que alguna vez lo fue. La aviación naval japonesa ya era experta en la tarea de cazar «monstruos de batalla» (1), pero los almirantes de ambos bandos no las tenían todas consigo. Una batalla entre portaaviones se les podía antojar como una ruleta rusa con demasiadas balas en el tambor del revólver. La cuestión era descubrir al enemigo con sus aparatos todavía en cubierta, repostando, armándose, etc. Sin embargo, las variables de la ecuación, como las balas de esa ruleta rusa a la que jugaban, eran excesivas y, a fin de cuentas, se acabaron tomando las decisiones conforme a estudios y experiencia, a la par que se dejaban llevar por los designios de la providencia.

(1) Véase la suerte del HMS *Prince of Wales* el mismo mes de diciembre de 1941.



Postal representando al SS *Greater Detroit* en sus años de servicio civil. (Internet).

Cuando Estados Unidos entró en liza contra Japón, aparte de ciertos elementos de inteligencia, alerta y desconfianza (como en el caso del vicealmirante W. F. Halsey) y de, digámoslo, buena fortuna, su Marina de guerra aún conservaba intactos los siete portaaviones con los que contaba, no sufriendo su pérdida en el ataque sobre Pearl Harbor. No obstante, en la batalla del mar del Coral y las que le siguieron en ese año de 1942, por mucho que se estuvieran construyendo nuevas unidades, la lista se reduciría a tan solo tres.

Se contemplaba claramente la gran ventaja bélica de los portaaviones, pero también su peligro. Había que dotarse de pilotos, entrenarlos y hacerlos entrar en combate lo mejor que se podía y Estados Unidos, aparte de una gran baza, tenía las ideas más templadas en este aspecto, no como Japón, que continuaba con un sistema de acceso y entrenamiento demasiado duro, por no decir brutal. La diferencia fue un incremento del número de pilotos por encima de las propias necesidades en las filas americanas, y un empobrecimiento en su contraparte que, ante la pérdida masiva de ases, acabó lanzando al aire hasta a muchachos con capacidades muy inferiores a los que años antes eran expulsados de las academias, tal y como comenta Saburo Sakai en su obra *Samurai* con cierto amargor y tristeza.

La gran baza de la Marina de guerra de los Estados Unidos de la que hablaba la tenía en su propio territorio: el lago Michigan, en Illinois, la tercera mayor masa de agua dulce del mundo, donde se ubicaba ya la gran Estación de Entrenamiento Naval de los Grandes Lagos. Era un verdadero mar protegido

do en sus fronteras y pronto se descubrió la posibilidad de emplear sus particulares cualidades para la cualificación de los futuros miembros de la aviación naval.

La base, situada en Chicago norte, ofrecía perspectivas de entrenamiento en condiciones realmente duras, y es que el calificativo de *Ciudad del Viento* no se lo otorgaron en vano. Todo parecía positivo, maravilloso, demasiado bonito. Hasta que se pegaron un buen trompazo los padres del proyecto al percatarse no solo de que no podían prescindir de ni un solo buque operativo para la preparación de pilotos y tripulaciones, sino que las dimensiones de los portaaviones de la lista oficial resultaban un escollo insalvable para superar el canal de Welland con un mínimo de seguridad desde el océano. La solución fue, por el contrario, fácil y rápida: la adquisición de grandes buques del lago Michigan. Ya navegaban por el mismo los mayores transportes de pasajeros de agua dulce del mundo, en concreto el *Seeandbee* y el *Greater Detroit*.

De los portaaviones de palas. Características

USS *Wolverine* IX-64

De fiero cachorro renombraron al que fue, el día de su botadura y durante muchos años, el transporte de pasajeros más grande del lago Michigan: el *Seeandbee*, propiedad de la Chicago and Buffalo Transit Company. Su curioso nombre se lo concedió una niña de edad escolar que ganó un concurso en el día de su viaje inaugural (2).

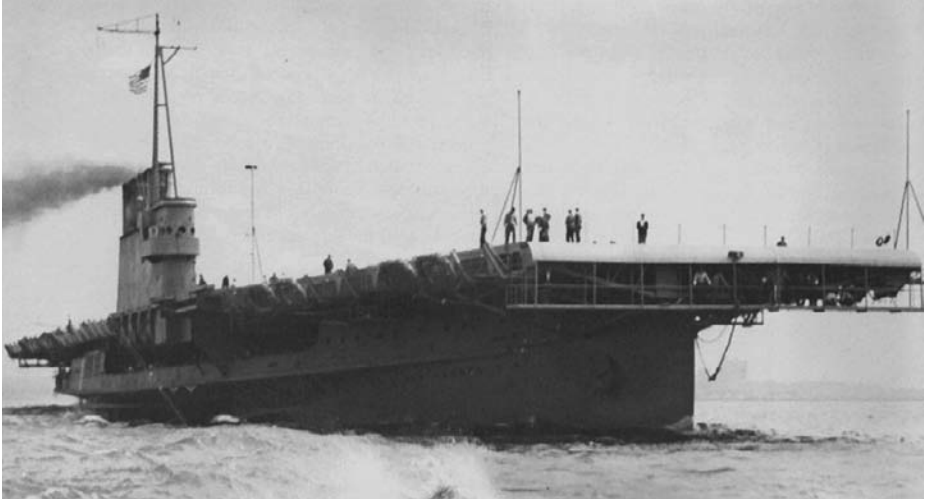
Sintiendo por primera vez las aguas en la obra viva en noviembre de 1912, se paseó como un rey por el lago hasta que fue destronado por el otro «único en su especie».

Fue dado de alta en la lista oficial de buques de la Marina de los Estados Unidos de América en 1942, proveyendo a la misma del primer portaaviones de entrenamiento, con una eslora de 500 pies y una manga de 98 (3). Estaba dotado de dos ruedas de palas de 32 pies (4) de diámetro, con un peso de 100 toneladas cada una, impulsadas por 12.000 caballos de potencia y generando una velocidad de 18 nudos.

(2) No es más que la forma fonética en inglés de nombrar a la compañía propietaria por sus iniciales: C&B.

(3) 152,40 y 29,87 metros respectivamente.

(4) 9,75 metros.



Amura de babor del USS *Wolverine*.

USS *Sable* IX-81

El *Greater Detroit* destronó al *Seeandbee*, junto con su hermano, el *Greater Buffalo*, un día de 1924, tras una inversión en su construcción de tres millones y medio de dólares. Estaba provisto de 625 camarotes, con una capacidad para 1.500 pasajeros. Ningún barco de factura posterior le ha podido arrebatarse este puesto de honor. También, cuando fue dado de alta en la lista oficial de buques de la Marina de guerra de los Estados Unidos en mayo de 1943, pasó a ser el portaaviones de entrenamiento más grande, con una eslora de 535 pies (5).

De los portaaviones de palas. Vida y curiosidades

Estos dos nuevos portaaviones de entrenamiento fueron únicos en la Historia de la guerra naval y siguen siéndolo. Ahora se lo voy a explicar a todos los que desconozcan esta curiosidad. Las modificaciones y adaptaciones crearon dos buques que eran simples pistas para tomar y despegar. Carecían de hangares, ascensores, defensas, etc., y sus dimensiones creaban ciertos nudos en las gargantas de los pilotos que se examinaban. La cubierta era mucho más

(5) 163,07 metros.



USS *Sable*.

pequeña que la de cualquier *flattop* en servicio en aquel momento y, por si fuera poco, estaba «casi» a ras del agua y en demasiadas ocasiones la cubrían los rociones. No era cuestión baladí, sobre todo para esos muchachos que hasta entonces no habían tomado pista sobre una superficie en movimiento y sobre el agua. Hasta ese primer día entrenaban en rectángulos delimitados con las dimensiones estándar, bien firmes al suelo.

«Cuando orbitábamos (sobre el *Sable*) a 1.500 pies, esperando ser llamados para tomar, pude comprender la aprensión de los pilotos que ya lo hicieron. Ya se dieron cuenta de que la cubierta era demasiado estrecha y corta. Todos la encontraron bastante inquietante para tomar en ella sabiendo que si caían al agua por la proa, aquellas palas de las bandas podrían acabar con sus carreras y con sus vidas». James W. Vernon (*The Hostile Sky*).

Estas curiosas características no son las únicas que llaman la atención y hasta hace que arqueeamos las cejas llevados por la grata sorpresa. Como ya dije unas cuantas líneas más arriba, estos buques reconvertidos eran, en su momento, civiles y de pasajeros, planificados y con la quilla puesta a los gustos, costumbres y necesidades del lugar. Gracias a esto y a la conservación del sistema de propulsión y alimentación del USS *Wolverine* y del USS *Sable*, tenemos a los únicos portaaviones de la historia cuyas calderas se alimentaban con toneladas de carbón (6). Un espectáculo que debería ser

(6) En concreto del tipo Pocahontas n.º 3 (minas de Pocahontas, Virginia).

digno de admirar cuando zarpaban por las mañanas de Chicago norte viendo cómo las palas hendían el agua y cómo expulsaban grandes columnas de humo antes de que las amas de casa colgaran a secar la colada (7).

El entrenamiento era duro, aunque más de uno daba las gracias de que no se practicaran tomas nocturnas sobre sus cubiertas de vuelo. Se perdieron un total 128 aparatos (8) en 200 accidentes, que suponen grandes hallazgos y aportaciones para los museos de aviación cuando son rescatados por compañías privadas o buceadores e historiadores con posibilidades económicas. Accidentes que tampoco fueron tantos para haberse realizado alrededor de 120.000



George Bush en el USS *San Jacinto* en 1944.

tomas de cubierta, con una media de 600 diarias por cada buque. Por las cubiertas de vuelo del USS *Wolverine* y del USS *Sable* obtuvieron su cualificación unos 17.800 pilotos entre 1942 y 1945, asimilando el aprendizaje básico para integrarse en las escuadrillas de portaaviones. Entre ellos también estuvo un joven alférez de nombre George H. W. Bush que, con 19 años, obtuvo el visto bueno en el *Sable* en agosto de 1943 (9).

El USS *Wolverine* y el USS *Sable* disfrutaron de una corta vida militar, siendo vendidos para el desguace en 1946, un año después de ser dados de baja (7 de noviembre de 1945). Un triste final que comparten muchos, dema-

(7) Tenían que abandonar los muelles de Chicago norte antes de que la actividad civil comenzara a diario.

(8) Los aparatos perdidos fueron los siguientes: cuarenta y un TBM/TBF *Avenger*; un F4U *Corsair*; treinta y ocho SBD *Dauntless*; cuatro F6F *Hellcat*; diecisiete SNJ *Texan*; dos SB2U *Vindicator*; treinta y siete FM/F4F *Wildcat*, y tres drones experimentales TDN.

(9) George Herbert Walker Bush se alistó en la Marina en su decimotavo cumpleaños, comenzando un rápido entrenamiento en la Universidad de Carolina del Norte. Tras diez meses, obtuvo el grado de alférez en la Reserva Naval el 9 de junio de 1943, con lo que se convirtió en el aviador más joven hasta la fecha.

siados buques, a pesar de que ellos fueron también la clave de la victoria del arma aeronaval norteamericana en la Segunda Guerra Mundial. Aunque no participaron nunca en una batalla, uno de ellos, concretamente el *Wolverine*, fue buque insignia de la Marina de guerra estadounidense en octubre de 1942, al portar la del almirante Ernest J. King, el único oficial que compaginó los cargos de comandante en jefe de la Flota y de jefe de Operaciones Navales (10).

Unos buques únicos en su especie.



BIBLIOGRAFÍA

- SASSAMAN, Richard: *Great Lakes carriers, America in WWII*, April 2011 (USA).
DE LA SIERRA, Luis: *Guerra Naval en el Pacífico 1941-1945*. Juventud, Barcelona, 2005.
SAKAI, Saburo: *Samurai*. Sieghels, España. 2010.
Naval History & Heritage command. <http://www.history.navy.mil>

Fue asignado, tras su evaluación, al Escuadrón de Torpederos (VT-51) como oficial fotógrafo, uniéndose a la Task Force 58 a bordo de USS *San Jacinto* (CVL-30). Participó en los ataques a Marcus, Wake, Bonin y Chi Chi Jima, además de a Filipinas; 58 misiones le avalaban, obteniendo la Cruz distinguida de Vuelo, Medalla Aérea con dos estrellas de oro y la citación Presidencial a la Unidad del USS *San Jacinto*. Finalizó su carrera como teniente de fragata.

(10) CominCh y CNO respectivamente. King se graduó en la Academia Naval en 1901 y su ascenso fue fulgurante, asimilando conocimiento de guerra en superficie, submarina y aérea. En esto último, ganó sus alas en mayo de 1927.