
PENSACOLA Y LA AVIACION NAVAL DE ESTADOS UNIDOS

VICTOR MARINERO
Coronel de Aviación



La base de Pensacola, situada en una bahía, al N.O. de la península de Florida y N. del Golfo de Méjico, se considera justamente la cuna de la Aviación Naval estadounidense. Establecida en 1914, cumplirá por tanto los 3/4 de siglo en 1989. La Fuerza Aeronaval celebró ya allí, en 1986, el 75 aniversario de su fundación. Pero, antes de recordar las circunstancias que llevaron a constituir tanto esta Fuerza como la referida Base, esbozaremos someramente sus antecedentes; así como la descripción conjunta del lugar.

La ciudad, hoy la más industrializada del Oeste de Florida, reúne 60.000 habitantes en el centro urbano y hasta 310.000 contando con los de sus alrededores. Curiosamente se la llama "La Ciudad de las Cinco Banderas". Y efectivamente son cinco los emblemas nacionales que, como recuerdo de su historia se despliegan material simbólicamente (en abanico, partiendo de un mismo pie) en un lugar destacado. Símbolo,

a la vez, del justificado orgullo y de la exquisita cortesía de los residentes. Recordemos que, aún cuando la Florida fué descubierta por Ponce de León, en 1512, su posesión pasaría por varios cambios de dominio, pérdida y recuperación hasta alcanzar su actual estado.

En Pensacola se considera a Tristán de Luna como fundador de la "Colonia", en 1559. Pero, tras la bandera española, ondearían allí, sucesivamente, las enseñas de Francia, Inglaterra, la Confederación "sureña", y los Estados Unidos de Norteamérica. Estos, en 1813, ocuparon una parte de Florida como integrante de la Luisiana. Finalmente, la que comprende la propia Pensacola les fué vendida por España, en 1819, por 5 millones de dólares. El Presidente John Quincy Adams y el Secretario de la Navy (Armada), Samuel Southard, —estimando la importancia estratégica de la bahía, así como las facilidades que, para la construcción naval, ofrecían los bosques circundantes—, decidieron establecer unos

astilleros en el distrito de Escambia. En realidad, ya se había empleado como base de partida para la persecución de la piratería y el comercio de esclavos en el Golfo de Méjico y el Caribe. Poco después de ser convertido en arsenal, este quedó arrasado por las fuerzas de la Confederación en retirada, pero no tardaría en ser reconstruido y ampliado.

Entrado el siglo XX y pese a ser en América donde los hermanos Wright dieron el paso (o vuelo) inaugural y definitivo que demostró el empleo práctico del aeroplano, no dejaba de considerarse que "las máquinas voladoras" eran aparatos ingeniosos, aunque "fantásticos", que quizás pudieran emplearse para misiones útiles en circunstancias normales; pero que, en una lucha armada resultarían fáciles víctimas de armas más estables. Y, en resumen, no eran los elementos más indicados para satisfacer los fines de la Navy. Sin embargo, un Capitán de ésta (grado equivalente a Coronel en el Army), Washington Irving Cham-

bers, no se arredró ante las dificultades y, en 1910, consiguió que le nombrasen Oficial a cargo de los asuntos relacionados con la aviación; llegando a convertirse en Director de la Aeronáutica Naval. El 8 de mayo de 1911 logró que la Administración aprobase el encargo de aeroplanos Curtiss. Esta fecha se reconoce como la del nacimiento de la Aviación Naval de EE.UU.

Tanto Curtiss como los hermanos Wright se comprometieron a instruir un piloto por cada aparato que se les adquiriese. En 1913 ya existía un campo de aviación en la Academia Naval de Annapolis. En 1914 se cumplió la orden de establecer en firme la Base Aeronaval de Pensacola, que sería la única de este tipo existente en EE.UU. Cuando la nación decidió tomar parte (que resultaría decisiva) a favor de los Aliados en la que entonces se consideraba Guerra Europea y que luego se conocería como la Gran Guerra.

Luego expondremos un resumen de los sucesivos acontecimientos que jalonan la evolución de la Fuerza Naval EE.UU. Volvamos ahora a Pensacola, tal como se encuentra actualmente, constituyendo no sólo la Base Aeronaval sino el Cuartel General del Mando de Enseñanza y Entrenamiento y albergando a unos 50 mandos y Unidades, cuya lista de revista sobrepasa las 21.000 personas (militares y civiles, de ambos sexos).

Las principales instalaciones se agrupan en el complejo del propio Pensacola (distrito de Escambia) o en el campo de Whitney (Santa

Rosa), donde se desarrollan distintas especialidades. Aunque la base se completó a partir de 1917, el entrenamiento inicial se llevó a cabo, desde 1918 en Kay West, Miami y Bay Shore, dedicándose Pensacola a la preparación de pilotos de patrulla y bombardeo nocturno con destino al conflicto europeo.

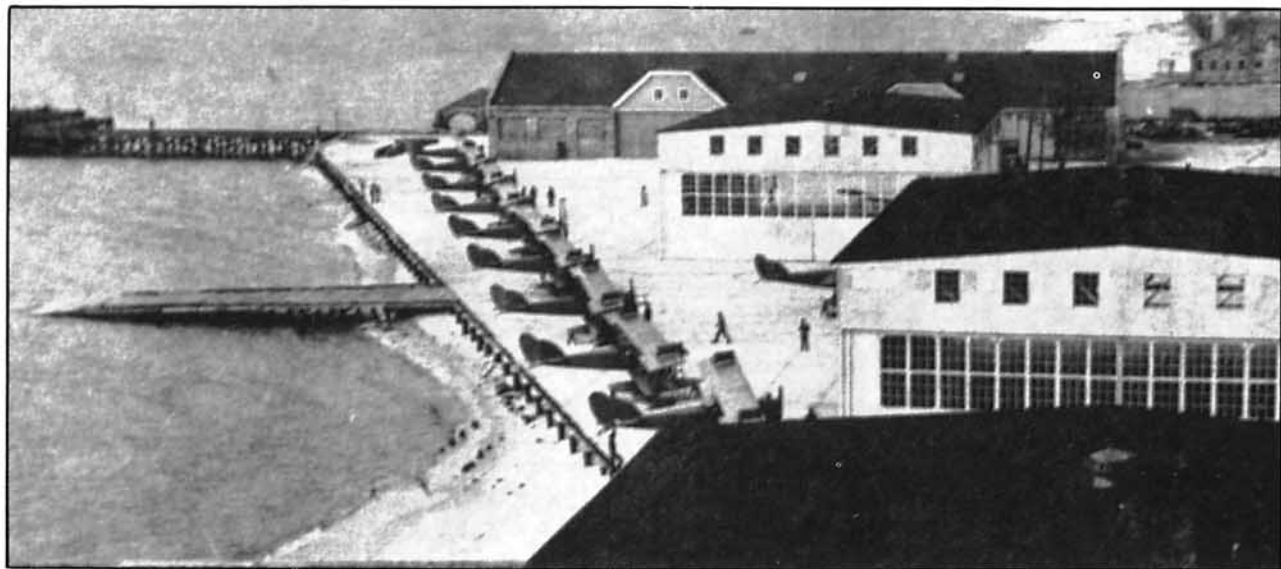
Entre las instalaciones actuales, destacaremos, aparte la jefatura de Enseñanza y Práctias Navales, el Ala 6 de Entrenamiento Aéreo, con los escuadrones VT-4,10 y 86; el Instituto y los Laboratorios de Investigación de Medicina Naval y Aeroespacial; Hospital Naval; Talleres de Mantenimiento; Centro de Apoyo Logístico, incluido el Batallón de los popularmente conocidos como "Seabees" o "abejas marinas", famosos por su eficacia en el transporte de medios y ayuda a las reconstrucciones; el Escuadrón de Helicópteros de Apoyo (Sea Knights e Iroquois); el Servicio Oceanográfico y Meteorológico; el Escuadrón de Exhibiciones en Formación: los "Blue Angels" que -a través del tiempo- volaron distintos modelos de aviones Grumman y McDonnell Douglas así como los Skyhawks de ala en delta y cuyas demostraciones constituyen una de las principales atracciones para profesionales y visitantes.

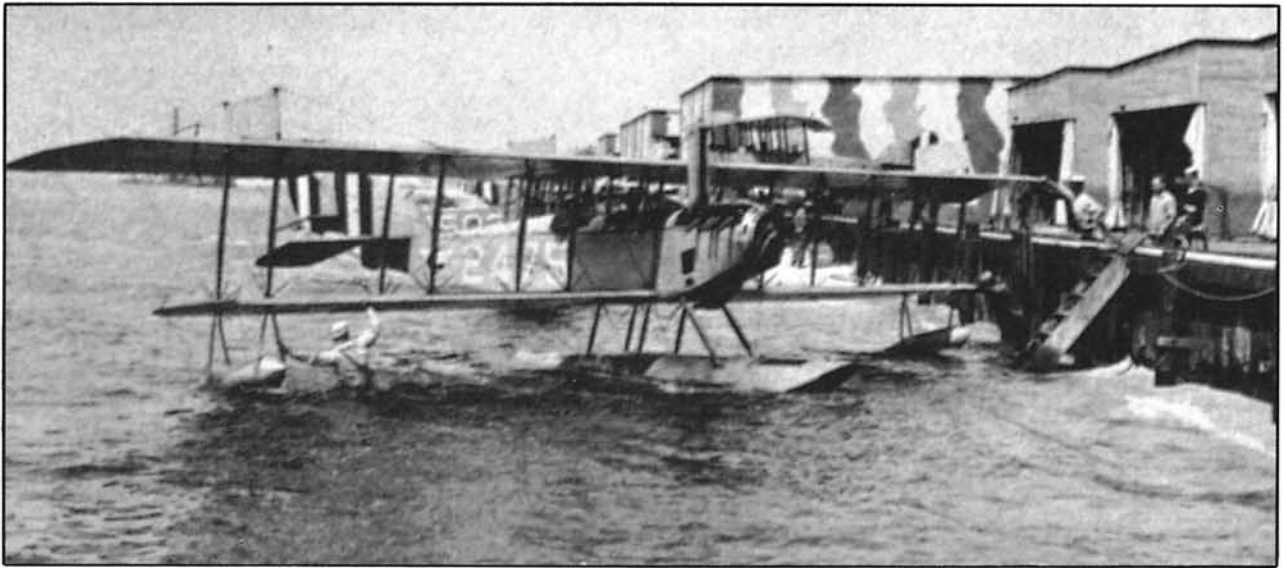
Normalmente puede contemplarse el portaaviones USS Lexington, único de la Armada (Navy) destinado a entrenamiento de pilotos y que, con una tripulación de 1.500 personas, lleva contabilizados más de medio millón de aterrizajes frenados.

El Museo de Aviación Naval expone 45 aviones a su tamaño original, entre los que se encuentran desde modelos históricos que obtuvieron significados records hasta los modernos "jets". También se exhibe el módulo de mando del "Skylab" que -con una tripulación exclusivamente de la Navy- orbitó la Tierra, durante 28 días, en 1973. Cuadros, láminas y maquetas jalonan el recorrido visual completado en la Sala de Honor, donde se recuerda a relevantes figuras. El Museo cuenta con imprenta propia, talleres de reparación y un establecimiento para la venta de libros y recuerdos. La entrada es gratuita.

Aparte de estas dependencias, existen laboratorios fotográficos; de criptología; de guerra electrónica; residencias y campos e instalaciones deportivas.

Periódicamente se celebran aniversarios de las Unidades allí establecidas, incluidas las de Hidros, Guarda-Costas e Infantería de Marina ("Marines") que tanto arrojo y eficacia han demostrado en el cumplimiento de su misión. Pero quizá las más espectaculares sean las de los "Blue Angels", que festejaron su 40 aniversario en 1986. Púes fue en 1946 cuando se encargó al Lt. Com Roy M. ("Butch") Voris el preparar al equipo que hizo su primera exhibición en junio de ese año, en Jacksonville, Florida. Consistía en un supuesto combate entre aparatos americanos ("Hellcats" Grumman), pilotados por veteranos de la II G.M. Contra otros camuflados como japoneses. Después de la Guerra de Co-





rea, los pilotos, entrenados en sus continuas luchas desde portaaviones y después de formar nuevo equipo en la Base Naval de Corpus Christi, volverían a Pensacola con aparatos que permiten las figuras más difíciles de la acrobacia. Con los "Tiger" "Phantom II" y otros, los "Angeles Azules" no solo sirven de "plato fuerte" de atracción para Pensacola sino que actúan en documentales y en desplazamientos por todo el mundo, habiendo alcanzado más de 2.500 exhibiciones ante unos 175 millones de espectadores. A partir de 1973 de equipo pasaron a constituirse en escuadrón y establecieron sus "cuarteles de invierno" en El Centro, California; que -por su situación y condiciones meteorológicas- ofrecen mejores condiciones para su difícil entrenamiento.

PENSACOLA Y LA H.ª DE LA AVIACION NAVAL DE EE.UU.

Cuando EE.UU. entró en la 1.ª Guerra Mundial (abril 1917), Pensacola contaba con 38 pilotos y 54 aeroplanos. La primera aportación de personal militar (a Francia) la formaron 7 Oficiales y 12 marineros. Semanas después también llegaba allí la primera unidad de la Reserva Aeronaval de la Universidad de Yale. Unos y otros, así como sus seguidores, se agregarían a unidades francesas, inglesas e italianas. El Tte. David Ingalls, de 19 años, sería el primer "as" reconocido, de la Navy, al lograr 5 victorias en sus primeras 6 semanas de lucha. La participación aeronaval como del resto de las fuer-

zas de EE.UU. fue muy destacada.

Cuando terminó la guerra, la Aviación Naval contaba con 6.716 Oficiales y 30.693 marineros de la Navy y 282 Oficiales y 2.180 soldados del Cuerpo de Infantería de Marina; su propia fábrica de aviones y dirigibles y comenzaba el desarrollo de los hidros.

En Pensacola, aparte de los hangares del campo de vuelos para los aeroplanos, alrededor de la playa se guarecían, en construcciones, a veces elementales, de madera y acero, globos libres, dirigibles e hidros. Ya en 1919, tres hidros de la Navy despegaron de Rockaway, Nueva York, para intentar el primer vuelo con este medio a través del Atlántico. Uno de ellos llegó a Lisboa (con etapa intermedia en Las Azores), continuando a Londres.

En su propósito de evolución, se asignaron hidros a acorazados y cruceros; desde los que eran catapultados y recogidos a bordo después de haber amerizado. También se hicieron experimentos de lanzamiento de aeroplanos, desde submarinos. Mientras que los dirigibles mantenían la competencia con aeroplanos e hidros en busca de la aeronave ideal para la Armada. Tras un sinnúmero de ensayos y misiones realizadas partiendo de bases en tierra o de naves relativamente acondicionadas, se llegó a la solución más móvil y adecuada al ámbito naval, por medio de los portaaviones. Una idea que había obsesionado, desde un principio a W.I. Chambers, el creador de la aviación naval americana. Ya en 1910 había pedido a Wilbur

Wright que le proporcionase un aeroplano, con piloto, para ensayar su despegue desde un buque. Pero el constructor se negó en redondo. Un joven piloto civil, Eugene Ely, se enteró -por casualidad- del caso y no solo pidió a Chambers que le permitiese intentarlo sino que ofreció su propio avión (un Curtiss). Y efectivamente consiguió despegar desde una plataforma de madera levantada sobre proa del crucero "Birmingham". Aunque en principio, en lugar de ganar altura, iba cayendo hacia el mar, Ely consiguió remontar a tiempo el vuelo, aterrizando cerca de la costa, cinco minutos después. El 18 de enero de 1911, Ely se encontraba de nuevo con su pequeño aparato de 50 H.P. a bordo de un buque, dispuesto a repetir la prueba. Esta vez, la plataforma de madera se había levantado sobre la popa del acorazado "Pennsylvania", anclado en la bahía de San Francisco. Del aeroplano colgaba un cable terminado en un gancho. Lanzando este al descender sobre el buque, fué frenado desde cubierta por una serie de otros cables tensores, cuyos extremos estaban sujetos a grandes y pesados sacos de arena. Una hora después, el valiente Ely despegaba para volver al cercano campo de Selftidge, de donde había partido. Ello significó, evidentemente la premonición del portaaviones. Aunque no fué hasta 1922 cuando el barco de carga "Jupiter" se transformó en el primer portaaviones efectivo: el "USS Langley". Se señaló entonces que su nueva botadura señalaba un gran avance en el desarrollo de la aviación

naval, al extender el alcance de su fuego mucho más allá del de los cañones embarcados; e incluso del de los más lentos y pesados hidros. Naturalmente, en el "Langley" se perfeccionaron los sistemas de aterrizaje por captura y frenado.

Pero volviendo a Ely, es justo subrayar su valor, puesto que además tenía mucha prevención al mar. Meses después de realizar estas pruebas, se estrelló en un aterrizaje forzoso. Su nombre figura justamente en la relación de héroes expuesta en la Sala de Honor del Museo de la Aviación Naval, de Pensacola.

Y ya que nos hemos referido anteriormente a los hidros transportados sobre buques, recordemos también las difíciles maniobras que habían de llevarse a cabo, tanto para ser izados como botados, hasta que se les aplicaron los medios de lanzamiento por catapulta o de impulso por reacción. Aunque así y todo, no se prescindiría de ellos, especialmente en la lucha antisubmarina.

Hay una circunstancia digna de realizarse: el empleo de los portaaviones, a la vez que ha favorecido una mayor perfección de las técnicas aeronavales, ha conducido a un intercambio más intenso -y por consecuencia, un mejor entendimiento- entre los aviadores de la Navy y del Army, y por supuesto de la Fuerza Aérea como nexo profesional a través del Programa de Intercambio de Personal (PEP). Este alcanza hoy también a aviadores extranjeros y abarca las más variadas funciones del ejercicio aéreo. Y es curioso señalar la impresión que produce a los pilotos de otras Fuerzas la perfección obligada al extremo del aterrizaje de precisión sobre cubierta, para quién está habituado a pistas de mayor longitud. Pero esto no es obstáculo para que precisamente aumente el interés mutuo por conceptos, sistemas y personas y el prurito de realizar un nuevo aspecto profesional. Así, en EE.UU. existe un importante número de pilotos de la Air Force que solicitan las plazas disponibles de intercambio con la Navy (en proporción de 25 aspirantes por cada una de estas).

Después de los ensayos desde 1927 con los portaaviones "Lexington" y "Saratoga", en 1934, se botó el "USS Ranger", primero construido para tal fin de quilla a cubierta; mientras que los hidros quedaron dedicados al reconocimiento y bombardeo a larga distancia.

Pero los portaaviones no fueron tan solo buques. También se ensayó el transporte de aparatos de exploración y caza, a bordo de dirigibles, como el "Macon" y el "Akron". Su pérdida en accidentes supuso la renuncia a los "rígidos"; aunque los flexibles "blimps" se utilizarían como escoltas durante la II G.M. En 1935, la preparación de los cadetes impuso la creación de otras dos bases aeronavales: Jacksonville, en la misma Florida; y Corpus Christi, en Tejas.

En cuanto al Marine Corps, juntamente con unidades de la Navy, seguían tan de cerca a las fuerzas de asalto que terminarían por realizar sus propias operaciones en el Pacífico; aunque los pilotos de la Navy, "Marines" y del Ejército, juntamente con las tripulaciones de los submarinos y lanchas torpederas formaban un conjunto operativo estrechamente unido tanto para acciones de ataque como de rescate (y de salvamento en la mar).

Pero recordemos un hecho deci-



El estallido de la II G.M. propició un desarrollo aeronáutico intensivo. Después de la invasión de Francia en 1939, el Presidente Roosevelt dispuso de créditos para la producción y puesta a punto de los 126.000 aviones que el mando militar juzgaba necesarios. A Pensacola le correspondió la preparación de una media de 1.100 pilotos por mes; once veces el número de los que venían siendo dados de alta cada año durante la década que entonces finalizaba.

Con la ampliación de Pensacola a los campos auxiliares de Bronson, Barin y Whiting, (por 3 pioneros de la aviación naval) llegaron a cerca de dos millones las horas de vuelo de entrenamiento cumplidas.

El cuerpo de guarda costas, Coast Guard fué el principal impulsor del empleo de helicópteros en la guerra; y preparó además de sus propios pilotos, otros procedentes de las demás fuerzas armadas. La Coast Guard desarrolló también el empleo del helicóptero como plataforma antisubmarina, incluyendo la técnica del rastreo por "Sonar" en vuelo estacionario. A partir de 1944 contaría con su propio portahelicópteros: el "Cobb".

sivo; cuando, el 7 de diciembre de 1941 los japoneses atacaron Pearl Harbor, la aviación naval nortamericana contaba con 5.233 aparatos y 8 portaaviones. El no hallarse estos fondeados allí en el momento en que se realizó el ataque aéreo permitió una pronta y eficaz respuesta. Del enfrentamiento en el Pacífico surgiría una nueva estrategia aeronaval, que culminaría en junio del 42 con la batalla de Midway; durante la cual, los aparatos de EE.UU. despegando de portaaviones, hundieron en pocos minutos a los enemigos. Al caer los japoneses de cobertura aérea sobrevendría forzosamente su rendición. Ya antes, en la batalla del Mar del Coral, los aviones de ambos bandos habían luchado durante 4 días para alcanzar la superioridad aérea. Y aunque en principio esta favoreció a los japoneses, las bajas que les ocasionaron los aparatos procedentes de los portaaviones "Yorktown" y "Lexington" les obligaron a renunciar a sus planes para ocupar Port Moresby. Esta fué la primera batalla iniciada y dirimida entre fuerzas procedentes de buques sin contacto recíproco visual.

Al final de la II G.M. los pilotos de

la Navy y del Marine Corps habían destruido 15.401 aviones enemigos, 174 buques de guerra japoneses, 36 submarinos alemanes y otras unidades navales y enclaves militares de todo tipo.

Aunque la paz redujo el número de aviones de la fuerza naval estadounidense a una cuarta parte, el descanso fué corto. En junio de 1950 tomaban parte en el conflicto coreano. Las acciones aéreas resultaron fundamentales, tanto para permitir la reagrupación de las unidades norteamericanas y surcoreanas como, para cortar el suministro a Corea del Norte. Y gran número de ellas se efectuaron tomando como base de partida los portaaviones; tanto contra objetivos lejanos como para apoyar a las fuerzas de desembarco.

Los "jets" reemplazaron totalmente a los modelos anteriores y facilitaron las maniobras de aterrizaje y despegue sobre pistas angulares de mayor longitud y acceso más fácil.

La superioridad aérea decidió la solución del conflicto, en 1953, sin que por ello se abandonase la evolución de aviones supersónicos, cohetes y misiles, el perfeccionamiento de sistemas magnéticos y el sonar orientable desde helicópteros que facilitaban la detección submarina.

El "Saratoga", puesto en servicio en 1955 fué el primer portaaviones específicamente diseñado para aparatos a reacción. Pero pronto le siguieron los "Ranger", "Independiente", "Kitty Hawk" y "Constellation". El plan de renovación se redondearía con la botadura del primero nuclear: el "Enterprise", que -en 1964- daría la vuelta al mundo en 65 días sin repostar combustible ni otra clase de suministro.

Así pues, los portaaviones, cuya reposición se había suspendido después de la II G.M. por considerarlos excesivamente costosos y vulnerables, renacieron ampliados con esta generación de "super-portaaviones". Y si en Pensacola se prepararon durante la guerra Corea- unos 6.000 pilotos (entre 1950 y 1953) cuando surgió la campaña vietnamita se pasó, de instruir un mínimo de 1.413, en 1962 a un máximo de 2.552, en 1968.

Las experiencias recogidas en los conflictos citados aconsejó la creación de una agrupación especial de transporte y acción aeronaval. Esta se emplearía con éxito decisivo en la operación sobre la isla antillana de

Granada, combinando la acción de portaaviones, embarcaciones anfibia de asalto, helicópteros de transporte y apoyo y aviones de ataque. Elementos de este Grupo han actuado también, por ejemplo, en reacciones fulminantes antiterroristas en casos de secuestro y siguen dispuestas a intervenir en todo momento. El mantenimiento en plena forma de todos estos medios requiere un personal muy entrenado. La aviación naval de EE.UU. lo atiende en más de 50 escuelas con 21 especialidades. Aparte de ellas, existen centenas de centros complementarios, cursos (en presencia y por correspondencia) y seminarios.

Respecto al futuro, los marinos estadounidenses de mayor rango y experiencia han expresado su convicción de que la Navy mantiene amplia capacidad para adelantar las bases de partida operativas a cualquier zona marítima del globo. Y no hay que olvidar que los mares cubren el 71,3 de la Tierra. La Fuerza Naval americana fomenta y utiliza un progreso tecnológico que abarca desde los medios de información y detección, a motores y sistemas que garantizan mayor flexibilidad y rapidez de desplazamiento; así como armas de mayor alcance, exactitud y eficacia y otros muchos medios de acción. Entre ellos, sistemas de coordinación cada vez más perfectos entre buques de superficie, aviones y submarinos. Lógicamente, estos nuevos medios si pueden permitir un menor esfuerzo físico (o exigir alguno aún mayor) precisan una disponibilidad en constante superación. Pensacola está permanentemente dispuesta a mantenerla.

Finalmente, cerramos este repaso



Primer hombre sobre la Luna:
Neil A. Armstrong

volviendo al Museo de la Base. Allí se puede recordar gráficamente la rápida evolución de la aeronáutica naval, desde cuando los pilotos tenían que conformarse con dar pequeños saltos sobre el campo al momento en que llegaron a realizar vuelos transatlánticos, a intervenir en acciones bélicas decisorias y hasta alcanzar la Luna. En 1961, el Comandante de la Navy Alan B. Sheppard se convertiría en el primer astronauta norteamericano en alcanzar hasta 116 millas de altura, a bordo del "Freedom 7". Al año siguiente, el Col. De Inf de Marina John Glenn, en el "Friendship 7" inauguraba los vuelos orbitales estadounidenses. Y el aviador naval Cmte. Nell Armstrong -en 1969- sería el primer hombre que, al descender del "Apolo II", pisaría la Luna, en nombre de toda la Humanidad.

En resumen, la aviación naval americana mantiene un ejemplo evolutivo difícilmente comparable, en su Base Aeronaval modelo, de Pensacola ■

