

PORTAAVIONES

NUEVOS PORTAAVIONES LIGEROS DE 14.000 TONELADAS. – ADELANTOS DE LOS PORTAAVIONES DESDE SU TRANSFORMACIÓN ORIGINAL

Por B. J. HURREN

(De la Revista "Flight")

Todos aquellos que tengan espíritu de observación se habrán dado cuenta de los adelantos conseguidos en el espacio de tiempo transcurrido entre la guerra de 1914-18 y el final de la que acaba de terminar. Pero ninguno de los muchos aspectos de este progreso ha sido tan sorprendente como el del portaaviones.

Se recordará que en 1917 una serie de experimentos aeronáuticos y marinos llevó a la conclusión de que la mejor forma de manejar el avión en el mar era el hacer uso de una plataforma que sirviese para sus despegues y aterrizajes.

El instrumento elegido fué un viejo combatiente, el barco de guerra de Su Majestad británica "Furious", al que se le sometió a ciertos cambios para transformarlo de crucero pesado en portaaviones.

Hubo muchos fracasos; pero el resultado, con el tiempo, fué la plataforma flotante, desde la cual podían operar los aviones dotados de tren de aterrizaje terrestre.

A finales de la guerra última, el portaaviones no se había ensayado en la batalla. La fama del Royal Naval Air Service (Real Servicio Aeronaval) se asentaba en sus escuadrillas con base en tierra, aunque prestando un servicio naval, no obstante haberse alcanzado éxitos tan notables como el primer ataque efectivo con torpedos, logrado desde el "Ben-My-Chree" en el Mediterráneo Oriental.

Al hablar de estas nuevas unidades era como una blasfemia el considerarlas elemento esencialmente marino. En lo que puramente se refería a colaboración del portaaviones con la Marina se escuchaba con cortesía a los defensores y entusiastas de la Aviación; pero ya era otra cosa si se tocaba el punto aeronáutico: el de considerar el portaaviones como un aeródromo más.

Para emplear una frase gráfica, la Marina en su conjunto estaba muy lejos de haberse vendido al portaaviones, y muchísimo menos al avión.

El lamentable resultado fué una sucesión de concesiones y regateos (verdadero tira y afloja), no sólo entre el avión, la tripulación y el personal, sino más aún, entre portaaviones y barcos. El "Eagle", el "Fou-

rious", el "Courageous", el "Glorious", el "Argus", el "Hermes", todos, hasta la aparición del "Ark Royal", en 1938, fueron transformaciones, adaptaciones y manera de "cubrir el expediente".

El "Ark Royal" inicia un nuevo capítulo. Había sido construido, de punta a cabo, como nave aeronáutica y representaba un avance comparándolo con sus hermanos de armas aún en servicio, del mismo modo que el moderno monoplano "Tudor" superó al famoso biplano "H. P.-42".

Aun así, en la práctica los defectos comenzaron a ser evidentes. El "Ark" fué un iniciador del Oficial de control del puente de vuelo. Precedía a los inmensos progresos que en breve revolucionarían la guerra y que se conocen con el nombre de "radiocalización". Pero como factor importantísimo quedaba aún sin resolver la cuestión de la vulnerabilidad a los ataques aéreos, la que todavía no había sido bien estudiada.

Era evidente para cualquier Oficial de entendimiento claro que un ataque directo de la Aviación podría poner fuera de combate al portaaviones. Esto se pasó por alto, y, en efecto, ocurrió frecuentemente, siendo la baja más importante la del "Illustrious", el 10 de enero de 1940, cuando iba en misión de acompañamiento a un convoy a Grecia. El ataque contra el "Illustrious", cuyo Comandante era el Capitán Boyd, ahora Vicealmirante sir Denis Boyd, tuvo la virtud de abrir los ojos a los incrédulos.



El portaaviones ligero británico "Vengeance" junto a otro de tipo gemelo.

Poco después, el "Formidable", del mismo tipo que el "Illustrious", resultó averiado, estando durante meses fuera de combate (aunque no resultó hundido) por acción aérea a la altura de Scarpanto. Otros barcos del tipo "Illustrious" fueron el "Victorious" y el "Indomitable". Construidos con el mismo programa había dos portaaviones aún mayores: el "Implacable" y el "Indefatigable". A estos últimos, superficialmente muy similares a los del tipo "Illustrious", se les dotó de un puente de vuelo más potentemente acorazado y de formidables medios defensivos. El resultado fué que el tonelaje se elevó casi en un 50 por 100, excediendo ambos las 30.000 toneladas.

Al mismo tiempo, a la necesidad desesperada de una defensa aérea en el mar, se la hizo frente, de una manera provisional, con los portaaviones de escolta, que consistían en cascos de mercantes con un "tejado" para aviones. Eran muy vulnerables al ataque, aunque consiguieron, por su gran movilidad y ser elementos de sorpresa, hacer triunfar una serie de golpes asestados contra las mejores defensas enemigas a lo largo del litoral noruego, los desembarcos en el sur de Francia (1944), en Salerno, en el Egeo, y últimamente, en el Lejano Oriente, y prestando un soberbio servicio en los combates de los convoyes en el Atlántico Norte.

PUENTE BLINDADO

Mientras se construían los grandes portaaviones potentemente blindados, la Marina de los Estados Unidos había emprendido un programa de construcción de portaaviones sencillamente asombroso; pero un programa que encajaba con el del tipo "Illustrious", respaldado por portaaviones de escolta. En otra frases, los ingleses favorecían, eran partidarios de los puentes de vuelo potentemente acorazados, y los americanos descartaban esa idea.

La amenaza más seria para los portaaviones de ambas flotas surgió al emprenderse los ataques preparatorios que precedieron el asalto al Japón. Los portaaviones ingleses y americanos soportaron la dura prueba de los ataques suicidas efectuados por los fanáticos nipones. El acierto del Almirantazgo británico comenzó a manifestarse entonces; se comprobó que al ser batidos e incendiados los portaaviones británicos y americanos, estos últimos sufrieron mayor número de bajas y pérdidas, mientras los portaaviones ingleses fueron "hors de combat" transcurridas unas horas.

Por otra parte, en el Estado Mayor había personas que sustentaban "a priori" la creencia de que al poder protegerse a la Flota del ataque aéreo no era necesario el costoso proceso (en horas de trabajo y

materiales) de construir barcos poderosamente acorazados, aunque por esta época los americanos habían acordado la construcción de tales barcos en la forma de superportaaviones de 45.000 toneladas.

Para alcanzar la protección aérea donde y cuando la Flota lo considere necesario, el portaaviones demostró ser el medio mejor de llegar a este fin. La forma directa de conseguir una mayor protección aérea fué la de construir barcos mayores que los portaaviones de escolta, aunque sin llegar a grandes portaaviones de flota.

De ahí surgió un tipo intermedio, llamado el portaaviones ligero de flota, del que se acaban de autorizar los detalles para su publicación. Se ha anunciado que el "Colossus", el "Venerable", el "Vengeance" y el "Glory" están en servicio con la Flota inglesa del Pacífico, mientras otras referencias informan de la existencia del "Leviathan", el "Powerful" y el "Ocean".

Los portaaviones ligeros de flota tienen muchas e interesantes características. Desplazan 14.000 toneladas y tienen una velocidad máxima de 25 nudos.

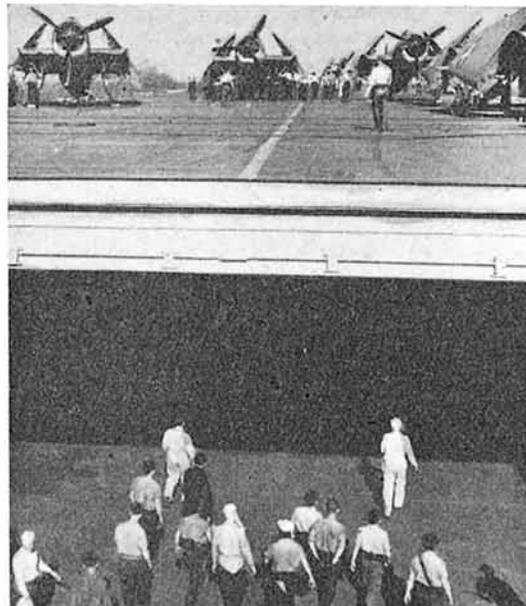
Llevan 33 aviones de ataque, reconocimiento y caza. Esta cifra, que puede ser reveladora, es interesante. Se aproxima mucho a la de 40 de los grandes portaaviones, teniendo en cuenta que posee la mitad del tonelaje de éstos. Aparcados los aviones en la parte anterior de la barrera de choque, ahorrando espacio, es probable que estos barcos ligeros pudieran albergar un número superior a 33 aviones.

Los nuevos portaaviones son, en esencia, cascos de barcos mercantes con un puente de vuelo y una superestructura. El espacio está lejos de ser amplio; el cuarto de Oficiales puede ser la mitad del habilitado en el tipo "Illustrious". El puente, sin embargo, está libre de obstáculos y tiene una extensión máxima de 211 metros.

AREA DE ATERRIZAJE LIBRE DE OBSTACULOS

Pero la característica más notable, sin embargo, es la ausencia de cañones y demás "atavíos" a lo largo de las bandas del puente de vuelo. Ya no existen los nidos de ametralladoras, los cañones tipo múltiple, los telémetros, almacenes o depósitos, etc. En su lugar, el piloto tiene ante sí una plataforma despejada para despegar y aterrizar; diez cables de frenaje que atraviesan el puente, le dan la confianza de aterrizar a poca distancia de la barrera de choque, que se extiende de babor a estribor en la superestructura del puente.

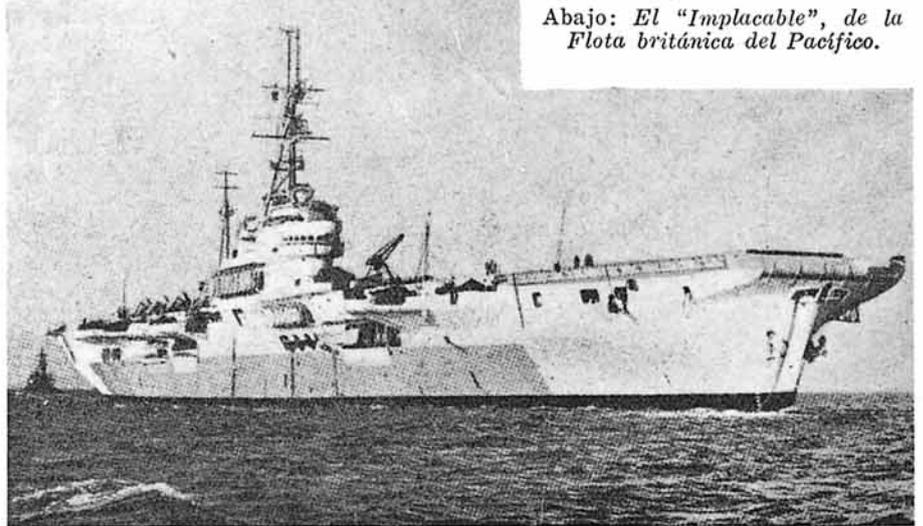
Interiormente, el sistema técnico, empleado en los grandes portaaviones, reúne características especiales,



que simplifican considerablemente la labor de entretenimiento y reparación. Algunas de las más feas características de los portaaviones de escolta, incluso de algunos novísimos, han desaparecido; puede citarse el aumento de altura de los pasillos, de forma que los que tengan una altura superior a los 1,52 metros puedan pasar sin agacharse.

Estas innovaciones hablan por sí solas. Representan nuevas perspectivas de la Marina y son la plena manifestación exterior de la ardua tarea emprendida por ese Departamento del Almirantazgo, conocido por las letras D. A. C. R., Jefatura de Servicios de Aeródromos y Portaaviones. Este fué uno de los departamentos creados por el Vicealmirante Boyd cuando fué Quinto Lord del Almirantazgo. Prestan servicio en él numerosos Oficiales con experiencia y conocimientos aeronáuticos y de portaaviones, muchos de los cuales llevan en sus pechos codiciadas condecoraciones como recuerdo de los servicios prestados en el mar.

En resumen, mientras que la Marina desde tiempo inmemorial empleaba la frase familiar de "Puente bajo, despejado", orden que obligaba a todo el mundo a retirarse a popa para alguna reunión especial, se demuestra ahora que el puente superior ha sido despe-

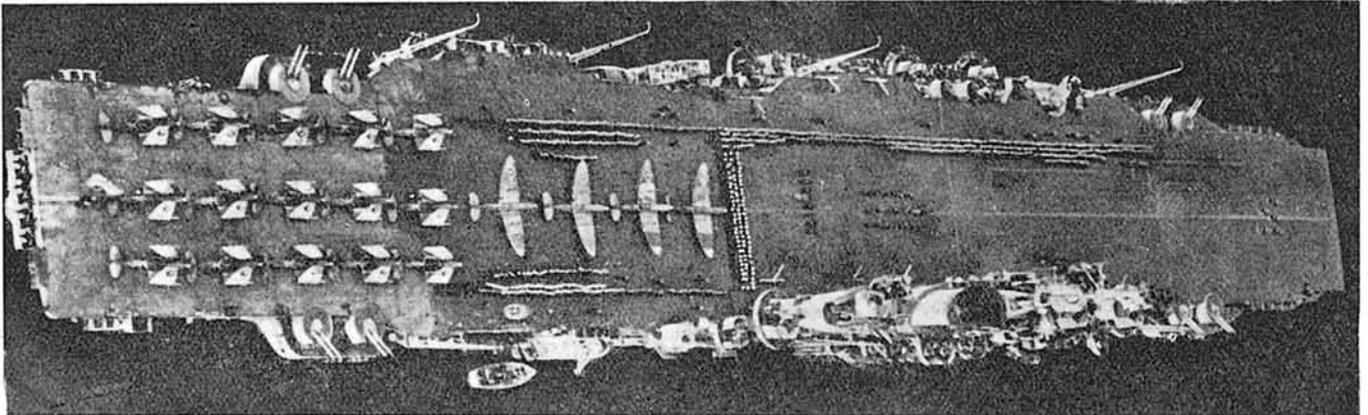


El portaaviones inglés "Glory", de 14.000 toneladas.

Abajo: El "Implacable", de la Flota británica del Pacífico.

que revelador, ahora que conocemos los resultados del bombardeo por medio de bombas 16, 48 y hasta 88 veces mayores!

Terminamos esta guerra con los mismos pronósticos sombríos—u optimistas—. La explosión atómica está aquí, dicen. Los expertos del Ejército aseguran que hará desaparecer las Flotas y las fuerzas aéreas cuando posean el proyectil artillero atómico. Los expertos de la Aviación predicen que la bomba atómica hará anticuados a los Ejércitos y a las Flotas; aún más, innecesarios. Los expertos de la Marina prevén que con



jado, y no es impropio sugerir que su significado es que todo el mundo marche adelante.

Ahora es cuando surge el paralelo con la guerra anterior. Después de 1918 los "expertos" predecían que la bomba haría desaparecer el barco, y un estudio de las ideas del Estado Mayor revela que muchos partidarios optimistas de la Aviación creían con fervor que las bombas de 125 kilos no sólo destruirían todos los barcos, sino también toda la industria alemana. Naturalmente, una de las cosas más interesantes para los que hagan historia de la Aviación sería, sin duda, el plan del Estado Mayor del Aire para 1939. ¡Sería más

mejores portaaviones el bombardero atómico ni se aproximará a la Flota, que ha de continuar siendo el guardián absoluto de nuestras rutas marítimas de aprovisionamiento y comunicaciones.

Estas cosas se resolverán; pero mientras tanto, con las espantosas lecciones aprendidas en la guerra última, aguardemos esperanzados que nuestros nuevos hombres de Estado no se dejen influir por el cegador espejismo que las explosiones atómicas presentan en muchos campos de la defensa y el ataque. Uno de los miembros del Almirantazgo decía: "Si con niebla mantienes tu derrota, puedes alterar la velocidad; pero estarás perdido si no conservas tu rumbo."

