"... Ni la obscuridad de la noche"

Por D. V. Gallery
Contraalmirante U. S. N. (R.)

La fotografía del "aterrizaje nocturno número mil" de un Turkey TBF a bordo de un portaaviones pequeño, durante la Segunda Guerra Mundial, es tan sensacional para los maduros expectadores actuales como lo será para nuestros hijos una fotografía del milésimo vehículo que orbite la Luna. Sin embargo, debe haber un primero. Y, a pesar de haber transcurrido 41 largos años desde la primera experiencia en Kitty Hawk, las operaciones de vuelo regulares desde portaaviones eran consideradas tan inalcanzables como la visión de la parte obscura de la Luna.

El USS "Guadalcanal" (CVE-60) figura en los libros de historia por ser el buque insignia del grupo de caza y ataque de portaaviones pequeños que abordó y capturó al submarino alemán U-505. El submarino, que probablemente es recordado incluso mejor que el buque, está instalado ahora sobre soportes de concreto al costado del Museo de Ciencias e Industrias de Chicago, para honrar la memoria de aquellos hombres que perdieron sus vidas defendiendo a la Patria en el mar. Más de 8 millones de personas lo han visitado.

Además de la caza del submarino, el "Guadalcanal" tiene otro motivo para merecer la fama, que implicó más sangre, sudor y lágrimas que dicha captura, y probablemente influyó tanto como ésta en la Batalla del Atlántico. Fue el buque que "rompió el hielo" respecto a las operaciones de vuelo durante las 24 horas del día en la Armada de Estados Unidos, el año 1944.

A comienzos de 1944, el vuelo desde portaaviones todavía era una operación que sólo se efectuaba durante el día. Es cierto que algunos portaaviones grandes en el Pacífico habían tenido unos pocos pilotos de caza nocturna especialmente entrenados, pero eran sólo un pequeño grupo seleccionado. Antes de la guerra, la mayoría de los pilotos de portaaviones habían hecho unos cuantos aterrizajes nocturnos sobre una cubierta estable, iluminados por la Luna llena. Pero esto fue siempre algo muy especial. Las operaciones regulares de vuelo desde portaaviones durante la noche, simplemente no se consideraban posibles.

Un hito de importancia en la técnica aeronaval por el año 1944, fue aquella tumultuosa noche de junio, inmediatamente después del ataque a las Marianas, cuando el Almirante Marc Mitscher dio la orden de "prender las luces". Aquella noche 200 aviones quedaron en el aire después de obscurecer y casi la mitad de ellos cayeron al mar. En aquel tiempo, volar incluso desde los grandes portaaviones tipo "Essex", aún era una tarea diurna.

En enero de 1944, el "Guadalcanal" se alejó de Norfolk en su crucero inicial de caza y ataque y fue el primero de los portaaviones de la clase "Kaiser" que apareció en el Atlántico. Estos eran un nuevo tipo de buque provisional, construidos según los standards mínimos de los buques mercantes, tenían cubiertas de vuelo de 512 por 63 pies, desplazaban 11.000 tns. y sólo podían dar 19 nudos. Apenas servían para lo que tenían que hacer; volar desde esos pequeños portaaviones, era una dura forma de ganarse la vida y naturalmente las horas de trabajo eran desde la salida hasta la puesta del Sol.

En aquellos días los submarinos alemanes afloraban solamente de noche. Nuestros portaaviones "Card" y "Bogue" les habían infligido grandes bajas a fines de 1943 y los Comandantes de los submarinos sabían que era peligroso para ellos aflorar en cualquier parte del Atlántico durante el día. Esto significaba que nuestros portaaviones, dedicados a cazar submarinos en la superficie, estaban prácticamente sin trabajo. Los mantenían sumergidos durante el día, pero sin poder cobrar más presas.

En esa época, todos los grupos aéreos de portaaviones efectuaban sus ejercicios nocturnos en tierra, chequeando los aterrizajes nocturnos verdaderos a bordo del "Charger" (CVE-30), en la bahía de Chesapeake. Pero allí los aviones aterrizaban en una cubierta estable y si un piloto errático no lograba hacerlo, bastaba con enviarlo de regreso a tierra. En el Atlántico Norte, ante una cubierta en movimiento, los muchachos no tenían otra alternativa que hacerlo, o de lo contrario... Esto constituía una gran diferencia.

El alto mando no estimó conveniente ordenar operaciones nocturnas en el Atlántico, ni los comandantes de portaaviones estaban dispuestos a exponerse a intentarlo sin órdenes.

Algunos portaaviones habían estado muy cerca de efectuar operaciones nocturnas. Sacaron las bombas de los aviones y les pusieron estanques especiales de combustible, lo que permitía lanzarlos a la puesta del Sol y traerlos de regreso al amanecer. Pero ninguno estaba aún dispuesto a comprometerse en operaciones durante las 24 horas del día con los consiguientes aterrizajes en la

obscuridad. Así, pues, cuando el "Guadalcanal" zarpó en enero de 1944, la caza de submarinos estaba sumamente lenta.

A comienzos del crucero, nos llegó un aviso de la Décima Flota que informaba de un rendez-vous de reabastecimiento de submarinos enemigos programado para efectuarse en nuestra área, a 500 millas al weste de las Azores, el 16 de enero, cerca del crepúsculo. Decidimos mantenernos totalmente alejados con todos nuestros aviones sobre cubierta, hasta pocos minutos antes del momento del rendez-vous. Luego, elevamos 8 Avengers TBM para rebuscar la zona hasta el ocaso del Sol.

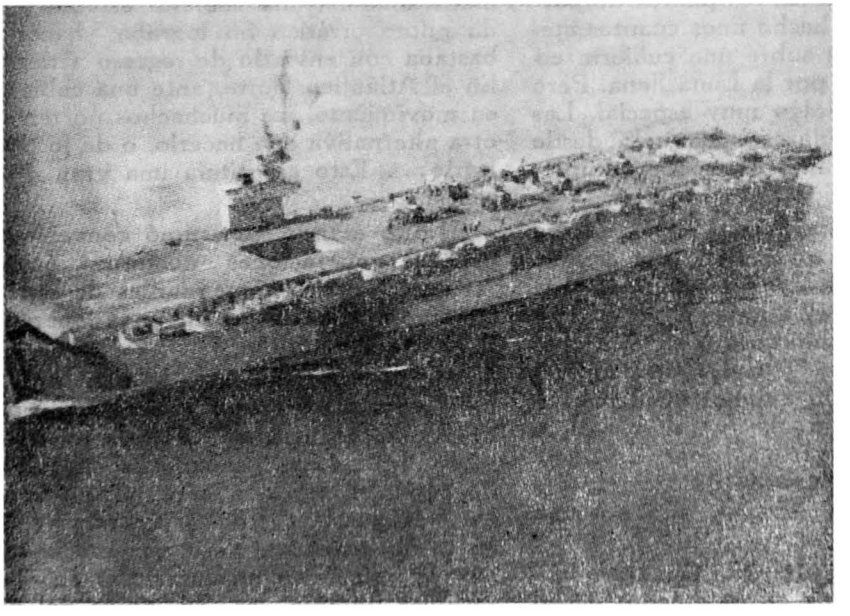
Tuvimos bastante trabajo esa tarde; dos de mis muchachos encontraron a la "vaca lechera" con un submarino al costado mientras otro esperaba su turno. Picando desde las nubes, les atacaron con cargas de profundidad y cuando los penachos de éstas desaparecieron, el océano quedó sembrado con restos náufragos. 32 sobrevivientes nadaban en medio de una mancha de aceite y los tres submarinos habían desaparecido. Esto ocurría poco antes de la puesta del Sol y a 40 millas del buque.

Era un día nublado y yo sabía que el crepúsculo no duraría mucho, de modo que era sumamente importante que los 8 aviones volvieran a bordo antes que obscureciera. Por supuesto, era más fácil decirlo que hacerlo.

Cada uno de los pilotos que estaban en el aire pensó que era esencial para el esfuerzo de guerra que él volara sobre la escena de la caza dándole un vistazo. A pesar de los urgentes mensajes de llamada desde el buque, todos se congregaron a echar su ojeada y cuando los vimos regresar ya el Sol se había puesto y estaba empezando a obscurecer.

Los primeros cuatro llegaron perfectamente a bordo, pero ocuparon mucho tiempo a causa de los malos acercamientos en la creciente obscuridad. El quinto aterrizó muy corrido hacia estribor y cayó con ambas ruedas hacia la pasarela de la galería con la cola asomada hacia el área de aterrizaje.

Este es el tipo de problemas que diferencia a los hombres de los niños: tres aviones en el aire, la obscuridad cerrándose y una cubierta obstruida. Nos portamos como niños chicos esa noche. Éramos un buque nuevo, por primera vez



El USS "Guadalcanal" uno de los 37 portaaviones clase Casablanca reabastecido en Casablanca antes de salir al histórico crucero durante el cual sus aviones hicieron dos cacerías en sus primeras dos noches de vuelo.

nos veíamos realmente presionados y las cosas se nos caían de las manos. Simplemente no fuimos capaces de aclarar el área de aterrizaje, no pudimos subir ese avión a cubierta para remolcarlo hacia proa, y ni siquiera logramos lanzarlo por la borda. Después de 10 minutos de inútil chapuceo estaba obscuro como boca de lobo y los pilotos que se encontraban en el aire estaban próximos a quedar sin gasolina.

Los aviones que habían aterrizado informaron haber visto un cuarto submarino. No es muy buena idea mostrar luces brillantes cuando uno cree que hay submarinos cerca, pero en este caso no había otra alternativa. Necesitábamos prender las luces para tener alguna oportunidad de atraer a nuestros muchachos a bordo.

Y así fue que nos iluminamos como un salón en una tarde de Sábado. Luego les hablé por radio, dándoles la siguiente indicación: "Esa cola se asoma solamente unos 15 pies en el área de aterrizaje. Si Uds. aterrizan un poco hacia la izquierda solamente de la línea central, todo irá perfectamente bien".

No dio resultado. A esas alturas todos estaban nerviosos. Los muchachos se acercaban demasiado rápido, muy alto o muy alejados hacia la izquierda. Finalmente, uno de ellos tomó una resolución desesperada, tocó la cubierta, dio un salto en el aire y se dio vuelta hundiéndose en el mar por babor. El destructor de guardia de avión recogió ilesos del agua a sus tres tripulantes.

¡Pero ya esto era demasiado! Hice que todos los buques prendieran sus luces de rebusca apuntadas hacia el agua. Abandonamos los otros dos aviones en el mar y recogimos sus tripulaciones, luego apagamos las luces y salimos de allí como "alma que lleva el diablo".

Lo que nos acababa de ocurrir no era más que un anticipo mínimo de lo que le ocurriría al Almirante Mitscher seis meses más tarde. Siempre me he preguntado por qué los escritores especializados han hecho tanta bulla respecto a la orden de Pete Mitscher de prender las luces, y estoy seguro que él también. En una situación como aquélla hay que prenderlas. Si uno es torpedeado y pierde su buque, mala suerte. Pero si no las enciende y pierde a sus pilotos, probablemente no podrá dormir por el resto de su vida...

Hasta finalizar ese crucero, solamente nos apegamos a los vuelos diurnos; nuestro oficial de señales de aterrizaje y los pilotos estaban demasiado impresionados con esa debacle para intentar nuevos aterrizajes nocturnos. Hicimos muchos vuelos, pero no vimos más submarinos alemanes. Era evidente que en esta etapa de la batalla del Atlántico el vuelo diurno era casi una pérdida de tiempo, excepto porque mantenía a los submarinos sumergidos hasta el obscurecer. Me decidí a tentar suerte en operaciones nocturnas durante el próximo crucero.

Mientras tanto, mi tripulación de la cubierta de vuelo aprendió a aclarar restos del área de aterrizaje. Todos los días arrastrábamos hasta la pista los restos del avión que había caído en la pasarela y lo echábamos nuevamente sobre el borde de la cubierta. Luego, mientras yo los vigilaba con un reloj marcador, los muchachos lo izaban otra vez sobre cubierta y lo remolcaban lejos del sistema de contención. Cuando llegamos de vuelta a Norfolk, se habían convertido en verdaderos expertos y podían aclarar cualquier estorbo en menos de cuatro minutos, pero estaban hasta la coronilla con esa tarea diaria y nuestro pobre y viejo Turkey, tan averiado, que no valía la pena repararlo, de modo que permití que nuestra jubilosa tripulación de cubierta le hiciera un entierro decente en el mar.

Para el siguiente crucero nos llegó un nuevo oficial de señales para el aterrizaje, el Teniente Jarvis R. Jennings, y un nuevo grupo aéreo, el VC-58, al mando del Capitán de Corbeta Dick Gould. Antes de zarpar los reuní y les dije lo que tenía en mente. Tan pronto como tuviéramos una buena Luna y mar llana, me proponía iniciar operaciones durante las 24 horas del día. Para los primeros aterrizajes nocturnos, mis pilotos tendrían Luna llena; a medida que la Luna fuera menguando gradualmente, esperaba que serían capaces de ir adaptándose a la obscuridad. Si no daba resultado, desistiríamos. Se usarían todas las luces de cubierta que estimáramos necesarias.

Tanto Jennings como Gould eran oficiales de gran personalidad. Se mostraron algo escépticos, pero estuvieron de acuerdo en que de nada servía salir, a menos que se hicieran vuelos nocturnos, y aceptaron hacer una tentativa.

Durante la primera mitad del crucero las condiciones no fueron adecuadas para dar este paso. Cuando la Luna estaba lo suficientemente llena, el cielo estaba cubierto o la mar gruesa. Volamos desde el alba al anochecer en una región donde, según la Décima Flota, había abundancia de submarinos, pero no encontramos ninguno.

Nos reabastecimos de combustible en Casablanca, volvimos al área cerca de las Azores y el 8 de abril de 1944, fecha que marca un hito en la historia de la aviación naval, encontramos las condiciones que nos convenían y dimos el pase a los vuelos nocturnos; teníamos Luna llena, un cielo claro y mar calma. Poco antes de la puesta de Sol lanzamos 4 Turkeys, completamente armados, que debían volver alrededor de las 22.30. Aunque tratábamos de permanecer serenos, todos teníamos un nudo en el estómago.

Nos demoramos tres horas en dar con el enemigo. Uno de nuestros Turkeys ubicó un submarino totalmente aflorado, cargando sus baterías, como a 30 millas del grupo de Tarea. Maniobró a favor de la Luna y acercándose al submarino claramente perfilado, dejó caer una sarta de cargas de profundidad. El ataque no lo averió en forma seria, pero lo sacudió fuertemente, obligándolo a sumergirse de inmediato.

Ahora teníamos el montaje perfecto para un grupo de persecución y caza desde portaaviones, un avistamiento seguro, a un alcance cercano, y el submarino con una batería baja. Mientras se mantuviera sumergido, sólo podría avanzar a un promedio de 4 nudos y no sería capaz de permanecer bajo el agua por más de 24 horas, de modo que tenía que aflorar para recargar su batería dentro de 100 millas, a lo más, del lugar donde fue avistado. El procedimiento normal de operación era mantener esa zona cubierta con aviones y atacarlo cuando aflorara nuevamente. Envié rápidamente a dos destructores al lugar del avistamiento y mantuvimos cuatro aviones en el aire durante toda la noche.

El Comandante del submarino pensó que el primer avistamiento lo había realizado un avión basado en tierra que pronto desaparecería. Sencillamente no podía creer que tenía un portaaviones a sus espaldas, a esa hora. El submarino afloró varias veces y nuestros aviones lo ubicaban obligándolo a sumergirse nuevamente. Cada avistamiento nos daba un nuevo dato para nuestros destructores y como a las 7 de la mañana siguiente, obtuvieron contacto de sonar con él.

Pero este Comandante de submarino sabía su oficio. Por varias horas nos dio una movida cacería. El submarino se escurría y nos esquivaba, se hundía, soltaba señuelos, e incluso envió una mancha de aceite y restos a la superficie. Muchas veces lo sacudimos en mala forma, pero no pudimos acabar con él. Finalmente, como a las 2 P.M. del Domingo de Gloria, llegó al final de su cuerda. Su batería se había agotado, su aire estaba ya viciado, además de los daños. Afloró, para dar la orden de abrir las válvulas de inundación y abandonar el buque. Rescatamos a 45 miembros de la tripulación incluyendo al Comandante.

Resultó que habíamos hecho toda una redada. Se trataba del U-515, uno de los submarinos ases de Hitler. Su Comandante era el Oberleutnant Werner Henke, condecorado con la Cruz de Hierro. Hasta la fecha había hundido 27 buques enemigos acumulando un total de 163 mil toneladas.

Durante la persecución del U-515 habíamos hecho un posible contacto con otro submarino como a unas sesenta millas. Después de recoger a Henke y sus hombres del agua, fuimos en persecución de este otro. Nuevamente mantuvimos aviones en el aire durante toda la noche y lo encontramos sobre la superficie, cargando sus baterías, justamente al amanecer de la mañana siguiente.

Tres aviones se lanzaron sobre él, saliendo del obscuro cielo occidental. Esta vez no hubo error, lo atacaron violentamente con ametralladoras, cohetes y cargas de profundidad, abriéndole totalmente el casco. Se hundió dejando solamente sus tres vigías nadando alrededor de sus restos; pero cuando llegamos

al lugar una hora más tarde, solamente un hombre estaba vivo. Hans Kastrup era su nombre. Todavía me envía una tarjeta para Pascua de Resurrección todos los años, desde Essen. Su submarino era el U-68, otro buque As, con un record de 30 unidades hundidas, totalizando 200.000 tns.

A todo esto, una cosa era evidente: en tres semanas de operaciones desde el alba hasta el anochecer, nada habíamos logrado. Pero en nuestras primeras dos noches de vuelo habíamos hecho dos presas. Esto confirmaba la eficacia del vuelo nocturno. La autonomía de nuestros Turkeys era de 4 horas. Manteníamos 4 en el aire en todo momento, de modo que por más que uno hiciera cambios en el programa de vuelo, había que recibir 8 aviones a bordo entre la puesta y la salida del Sol. A medida que la Luna empezó a menguar, seguimos saliendo y para la Luna nueva pudimos seguir adelante sin su luz. Los muchachos aterrizaban ya a bordo en medio de una obscuridad total, como si tuvieran ojos de buho. Pronto éste llegaría a ser un procedimiento standard de operación para todos los portaaviones de la Flota del Atlántico.

Nadie sabe mejor que yo que en realidad tuvimos un par de golpes de suerte muy grandes. Uno fue el conseguir dos presas sobre la marcha, pues nada puede dar a un proyecto dudoso, una mayor inyección de energía y aplacar los nervios, que un éxito inmediato y espectacular.

El otro fue lo relacionado con la iluminación. Nuestras luces de cubierta reglamentarias eran inútiles y tuvimos que improvisar. Aunque estábamos en una zona en la cual, según la Décima Flota, había un constante flujo de submarinos entrando y saliendo de la bahía de Vizcaya, usamos tanta luz como estimamos necesario, pudiéramos o no ocultarla. Cuando no había Luna durante las operaciones de aterrizaje, nos iluminábamos como en Broadway. Si hubiéramos sido torpedeados, me temo que habríamos tenido dificultades para justificarlo.

Pero esto es lo que los militares afectadamente llamamos "riesgo calculado", una vez que hemos logrado salir adelante con el asunto. Según la Academia de Guerra, un riesgo calculado es: un tiro en la obscuridad que uno adopta cuando no puede pensar en otra cosa. Si no resulta, es clasificado como una locura.

Otro factor que ayudó mucho fue un par de rescates notables: dos veces nuestros aviones fueron a parar al agua, de noche y a gran distancia del buque. En ambos casos las tripulaciones pensaron que estaban perdidas, pero el experto trabajo de nuestra central de informaciones de combate —y otros aviones— llevaron a los destructores al lugar y los salvamos. Varias veces los aviones perdieron toda su potencia radial. Nuestra eficiente CIC los ubicó inmediatamente y encendimos una gran luz de rebusca apuntada directamente hacia el aire para guiarlos de vuelta.

Cuando los pilotos saben que uno hará todo lo posible para ayudarlos, si se ven en dificultades, se sienten un poco más seguros al exponer sus vidas en un riesgo calculado.

Dos oficiales desempeñaron papeles claves en estas operaciones. Uno fue el Comandante de la Escuadrilla, Capitán de Corbeta Gould. Si él se hubiera opuesto, alegando: "Mis muchachos no están preparados para esto", yo no podría haberlos obligado. Estoy seguro de que él tenía algunas dudas respecto a la tarea. Sabía que por más de 20 años las operaciones desde portaaviones se habían hecho desde el alba hasta el anochecer. Pero tenía confianza en sus pilotos y ellos la tenían en él. Tuvo las agallas suficientes para decir: "Lo intentaremos", cuando habría sido fácil decir: "No se puede". Tomaba su guardia de costumbre en las noches obscuras y enseñaba a los demás lo que tenían que hacer.

El otro hombre clave fue el Teniente J.R. "Stretch" Jennings, mi Oficial de señales de aterrizaje. Sus señales no eran un aviso, eran órdenes directas que tenían que ser obedecidas. Con luz de día un piloto podía improvisar un poco, anticipándose al Oficial de Señales, atisbando la cubierta y usando a veces su propio criterio; pero no de noche, cuando la cubierta no podía verse. Tenía que confiar en el Oficial de Señales y éste debía ser casi un adivino para saber si esa pequeña luz que taladraba la obscuridad era rápida o lenta. Ambos casos podían ser

fatales, de modo que este Oficial tenía la vida de la tripulación de cada avión en sus manos. Había que tener nervios de acero, juicio certero y reflejos instantáneos para poder ondear la bandera de señales durante la noche.

Jennings tenía todos estos atributos. Era un tipo alto y desgarbado y los muchachos lo llamaban "Stretch". Solían decir que se estiraría desde su plataforma para coger el bastón de mando si empezaban a descarriarse. Usaba un micrófono de garganta para comunicarse con los pilotos, al mismo tiempo que agitaba las banderas.

Una y otra vez escuché a "Stretch" hablándole a un piloto nervioso en un mal acercamiento. Lo hacía de modo que los muchachos pudieran aterrizar diciéndose con orgullo: "Esto es fácil para un macanudo como yo".

También estuve en la sala de conferencias cuando "Stretch" bajaba de la cubierta de vuelo para decirles a los muchachos cómo se habían portado esa noche y su lenguaje me hacía sonrojar. Algunas veces era difícil creer que este hombre enojado y gritón, fuera el mismo que había estado cantando al aire canciones de cuna unos pocos momentos antes. Pero sin excepción todos los muchachos querían a este grandote y yo también.

A pesar de muchos aterrizajes malos, cuando la cubierta cabeceaba, no tuvimos estrellones graves ni heridos. Pero la mayoría de las canas que tengo me salieron en ese período.

Un beneficio marginal de este crucero, fue una verdadera cosecha de informaciones para la Oficina de Inteligencia Naval, que sonsacamos a la tripulación del U-515 mientras los tuvimos a bordo. Cantaron como canarios ante nuestros interrogadores de inteligencia y revelaron una cantidad de cosas muy interesantes. Pero eso es otra historia.

En nuestro siguiente crucero recibimos un nuevo grupo aéreo, el VC-8, comandado por el Teniente Norman Hodson. Se adaptaron al vuelo nocturno tan diligentemente como el VC-58 y así fue como de vuelta de aquel crucero nos trajimos al U-505 amarrado al extremo de un cable de remolque. Con esto quedaba demostrada la tesis del vuelo nocturno. Desde entonces, las operaciones durante todas las horas del día se volvieron un imperativo para todos los pequeños portaaviones del Atlántico.

Más de un año después, cuando me hice cargo del mando del "Hancock" (CV-19) en el Pacífico, la rutina de los grandes portaaviones de la Tercera Flota de Halsey era desde el alba al anochecer. Sus cubiertas de vuelo tenían el doble de superficie que los portaaviones pequeños y podían hacer 35 nudos. Cuando les hablé a los muchachos de las operaciones durante las 24 horas por un espacio de 21 días desde un portaaviones pequeño en el Atlántico, se mostraron escépticos y algunos sencillamente no me creyeron.

Hay dos observaciones finales que hacer. Al romper el hielo en un campo nuevo como éste, la iniciativa casi siempre tenía que venir desde abajo. No puede esperarse que el Alto Mando le ordene a uno salir y hacer algo, cuando por muchos años ha sido un hecho aceptado que no puede realizarse. Por la misma razón, si uno pide permiso para hacerlo lo más probable es que la respuesta sea negativa. La forma de probar el hielo delgado es poner el peso de uno encima y ver qué ocurre. No es conveniente para las úlceras, pero permite descubrir que el hielo era más firme de lo que uno creía...

Finalmente, y esto también es muy importante, hay que tener suerte. En realidad no puedo decirles cómo, pero el pequeño portaaviones "Guadalcanal", cariñosamente conocido por su tripulación como el buque que "se la puede", fue siempre muy afortunado.

★ ☆ ★