
EL PORTAAVIONES



“BUQUE CAPITAL”

*T.N. Mauricio Rodríguez Ruiz
Cartagena.*

INTRODUCCION

El concepto de “Buque Capital” aparece en la Batalla Naval en Salamina entre las flotas Griegas y Persas en el 480 a.C.

El “Buque Capital” fue el trirreme griego que demostró su superioridad sobre las galeras persas.

El concepto de “Buque Capital” se ha mantenido a través de los años hasta nuestros días. A pesar de los cambios ocurridos con el avance de la tecnología y las ciencias para la construcción naval y de armamentos.

En general, el concepto de “Buque Capital” puede concretarse en las siguientes características:

- Armamento: que posea armas necesarias para destruir, a la distancia máxima posible, cualquier blanco enemigo.
- Autonomía: que pueda navegar grandes distancias en relación con otros buques, sin necesidad de reabastecimiento.
- Supervivencia: que pueda resistir el efecto del ataque enemigo sin efectiva disminución de su capacidad operativa.

- Velocidad: que pueda maniobrar a una velocidad superior a la de cualquier enemigo potencial con armamento superior.
- Navegabilidad: que pueda mantener cualquier rumbo, velocidad conservando su capacidad ofensiva, cualesquiera sean las condiciones de mar, viento o visibilidad.
- Versatilidad: que pueda desarrollar variadas misiones con su dotación y equipo normal.

Desde la galera como "Buque Capital" en el lapso comprendido entre 480 a.C. y 1588 d.C., pasando luego al navío de vela desde 1558 hasta 1858, luego los blindados y acorazados entre 1858 y 1945, y desde esta fecha hasta nuestros días, el portaaviones.

1. HISTORIA

El 7 de diciembre de 1941 se realizó el sorpresivo ataque a Pearl Harbor. Aunque la escuadra de ataque incluía acorazados y destructores, el ataque fue exclusivamente aéreo, para un total de 354 aviones de bombardeo, bombardeo en picada, de caza y torpederos, que despegaron de seis portaaviones a una distancia de 470 kilómetros de Pearl Harbor. Este fue una versión moderna del ataque japonés a Port Arthur, el 5 de febrero de 1904 durante la guerra ruso-japonesa, en el cual diez pequeños destructores atacaron con torpedos a seis acorazados de la flota oriental rusa fondeada en la rada interior.

En enero de 1911, Eugene Ely, piloto civil, aterrizó y despegó su avión de una plataforma construida en el crucero *Pensylvania*, fondeado en la bahía de San Francisco. Esto no convirtió a dicho crucero en el primer portaaviones, pero sí dio principio a una idea que involucró el nuevo concepto de la dimensión aérea en la flota. El primer portaaviones, el *HMS Argus*, fue construido a partir de un casco mercante de 14.000 toneladas de desplazamiento, en el cual se construyó una cubierta de vuelo de 170 metros de largo.

El *Argus* fue un buque experimental; sus resultados llevaron al diseño de un segundo portaaviones británico construido sobre el casco de un "dreadnought", cuyo resultado fue el *Eagle*, portaaviones que llegó a servir en la Segunda Guerra Mundial. Fue puesto en servicio en 1920 y modernizado en 1932; tenía una cubierta de vuelo de 200 metros, un desplazamiento de 26.000 toneladas, velocidad de 24 nudos y capacidad para 21 aviones. Los Estados Unidos y Japón, muy rápidamente, adoptaron el nuevo tipo de buque de combate.

Los Estados Unidos construyeron el *Langley* en 1922, modificando el transporte carbonero, *Jupiter* con una cubierta de vuelo sin obstáculos de ninguna especie de 160 metros de largo.

Los japoneses construyeron el *Hosyo*, de 7.470 toneladas de desplazamiento, cubierta de vuelo de 155 metros, 26 aviones y velocidad de 25 nudos; puesto en servicio en 1923. El diseño y las condiciones operacionales de los portaaviones avanzaron rápidamente en los años 30. Al iniciarse la Segunda Guerra Mundial en 1939, los portaaviones jugaban papel importante en las Armadas de Gran Bretaña, Estados Unidos, Francia y Japón.

El tonelaje máximo de los portaaviones de la Segunda Guerra no excedió las 40.000 toneladas de los americanos Lexington y Saratoga.

Debido a las exigencias de la guerra, especialmente para misiones de escolta de convoyes, se construyeron portaaviones de escolta de menor tamaño, más fáciles de construir rápidamente que los llamados portaaviones de escuadra.

En la actualidad, el portaaviones ha alcanzado un alto grado de desarrollo especialmente en la Armada de los Estados Unidos. Los portaaviones de la clase Nimitz, con 92.000 toneladas de desplazamiento, son los buques de guerra más grandes construidos hasta la fecha. Tienen propulsión nuclear con dos reactores, capacidad aproximada de 100 aviones de diversos tipos y misiones, y su dotación excede de 6.000 hombres. Tienen cubierta de vuelo de dos pistas; una longitudinal y otra en ángulo de 20º hacia babor. Normalmente los aviones son lanzados por catapultas a vapor y aterrizan en la cubierta de vuelo.

La Armada de los Estados Unidos es la que verdaderamente ha desarrollado este tipo de buque de guerra como la máxima realización de buque capital, y ha realizado costosos programas de construcción.

2. EL PORTAAVIONES Y EL CONCEPTO DE BUQUE CAPITAL

Concretando las características consideradas podemos citar en referencia a cada una de ellas:

a. Armamento.

Todos los portaaviones tienen como armamento principal sus aviones. Estos pueden proyectar su poder ofensivo en un radio de 2.000 kilómetros o más, que puede ser considerado como radio táctico. Los aviones atacan con bombas o misiles con ojivas convencionales o nucleares, y se defienden con misiles y cañones. El armamento secundario de los portaaviones consistía en cañones de 8 pulgadas para defensa contra buques de superficie. En la actualidad el armamento secundario del portaaviones consiste en misiles y cañones antiaéreos para la defensa contra el ataque de aviones.

b. Autonomía.

Ocho mil a diez mil millas náuticas. Para los portaaviones de propulsión convencional que se reabastecen de combustibles y abastecimiento en el mar puede extenderse indefinidamente. Los portaaviones de propulsión nuclear tienen autonomía en cuanto a propulsión prácticamente ilimitada; no así en lo que se relaciona con combustible y abastecimientos del arma aérea, y deben ser reabastecidos en el mar desde transportes de apoyo logístico de portaaviones. La autonomía operativa de un portaaviones depende del consumo del arma aérea y de la capacidad de los transportes que forman parte del grupo de tarea.

c. Supervivencia.

Aunque los primeros portaaviones tenían blindaje en las cubiertas de vuelo y en los costados vitales, nunca se pretendió proteger estos buques de gran volumen y

superficie externa contra proyectiles superiores a 6 pulgadas. Los portaaviones nucleares ni siquiera han incluido tal protección mínima de blindaje en su diseño, y confían en su grupo aéreo de defensa y en sus propias armas para mantener cualquier posible atacante a distancia. El diseño de estos buques da gran importancia a la compartimentación del casco y de ahí vienen sus probabilidades de supervivencia a un ataque masivo.

Con el desarrollo de los misiles tácticos con alcance de hasta 3.000 kilómetros, y considerando que estos misiles pueden ser "inteligentes" (expresión que corresponde a un misil que apuntando hacia un área puede identificar el blanco, adquirir su sistema electrónico de guía al blanco y gobernar el misil hasta el punto de impacto), la defensa es cada vez más compleja. Aunque los portaaviones están equipados con elementos de contramedidas para la guerra electrónica, la duda subsistente es si en este caso la defensa podrá prevalecer contra el ataque bajo todas las posibles condiciones, incluyendo misiles-crucero que se aproximan al blanco en vuelo rasante y que por lo tanto no deja mucho tiempo para activar una contramedida efectiva, entre el momento de su detección y el momento del impacto.

En resumen, la supervivencia de un portaaviones, considerado el cuadro táctico prevaleciente en dos épocas muy diferentes, es hoy en día tanto más dudosa que la supervivencia de los acorazados tipo dreadnought en la batalla de Jutlandia.

d. Velocidad.

Los primeros portaaviones tenían velocidades de 20 a 24 nudos; más que suficiente para aviones que despegaban y aterrizaban a menos de 27 nudos. La Segunda Guerra Mundial y la postguerra trajeron notable desarrollo de la aviación militar y civil; los portaaviones debían ahora acomodar aviones con velocidades de despegue y aterrizaje superior a los 100 nudos. Así, la velocidad máxima de los portaaviones más modernos está entre los 30 y 35 nudos; además, se utilizan catapultas para despegue y sistemas de control para el aterrizaje en cubierta que permiten operaciones de vuelo aún en las condiciones más adversas.

e. Navegabilidad.

El portaaviones de propulsión nuclear, de 92.000 toneladas de desplazamiento, puede navegar y mantener sus operaciones casi independientemente de las condiciones de viento y mar. Para lanzar aviones con catapulta pondrá proa al viento; para recibir aviones gobernará de manera de tener el viento relativo directamente en contra, a lo largo de la cubierta de vuelo. El avión es desacelerado por el gancho de aterrizaje asegurado a la guaya de frenado y así su carrera en cubierta es muy corta.

f. Versatilidad.

El portaaviones es en la fecha el buque capital con mayor versatilidad de todos los buques capitales del pasado. Puede cumplir las misiones de los acorazados, operar como unidades de la línea de batalla, como lo hicieron en Midway y las otras grandes batallas del Pacífico, controlar el tráfico marítimo del adversario, servir de apoyo a fuerzas militares invasoras o de retirada. En cada una de estas

misiones el portaaviones puede proyectar su armamento principal a 2.000 kilómetros o más de distancia; además el portaaviones puede cumplir misiones que no estaban dentro del alcance de los acorazados: ataque a centros industriales o estratégicos en el interior del territorio enemigo, misiones de reconocimiento y misiones de ataque a blancos navales mucho más allá del máximo alcance potencial enemigo.

3. EL PORTAAVIONES ACTUAL

Por muchos años los Estados Unidos han estado adelante en el desarrollo de programas de construcción de portaaviones, pero recientemente países como Inglaterra, Francia, La Unión Soviética, Italia y España, han decidido iniciar programas de construcción de portaaviones más pequeños que cubren sus necesidades, no con la capacidad aérea de los considerados superportaaviones clase "Nimitz", pero con un componente aéreo de helicópteros y aviones de despegue vertical, o de pistas cortas, tan eficaces como los aviones clásicos.

Es así como Inglaterra recientemente comisionó al "Ark Royal", último de tres del tipo "Invencible", cuya eficacia se puso a prueba en la guerra de las Malvinas. Francia prevé la sustitución de sus portaaviones "Foch" y "Clemenceau", que deben ser retirados del servicio dentro de una docena de años. La Unión Soviética con el "Kiev", primero de cuatro de este tipo, continúa sus programas de modernización. Italia recientemente comisionó al "Giusseppe Garibaldi" y España el portaaviones "Príncipe de Asturias".

Los Estados Unidos continúan desarrollando sus programas de construcción de este tipo de buque capital, como incremento del poder naval de su flota; por esto se comenta en más detalle sus tipos de portaaviones.

En la actualidad, la Armada de los Estados Unidos, tiene catorce portaaviones activos: (el último comisionado en 1987), cinco de propulsión nuclear (CVN) y nueve de propulsión convencional (CCV). No se tiene en cuenta el Lexington utilizado para entrenamiento. Bajo normal operación, dos portaaviones son desplegados al Mediterráneo y dos a las regiones del Océano Indico y Océano Pacífico Oeste. Los restantes permanecen desplegados o en tránsito en áreas de interés, asignados a las flotas de tarea en maniobras y otros tipos de entrenamiento, o en mantenimiento. Recientemente, los portaaviones en áreas de crisis fueron de vital importancia para el apoyo de operaciones, como por ejemplo en Libano, la invasión a Granada en octubre de 1983, y el bombardeo a Libia.

Actualmente están en construcción dos nuevos portaaviones autorizados por el Congreso durante la administración Reagan: los "George Washington" y "Abraham Lincoln". Una vez en servicio el "Washington" y el "Lincoln", podrían ser retirados del servicio el "Midway" y el "Coral Sea" construidos durante la Segunda Guerra Mundial. Además serán sometidos a gran modernización los cuatro portaaviones convencionales de la clase "Kitty-Kawk".

Hay cuatro portaaviones de las clases "Hancock" y "Essey" en reserva. Se hacen esfuerzos desde 1970 para iniciar la construcción de portaaviones menores para el control del tráfico marítimo (SCS), de aproximadamente 13.735 toneladas de desplazamiento a máxima carga, y como elemento aéreo 17 heli-

cópteros SH-3 Sea King y 3 aviones AV-8 Harrier. Portaavión de apoyo VSTOL (VSS) de aproximadamente 29.130 toneladas de desplazamiento a máxima carga, y aproximadamente 30 VSTL (Harrier) y helicópteros. Portaaviones medianos (CVV) de aproximadamente 58.800 toneladas de desplazamiento a máxima carga, y aproximadamente 50 aviones.

Estos portaaviones son todavía motivo de discusión y se encuentran en planes; su construcción sería un complemento, y no necesariamente reemplazarían a los portaaviones ya existentes. También existen programas para mejorar los equipos para la guerra electrónica en todos los portaaviones.

CONCLUSION

El portaaviones se erige como el buque capital del presente. Las Armadas de las superpotencias tienen la intención de crear grupos de combate con portaaviones, como cuerpo principal, capaces de enfrentar cualquier oponente en cualquier tipo de conflicto, mantener su presencia en áreas de interés del tercer mundo, proteger sus rutas vitales de navegación, garantizar los instrumentos de las políticas nacionales, mantener la disuasión y principalmente incrementar el poder naval.

BIBLIOGRAFIA

- FARR COURBIS, Raúl. Buques Capitales. Revista de Marina Armada de Chile. 5, 1986.
- MARITIME DEFENCE. Vol. 10 Nº.12 december 1985.
- THE SHIPS AND AIRCRAFT OF THE US FLEET, Thirteenth Edition.