

como si el caos fuera a



comenzar



// SARATOGA //

ISLA DE ACERO

UNA FORTALEZA ATOMICA EN PIE DE GUERRA

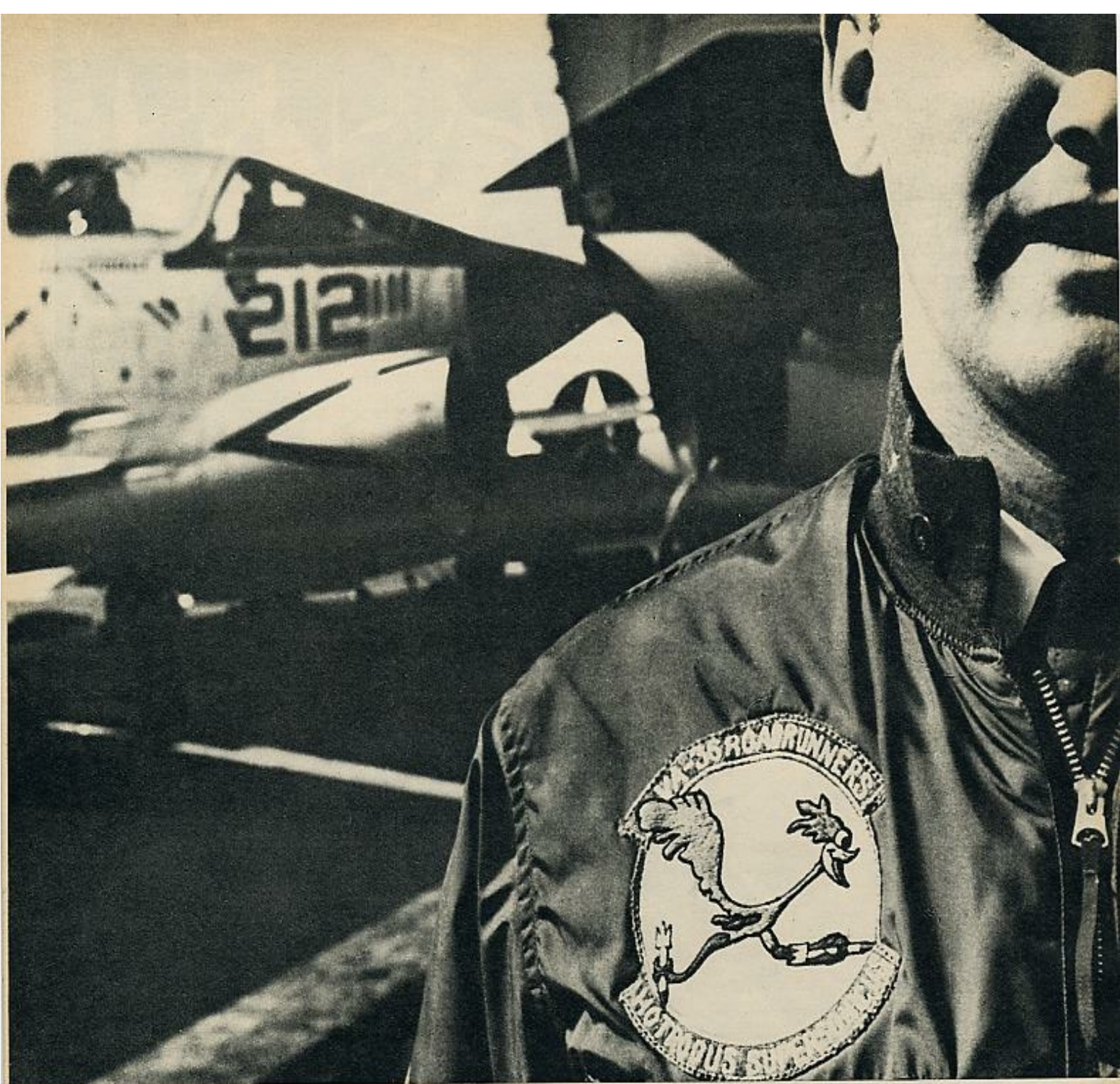
CUATRO MIL HOMBRES HABITAN
EL GIGANTESCO PORTAAVIONES
DE LA VI FLOTA NORTEAMERICANA

SARATOGA



Un avión «Demon» a punto de aterrizar sobre el puente llevan los tripulantes del portaaviones. Bajo el texto, catapulta a vapor. Por este procedimiento, un pesado a hasta una velocidad de 250 millas por hora. Las fuer

El «Saratoga» es un portaaviones de 78.000 toneladas de desplazamiento. Junto con el «Enterprise» —86.000 toneladas— y los destructores de escolta, así como los barcos que transportan proyectiles-cohetes teledirigidos, componen la «Fuerza de Choque 60», la vanguardia de la VI Flota norteamericana. Uniendo los grupos aéreos de estos dos superportaaviones se obtiene un poder destructivo mayor que el de todas las fuerzas aéreas que intervinieron en la Segunda Guerra Mundial. El alcance de esta potencia llega a ser de mil millas. Son los barcos de guerra más grandes y caros jamás construidos. En una encrucijada bélica, los efectivos de la VI Flo-



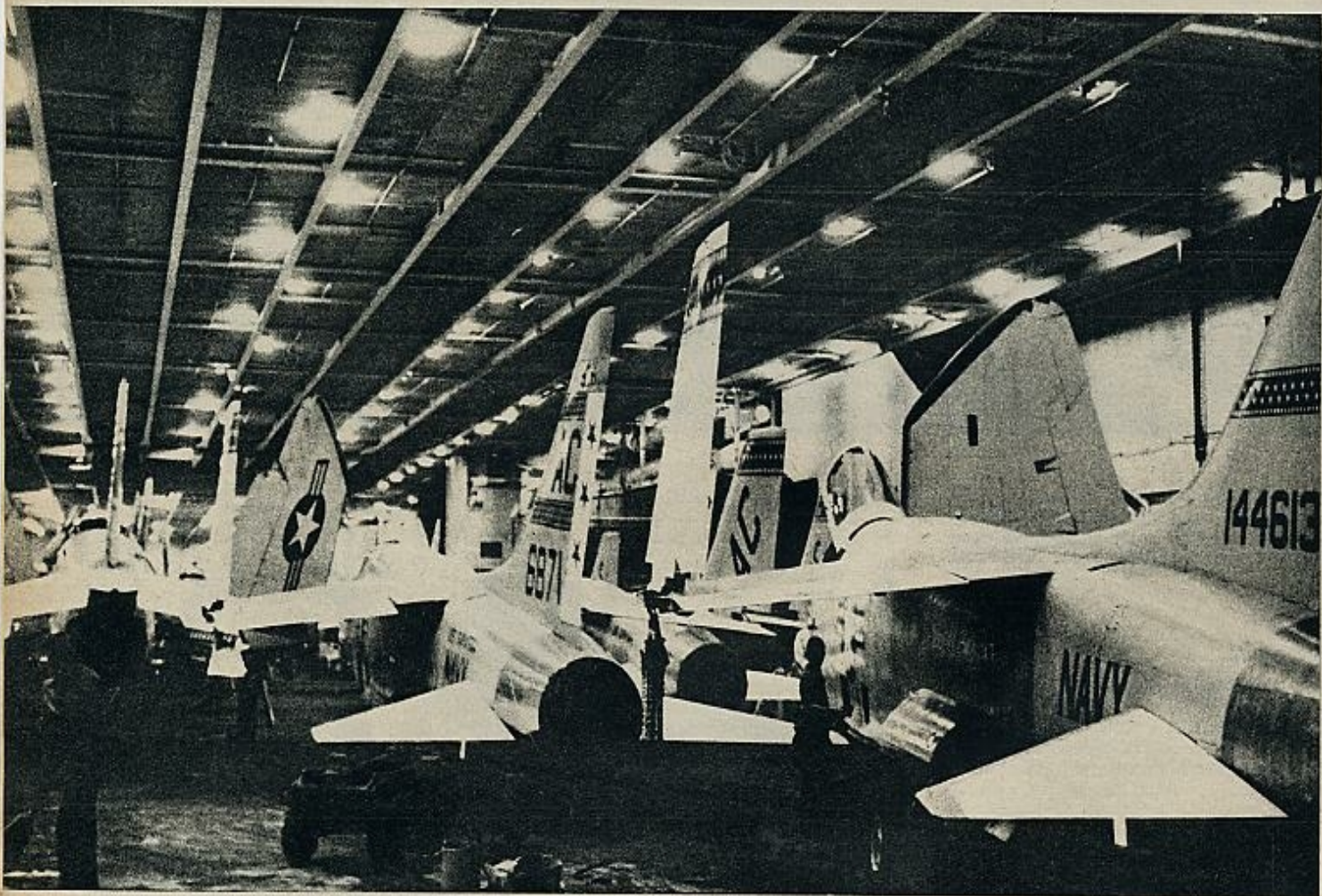
del «Saratoga». Sobre estas líneas, la divisa en latín que un avión «Demon» a punto de ser lanzado desde una vión puede ser proyectado desde un punto de reposo zas de cubierta usan orejeras para librarse de los ruidos.

ta pueden aumentarse con la «Fuerza de Choque 60», formada por destructores y otro portaaviones provisto de grupos aéreos especialmente entrenados para atacar a los submarinos enemigos. La VI Flota se compone de cincuenta barcos, veintidós mil hombres y doscientos aviones que pueden moverse y combatir, durante tres meses, sin que se agoten sus provisiones. El vicealmirante Gentner, jefe de la VI Flota, opina que un poderoso ataque llevado a cabo por submarinos enemigos plantearía un grave problema si se prolongase durante cierto tiempo. Pero, tal vez, nadie piensa que una guerra —nuclear, se entiende— pueda durar mucho tiempo...

El vicealmirante Gentner ondea su es-

SIGUE





El vicealmirante William Gentner, comandante de la Fuerza 60, a bordo del buque insignia «Springfield» (foto superior). Sobre estas líneas, el hangar del «Saratoga». Tiene capacidad para noventa aviones, dispuestos a emprender el vuelo en cualquier momento. Los aviones están todos equipados con el armamento más moderno.

tandarte en el «Springfield», un crucero provisto con proyectiles cohetes teledirigidos, equipado como Cuartel General de la Flota.

El «Saratoga» da la impresión de estar preparado para una guerra inminente. Este aire de inquietud, de alerta, impregna todo el barco. Se siente, sobre todo, por la noche, cuando el laberinto de pasillos y escaleras que cruzan los 310 metros de longitud y 80 metros de manga del barco se ven iluminados solamente por lámparas rojas a la altura de la rodilla; la luz roja no dificulta la visión nocturna. El puente está cerrado por una gran superficie rectangular de cristal inclinado, a prueba de metralla. El timonel, sentado, maneja un volante semejante al de un coche deportivo. Ante el asiento del capitán hay una pantalla de televisión en la que puede contemplar el aterrizaje de sus aviones. Al frente, más allá del cristal, la proa del «Saratoga» corta las aguas a una velocidad de diecisiete nudos por hora.

Los aviones van regresando a sus hangares después de un vuelo nocturno rutinario. El costado de babor del puente de mando se asoma a la cubierta de vuelo. Una batería de reflectores rojos lanza un brillo fantasmal sobre los aviones aparcados en torno a la estructura del puente. Pero la luz roja no atraviesa una gran distancia en la oscuridad; la cubierta angulada en que los aviones han de aterrizar está a oscuras excepto la triple línea de luces que la señalan. Los aviones con motor a reacción acostumburan a aterrizar a gran velocidad: poseen un gancho que queda prendido a unos cables de freno que aminoran la marcha. El avión plega sus alas y rueda sobre cubierta hasta detenerse bajo los focos del puente. Es una operación peligrosa que se repite cada treinta y cinco segundos, el espacio de tiempo que separa un aterrizaje de otro.

Por el día, el misterio y la amenaza desaparecen. El puente brilla a la luz del Mediterráneo. La cubierta de vuelo se ve en toda su amplitud, y una pequeña franja de mar azul aparece entre ella y el horizonte. Delante del puente, hacia popa, unas líneas en la cubierta señalan el lugar en que se encuentran las catapultas de vapor, capaces de lanzar un pesado avión a reacción, que un instante antes estaba parado, a una velocidad de cuatrocientos kilómetros por hora. En un caza a reacción «Demon F3B», el piloto pone en marcha el motor. El «rugido» es tan intenso que todo el personal de cubierta lleva cascos con protectores

para los oídos. El ruido de los motores va adquiriendo un tono más agudo hasta convertirse casi en un silbido: la catapulta se dispara con un golpe que resuena en todo el barco. Y el «Demon» se eleva hacia el horizonte expulsando vapor oscuro por los orificios de salida de sus motores, en tanto que una nube de vapor blanco se dispara desde la catapulta.

Muy por encima de la cubierta de vuelo, coronando la estructura del puente, se encuentra el equipo de radar del «Saratoga», tan secreto que está terminantemente prohibido fotografiarlo. En el radar se basa la esperanza de supervivencia del portaaviones en tiempo de guerra. Además de su potente equipo propio, los destructores de escolta actúan también como receptores de señales de radar. Y más lejos todavía, unos bimotrices, que llevan una enorme estructura en forma de seta encima del fuselaje, actúan también como receptores volante de radar, a centenares de kilómetros del «Saratoga». Mucho antes de que un avión enemigo pueda atacar, los «Crusaders» —volando a una velocidad casi doble de la del sonido— y los «Demon» —a 1.120 kilómetros por hora— estarán en el aire. Van equipados con cañones y proyectiles. Cada avión puede destruir ocho bombarderos enemigos en un solo vuelo. No puede decirse que el «Saratoga» esté dotado de mucho armamento; pero posee proyectiles teledirigidos y, sobre todo, impulsado por energía nuclear, puede desplazarse a gran velocidad.

Las escuadrillas de ataque del «Saratoga» están equipadas con «Skyhawks», «Sky Raiders» y «Skywarriors». En las seis salas en que las tripulaciones están dispuestas, los pilotos reciben instrucciones y están preparados para una guerra inminente. Cada uno conoce cuál ha de ser su blanco, pero ignora el de los demás.

Como ciertos tipos de bombarderos no pueden aterrizar de nuevo con un arma nuclear a bordo, no se realiza ningún vuelo de prácticas con bombas nucleares. Si los pilotos fueran lanzados con ellas sabrían de antemano que se trataba de un ataque real y que no cabía volverse atrás.

Una vez que el «Saratoga» ha lanzado su fuerza de ataque nuclear no podría recuperarla de nuevo. El sistema de seguridad funciona dentro del barco. Si el capitán Moore recibiera una determinada comunicación en clave, él y otro oficial del barco —deben ser necesariamente dos— abrirían una caja fuerte donde encontrarían un sobre cerrado conte-



El teniente J. G. Benoit estudia la ruta a seguir antes de lanzarse hacia el espacio en su «Skyhawk». Los pilotos del «Saratoga» están siempre dispuestos para efectuar cualquier tipo de acción bélica.

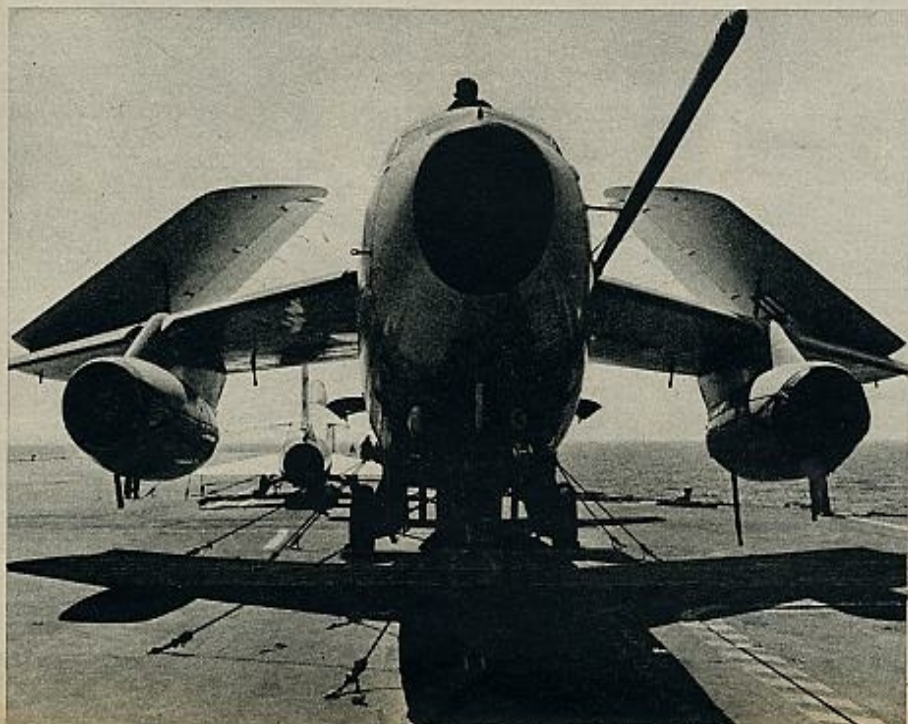
niendo las órdenes apropiadas según esa comunicación en clave. El comandante del Grupo Aéreo dirigiría personalmente una de las fuerzas nucleares de choque. En el «Saratoga» se respira la sensación de riesgo y peligro, pero también la de una profunda seriedad. El teniente J. G. Benoit, un piloto de veinticinco años que tiene a su cargo un «Skyhawk» dice: «En realidad, no quiero arrojar una bomba sobre nadie, pero es nuestra misión. La decisión para hacerlo no descansa sobre mis hombros, sino sobre los de aquellos que conocen los hechos y saben qué es lo que debe hacerse».

Cuatro mil hombres viven en el «Saratoga». Es, por lo tanto, una pequeña ciudad y les proporciona todos los servicios de una ciudad, excepto bebidas y mujeres. Cuatro salas de motores con turbinas de vapor adaptadas para gasolina —el vapor debe estar a una presión de 1.200 libras— son la fuerza impulsora del «Saratoga», que puede desplazarse a una velocidad máxima de 30 nudos. Las salas de máquinas son lugares llenos de calor y ruido, pero cada una de ellas está controlada desde otra sala con aire acondicionado y desprovista de ruidos, en la que los técnicos, sentados ante una mesa con cincuenta y cuatro pulsadores para el control remoto, pueden observar y manejar cada pieza del equipo. En una sala central de control el oficial dirige, no sólo todas las salas de calderas, sino también las instalaciones encargadas de suministrar luz, aire acondicionado y agua potable al buque. Ante su mesa hay un panel cuadrículado de control que mide once metros de largo por dos de alto.

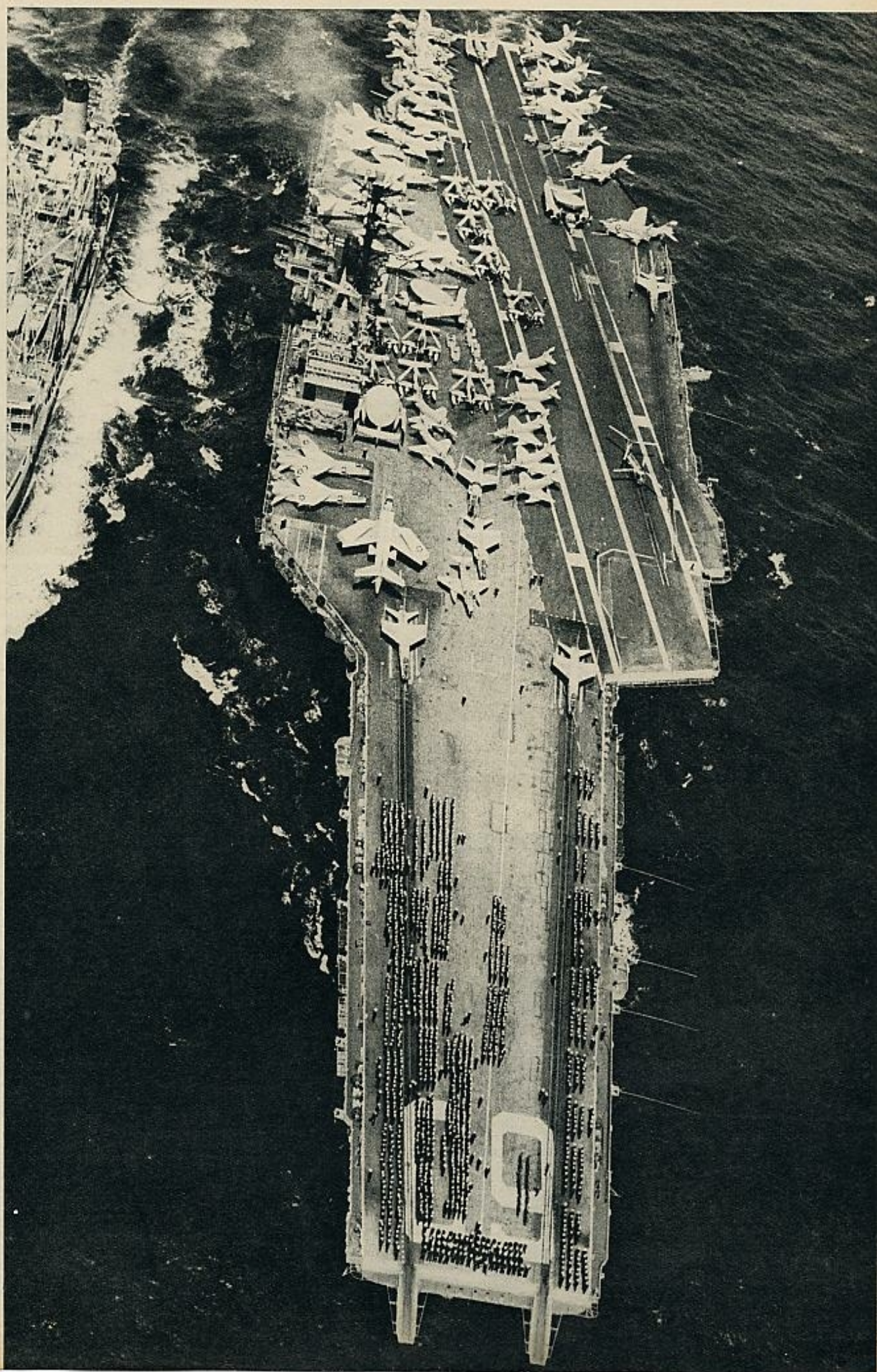
Entre los sectores más vitales y secretos del buque se encuentra el de comunicaciones, fundamental ahora como siempre en la clave de la guerra marítima. Este equipo es tan complicado y está distribuido de tal modo por todo el portaaviones que, según la expresión del comandante Tadlock, oficial de comunicaciones, «no podrían dejarnos totalmente incomunicados sin destruir el buque». El cifrado y descifrado de los mensajes se efectúa electrónicamente, por lo que una vez dentro del centro de comunicaciones toda la información y las órdenes están en escritura normal. So-

SIGUE

Este avión es un «Sky Raider» con sus alas plegadas listo para permanecer en el hangar. El «Saratoga» dispone de seis habitaciones donde los pilotos están de guardia permanente, por turnos, durante las veinticuatro horas del día. En el portaaviones americano se respira continuamente el clima de guerra.



SARATOGA



Esta vista aérea del portaaviones americano «Saratoga» permite ver la enorme superficie de esta isla de acero, fortaleza atómica en permanente pie de guerra. La tripulación del «Saratoga» está compuesta por cuatro mil hombres que viven como si ya se hubiese declarado la guerra.



bre los doce oficiales y los cien hombres que constituyen el personal de comunicaciones se hace una investigación como medida de seguridad. Hay setecientos mecanismos electrónicos en el «Saratoga».

El hombre que rige los destinos de esta inmensa plataforma marítima es el capitán Frederick T. Moore, de cuarenta y nueve años. Algunas veces se ha planteado la responsabilidad que tendría al lanzar un ataque nuclear, seguramente la orden más horrible que pueda dar un oficial de la marina: «He pensado en ello bastante —dice el capitán Moore—. Creo que pensaría que estaba haciendo un trabajo normal, como en las misiones que se me encomendaron durante la segunda guerra mundial. Experimentaría la misma sensación con respecto a una guerra atómica que en una guerra normal.»

Esta gran Isla de acero, debido a su movilidad, es invulnerable a los proyectiles cohete. Solamente pueden causarle daño los ataques aéreos o los submarinos. Con su doble cubierta y el sistema de control de daños puede sobrevivir a los bombas convencionales, pero no a las nucleares. Es particularmente vulnerable a los proyectiles dirigidos como el «Skybolt», lanzados desde aviones, pues todavía no se conoce ningún método para interceptar dichos proyectiles. El submarino, especialmente si dispara torpedos con cabeza nuclear, es otro grave peligro. Los mecanismos para la detección submarina son básicamente los mismos que estaban en práctica durante la Segunda Guerra Mundial. Pero la mejor defensa del «Saratoga» contra los submarinos es su velocidad. Sin embargo, un submarino nuclear puede igualar la velocidad del «Saratoga» en inmersión. La propulsión nuclear, debido a que produce muy poco ruido, es también más difícil de detectar por el sistema de «sonar» a base de ecos.

En último extremo, el «Saratoga» puede ser sacrificado. Mientras consiga poner en el aire sus aviones antes de que se produzca un ataque aéreo o submarino que lo hiera mortalmente, podrá castigar de modo terrible el mismo corazón del país enemigo.

C. BARNETT

(Fotos STEPHEN COE-CAMERA PRESS-ZARDOYA)



Los hombres del «Saratoga» también tienen algún momento de esparcimiento. Los aficionados al «jazz» han formado un quinteto y pasan algunos ratos tocando. El domingo por la mañana hay unos oficios religiosos para la tripulación. El «Saratoga», portaaviones de la VI Flota, desplaza 78.000 toneladas.