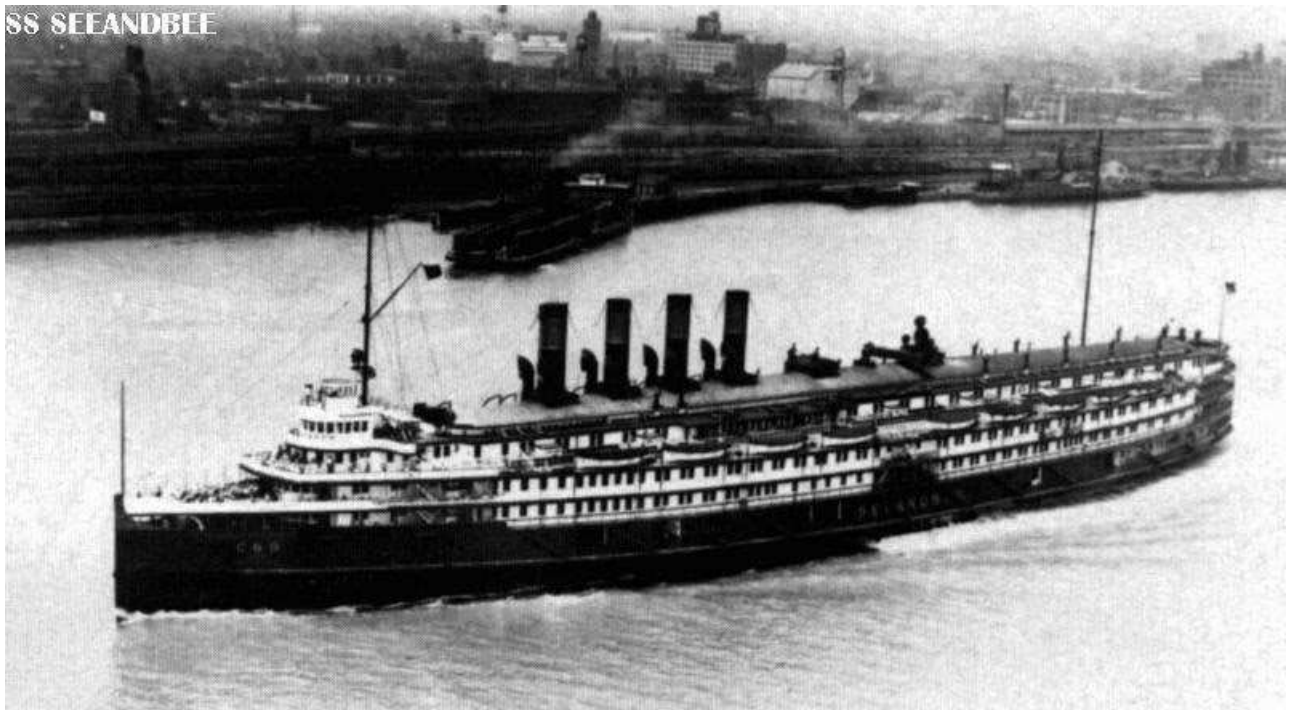


Portaaviones de agua dulce

por [Kurt Steiner](#) el Vie Feb 29, 2008 7:14 pm

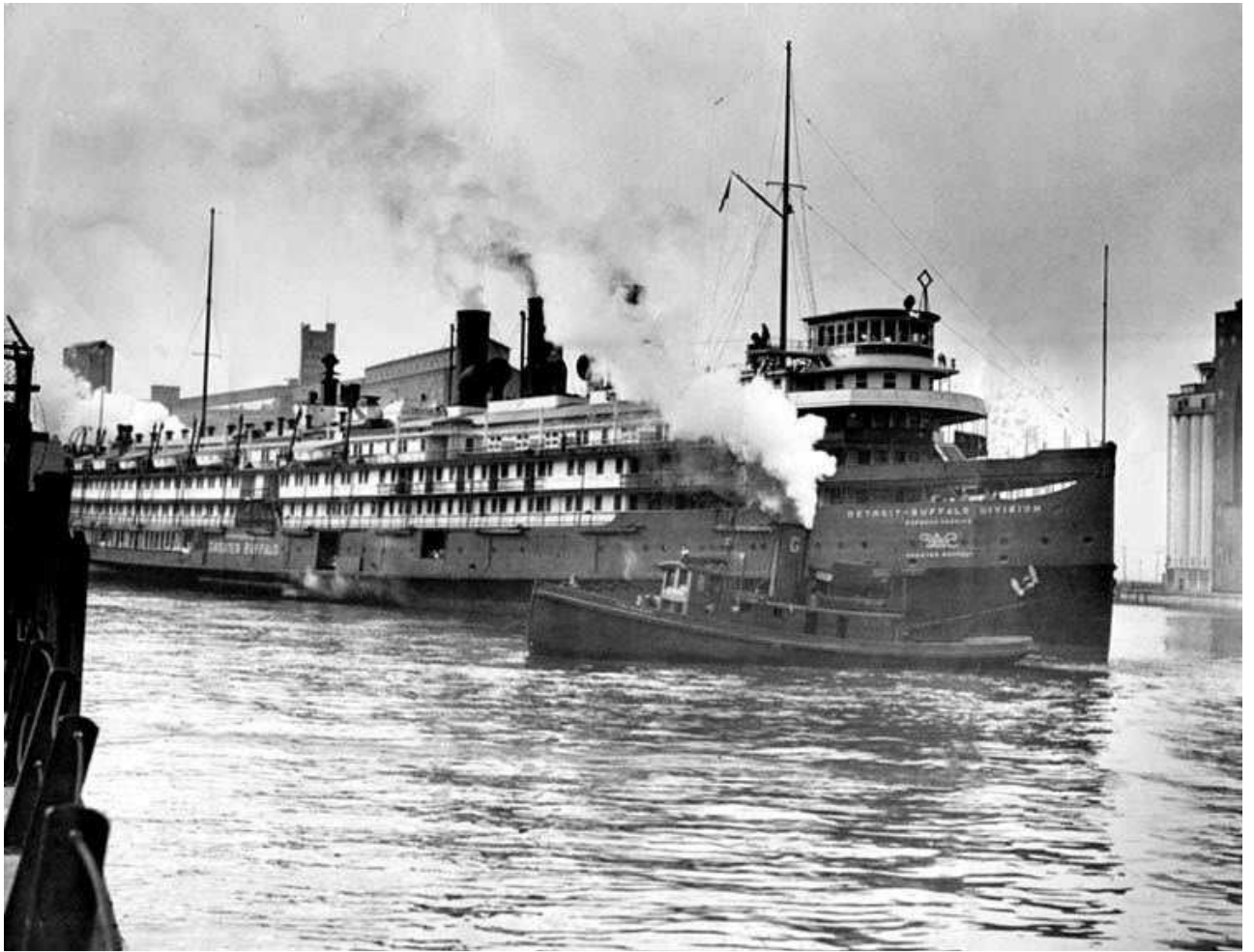
En 1942, la Marina de EEUU. tenía la imperiosa necesidad de entrenar y calificar a sus pilotos en operaciones de aterrizaje y despegue en cubierta, así como también a las tripulaciones de los portaaviones a formar equipos para el manejo de los aviones en cubierta. Sin embargo, no podían apartar ninguno de los portaaviones en servicio para esta tarea, era el momento dónde las necesidades del Pacífico hacían que fuera imposible distraer alguno para tareas de entrenamiento, y sin embargo, sus necesidades crecían exponencialmente debido al plan de construcciones de portaaviones de flota y de escolta. Es ahí cuando el Ministerio de Marina decide convertir dos viejos buques de paletas y calderas de carbón de los Grandes Lagos, *Seeandbee* y el *Greater Buffalo*, en portaaviones de entrenamiento, eliminando la sobreestructura y montando una plataforma de vuelo con fines únicamente de apontaje y despegue, careciendo de hangares o talleres alguno. El *Seeandbee* es adquirido el 12/3/42 y sus trabajos de conversión comienzan el 6/5/42, siendo comisionado el 2/8/42, día en que es bautizado *USS Wolverine* y comienza con sus operaciones vuelo en Febrero de 1943.



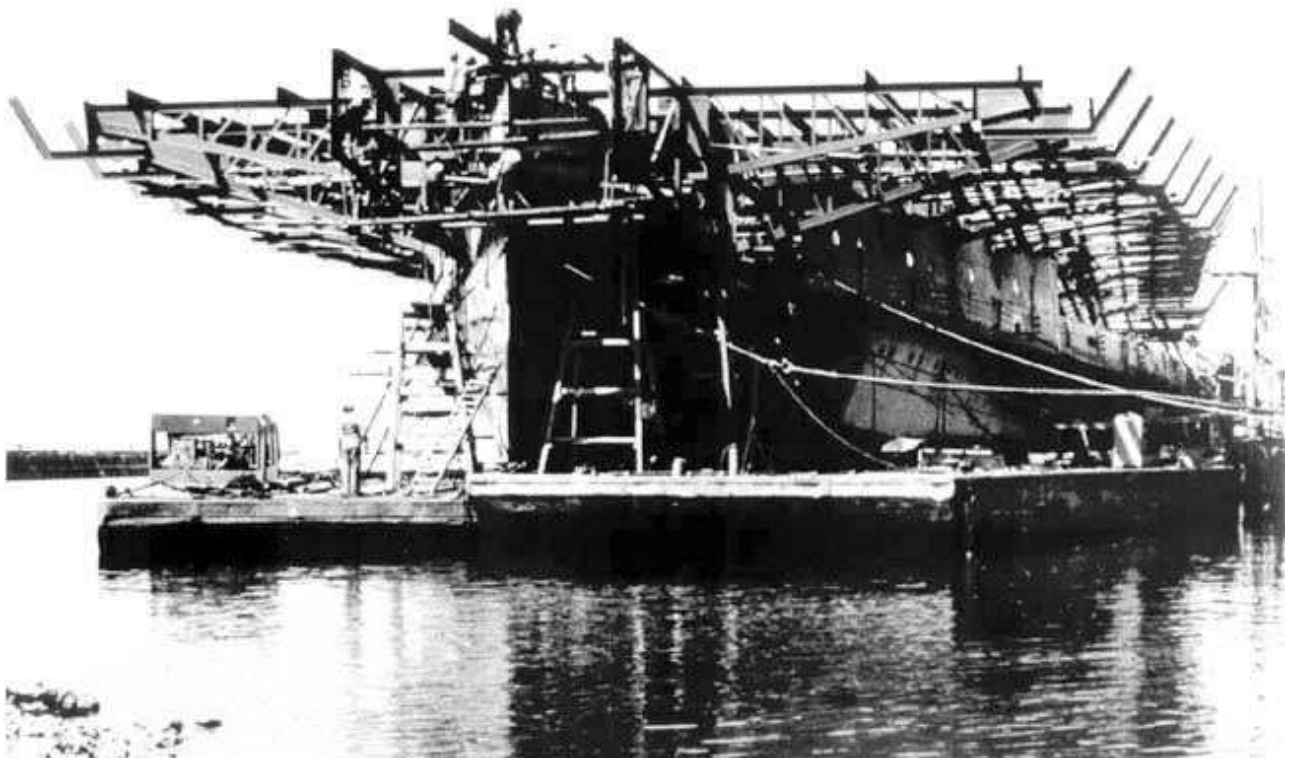


El *Greater Buffalo* es adquirido el 7/8/42 , nombrado USS Sable el 19/9/42 y comisionado en tareas de entrenamiento en Mayo de 1943.

El Greater Búffalo

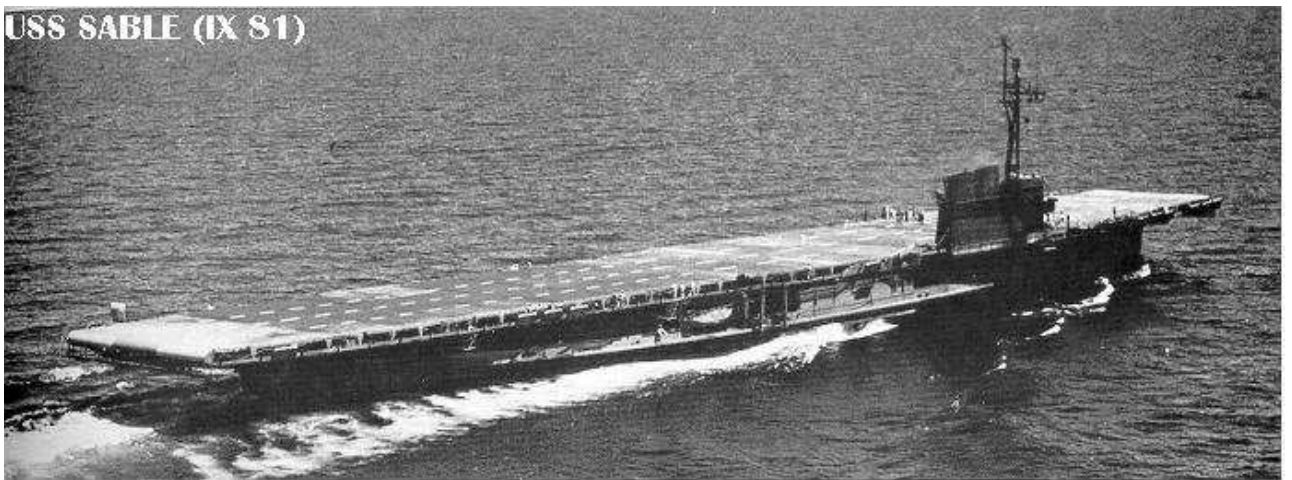


Una foto de los trabajos de conversión del USS Sable



El USS Sable

USS SABLE (IX S1)



Ambas naves fueron destinadas a la Base Naval de Glenview, en la ciudad de Chicago en los Grandes Lagos, ámbito donde desarrollarían toda su carrera, sin que sus cascos jamás tocaran el agua salada del mar

Los portaaviones en la Base de Glenview

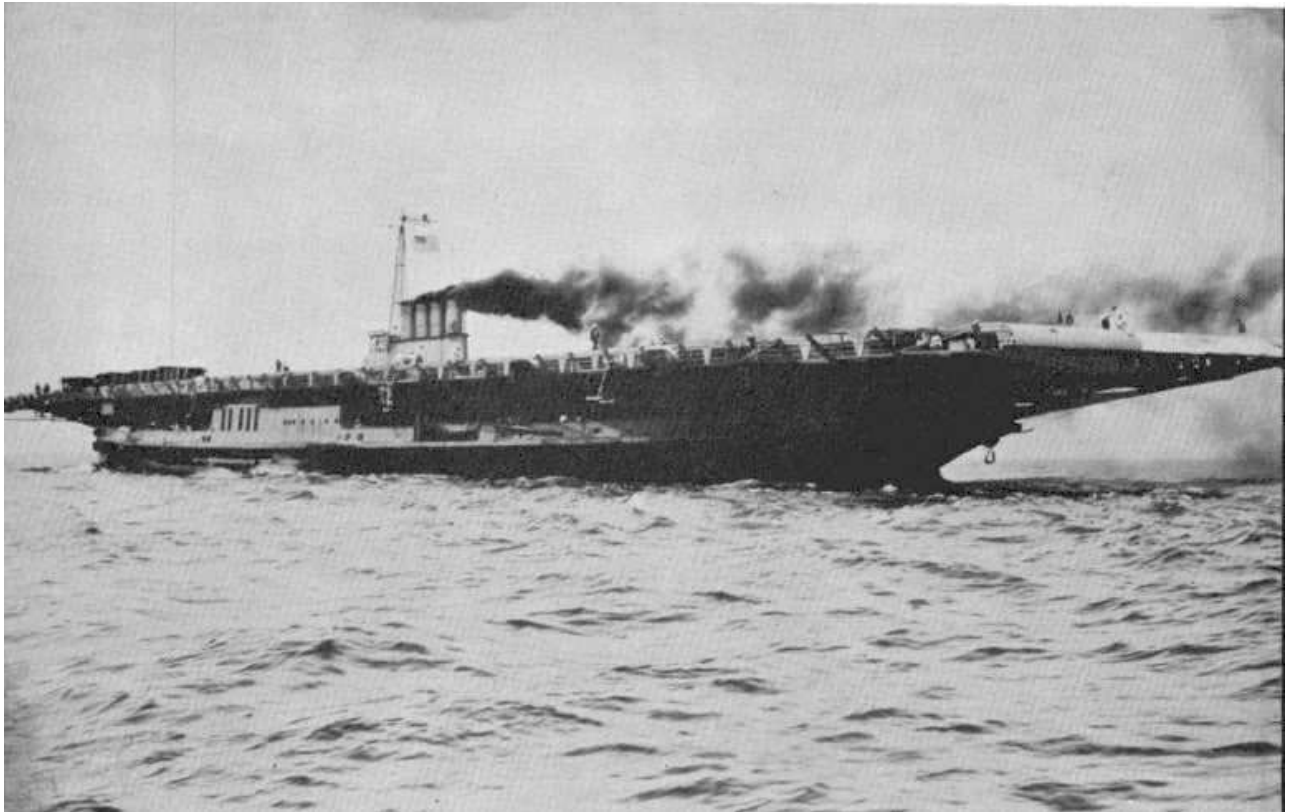


Si bien su vida útil fué muy corta, de sólo dos años y algunos meses, la importancia de estos barcos fué fundamental. Por sus cubiertas pasaron 17.800 pilotos que calificaron para operar en portaaviones (entre ellos un desconocido entonces, un joven teniente llamado George Bush), entrenaron unos 117.000 tripulantes de cubierta de portaaviones, se realizaron 116.000 aterrizajes y despegues, 51.000 en el Sable y 65.000 en el Wolverine, un ritmo que marca un hito difícilmente de igualar por cualquier portaaviones de la historia, a pesar de sus limitaciones de velocidad, que hacía que sólo los días de viento en los Grandes Lagos se pudieran realizar operaciones de vuelo, debido a el sistema de propulsión a paletas no le permitía desarrollar grandes velocidades, sólo de unos 18 nudos de máxima.

En esta vista de frente se aprecia el sistema de ruedas de paletas del USS Sable



Y en esta el largo de la cubierta de vuelo, que superaba ampliamente la línea del casco



Operaciones de vuelos

Con entrenadores TDN-1



Con Wildcat FM-2 (dónde no todo salía bien)



Photo # 80-G-354753 FM-2 fighter after barrier crash on USS Sable, May 1945



Cuando esto sucedía, a veces el barco quedaba inoperable debido a la falta de grúas para mover los aviones siniestrados. Además de estos aviones, operaron abordo de ambas naves los F6F, F4U, TBM, SBD y demás aviones en uso de la Armada de EEUU. de combate y entrenamiento, como los SNJ-1 Texan .

Al término de la guerra, sus servicios ya no fueron necesarios, siendo el USS Wolverine y el USS Sable decomisionados el 7/11/45, borrados de la lista de la Marina el 28/11/45 y desguazado en 1947 en Ohio el Wolverine y en 1948 el Sable. Dos desconocidos portaaviones fundamentales del siglo XX con, casi, tecnología del Siglo XIX.

