

La base aeronaval de Rota y su decisivo apoyo a los transbordadores espaciales de la NASA

José M. Grandela

De la Real Academia Hispánica de Filatelia e Historia Postal

He tenido ocasión de hacer una visita con un grupo de amigos filatélicos (29/Jun/2016) al imponente buque anfibia portaaeronaves de la Armada, *L61 Juan Carlos I*, atracado en la base aeronaval de Rota (Cádiz). (Foto 1). La experiencia me ha vuelto a recordar la relevancia que esta importante base hispano-americana, tuvo durante la Era de los Transbordadores Espaciales (*Space Shuttle*), de la NASA. (1981-2011). Viene en apoyo de esta narración la reciente emisión del Correo español de un soberbio sello del primer transbordador *Columbia*, en el 35º cumpleaños de su vuelo inaugural, el 12 de abril de 1981. (Foto 2).



Foto 1. Visita en Rota al buque anfibia portaaeronaves de la Armada, *Juan Carlos I*

Dentro de la peligrosidad que conlleva para los humanos toda salida al Espacio, hay dos momentos altamente críticos para su integridad física; uno el del despegue del cohete o nave, y otro, el del retorno a la Tierra (mediante amaraje o aterrizaje, según el modelo escogido). El caso que traigo aquí es precisamente el segundo, el de los posibles aterrizajes de emergencia previstos para aquellos 130 vuelos, con que nos asombraron durante 30 años los poderosos transbordadores de la NASA, cuyos nombres fueron, por orden de aparición en escena: *Columbia*, *Challenger*, *Discovery*, *Atlantis* y *Endeavour*.

Antes de seguir adelante, no puedo omitir mencionar a las otras dos bases aéreas conjuntas que, junto a Rota, fueron puntales para el feliz desarrollo de los vuelos de los “Space Shuttle”; me refiero a la de Zaragoza y a la de Morón de la Frontera (Sevilla), cuyo cometido fue similar, aunque el protagonismo de hoy se lo cedo en exclusiva a Rota, sin ningún desdoro para las otras dos bases.

Mi larga experiencia como coleccionista de Astrofilatelia, incluidas mis intervenciones internacionales como miembro del Jurado de la FIP, y posteriormente

como Jefe de Equipo (*Team Leader*), me han mostrado el empeño de los coleccionistas en documentar con sobres y tarjetas postales, la inmensa mayoría de los vuelos tripulados al espacio en sus diferentes fases, debidamente matasellados en la fecha y lugar donde han tenido lugar. En ese especial coleccionismo (Astrofilatelia), que pasa a ser casi un acta notarial, hay un lugar muy especial –por su rareza-, para los efectos que fueron matasellados en la base aeronaval de Rota en aquellas calendas.



Foto 2. Presentación oficial del sello del 35º aniversario del Columbia.

La NASA, editó para cada misión espacial, una carta náutica con la peculiaridad de que llevaba sobreimpresas y numeradas las trayectorias de las órbitas desde el despegue en el Centro Espacial de Kennedy – KSC (Florida), hasta la toma de tierra, días después, en el aeropuerto previsto a priori. La Foto 3 nos muestra un sobre conmemorativo, hecho con una de las cartas náuticas del vuelo inaugural del transbordador *Columbia*, matasellado en Houston (Texas-USA), porque allí es donde se ubicaba el Centro de Control de Vuelos Tripulados (MSC) *Johnson Space Center*.

El matasellos es el del histórico día de su lanzamiento, 12 de abril de 1981, y debajo de él destaca claramente la Península ibérica, y dentro de ella las siglas MAD y MAX correspondientes a la Estación de Seguimiento Espacial de Fresnedillas (Madrid), y ROTA NS (*Nautical Station*) por la base de aterrizaje de emergencia (*Contingency landing site*). La órbita número 1 pasa justamente sobre el cielo de Rota, tal como los navegantes habían calculado al milímetro.

Pocos coleccionistas saben –o sabían en aquellos años-, que ocho días antes del lanzamiento de cada transbordador, llegaba a Rota un equipo liderado por la NASA, formado por 20 especialistas reclutados temporalmente para la ocasión, más dos aviones y 35 técnicos, que se ponían inmediatamente manos a la obra para cubrir las posibles contingencias que pudieran surgir tras el lanzamiento en Florida del inminente transbordador. Simultáneamente se ampliaba la dotación del U.S. Naval Hospital de Rota, con diez médicos y enfermeros especialistas en traumatología, quemaduras graves y toxicología, que eran los casos que más plausiblemente tuvieran que atender.

Se integraba el equipo mencionado con un avión C-130 de la Navy, cuya mejor prestación era la de poder despegar en tan sólo 1.000 metros, lo que facilitaría el traslado de los astronautas rescatados hasta el hospital que contara con las mejores prestaciones, según los posibles daños que hubieran recibido.



Foto 3. Carta náutica con la 1ª órbita del Columbia sobre Rota.

Si tras su despegue, la nave sufría una avería o surgía un problema que impidiera conseguir antes de 30 minutos la velocidad necesaria para alcanzar la órbita terrestre, el control de Houston podía ordenar al comandante de la tripulación, iniciar el descenso hacia la península ibérica, a la que llegaría en 45 minutos. Esa parte del vuelo, nunca deseada, pero siempre lista para ser ejecutada, se llamaba TAL (*Transoceanic Abort Landing*, o Aterrizaje Abortado Transoceánico).



Foto 4. Avión Cessna 150.

Para tal eventualidad, la base aeronaval de Rota había sido equipada con un sistema de ayuda visual diseñado exclusivamente para los transbordadores, un sistema de aterrizaje por microondas, y otro táctico de control aéreo y navegación como complemento a la larga pista de 3.689 metros de longitud por 61 metros de anchura. La base estaba conectada con el resto del mundo por tres satélites *Inmarsat*, además de los numerosos circuitos terrestres y submarinos que la Telefónica ponía a su disposición en

cada misión espacial. Además, el Gobierno español establecía un control perimetral de comunicaciones para eliminar interferencias indeseadas, mientras el transbordador descendía en el TAL hacia Rota.



Foto 5. Lanzamiento del Columbia STS-3. Matasellos “Rota-Cádiz”.

Sobre la marcha, se preparaba un convoy de ambulancias, coches de bomberos, extractores de humos, de detección de posible envenenamiento bioambiental, etc., que quedaba aparcado a un lado de la larga pista de aterrizaje, dispuesto a una inmediata intervención.

Pero quizás lo que llamaba más la atención de tan exhaustivos preparativos, fuera la presencia de un auténtico astronauta, piloto muy fogueado como la inmensa mayoría de ellos, quien arribaba a Rota un par de días antes del comienzo de la misión espacial. Su cometido era el de consejero experimentado, que confirmaba –o no-, el perfecto estado de la pista de aterrizaje, así como el de toda la parafernalia ya mencionada.



Foto 6. Matasellos “Rota-Naval” en el lanzamiento del Columbia STS-1.

Tal astronauta tomaba sus propias lecturas atmosféricas y las comparaba con las del equipo meteorológico de la base, y en caso de discrepancia, tenía la potestad de sugerir al centro de control en Houston que detuviera sine die el lanzamiento, para no poner en riesgo la vida de la tripulación del transbordador.



Foto 7. Actual matasellos en uso de “Rota-Naval”

Su última comprobación la hacía una hora antes del despegue del transbordador en el KSC, pilotando casi a ras de suelo una ligera avioneta Cessna 150 (Foto 4), para asegurarse de que nada ni nadie obstaculizaba la pista a última hora. Entonces, comunicaba a Houston: “*Rota Green and Go!*” (¡Rota lista y adelante!), grito mágico que iniciaba, casi automáticamente la fase del encendido de los cohetes en Cabo Cañaveral.

El autor de estas líneas recuerda al menos cuatro misiones del “Space Shuttle” que fueron abortadas por las malas condiciones climáticas (fuertes vientos, lluvia, granizo, tormentas eléctricas, etc.) en el área de Cádiz e incluso en Andalucía occidental: *Columbia* (61-C), 12/Ene/1986; *Atlantis* (STS-66), 3/Nov/1994; *Discovery* (STS-63), 3/Feb/1995; y *Endeavour* (STS-113), 23/Nov/2002.



Foto 8. Oficina postal norteamericana en la base conjunta de Rota. Carta dirigida al autor.

En su día los astrofilatelistas nos tomamos la molestia de conseguir sobres matasellados en las diferentes oficinas postales de Rota y de su complejo aeronaval, en su doble condición de hispano-americano. En la Foto 5, vemos una pieza matasellada en Rota-Cádiz, exactamente el día del despegue del Columbia en su tercer vuelo.

(22/3/1982). El sobre, editado en los EE.UU., está ilustrado con un croquis resaltando la situación de la base de Rota sobre un mapamundi.

La Foto 6 lleva un matasellos de la oficina postal española dentro de la base, razón por la que lleva la indicación “Rota-Naval”, y franqueo español. Mi reciente visita al buque insignia de nuestra Armada *L61 Juan Carlos I*, me ha proporcionado conseguir el modelo actual que Correos tiene dentro de la base. (Foto 7). La palabra Cádiz ha sido sustituida por su código postal, el “11”, y el tamaño de la circunferencia salta a la vista que es mucho más reducido.

Pero este autor de estas líneas, siendo español, y viviendo en España (Madrid), hizo lo imposible por recibir correspondencia de la base naval, pero de la administración norteamericana dentro de la base conjunta, y más concretamente de la “Navy”. Para ello, envió a la oficina central para la Armada FPO (*Fleet Post Office*) sita en Nueva York, al código 09540, una carta dirigida al “Navy Exchange Officer”, para que la remitiera a la “Rota Naval Station” en España. No hace falta decir que la carta contenía en su interior otra de menor tamaño, ya con el franqueo norteamericano para el interior de los EE.UU., dado que la carta iría por vía militar desde Nueva York a la Rota Naval Station.

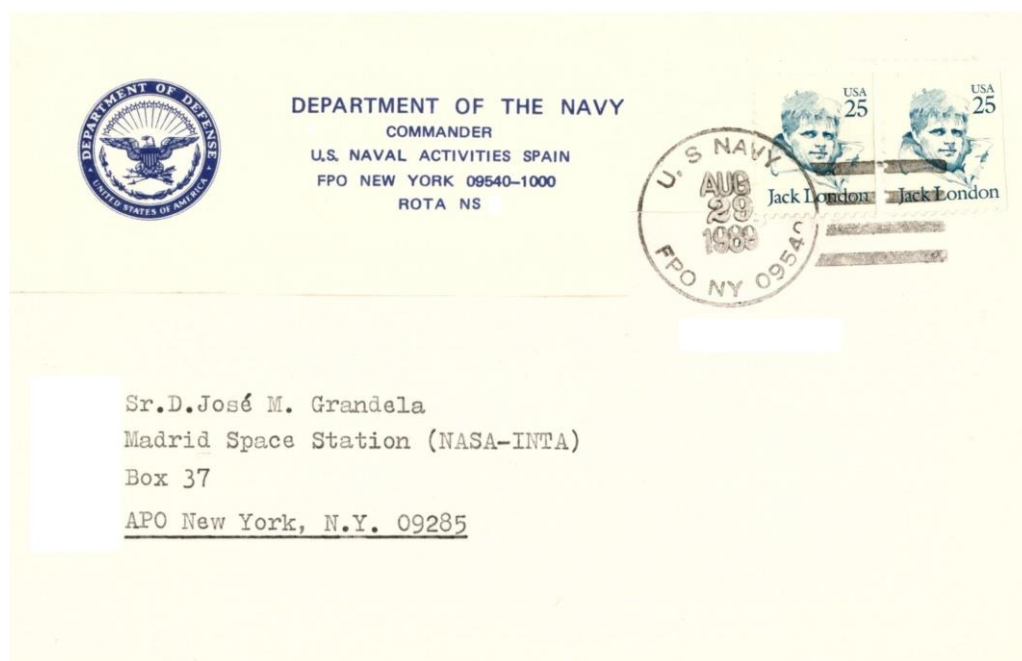


Foto 9. Carta matasellada en la Navy, en Rota, y enviada al autor vía Nueva York.

En la carta interior incluí una nota en la que, con mis mejores palabras plenas de halagos y cortesía, solicitaba que fuera cancelada con algún tampón oficial de aquella oficina, y despachada por correo militar, al remitente, que no era otro que el autor de estas líneas. Naturalmente, debo explicar al lector, que mi remite era también norteamericano, ya que se trataba de la estación de seguimiento espacial que la NASA tenía en las afueras de Madrid, y que contaba con un cauce también militar, aunque perteneciente al “Army” (Ejército) .

Una vez atendida amablemente mi petición, la carta fue cursada de vuelta a Nueva York, recibida en la FPO 09540, y reexpedida a la oficina APO (*Army Post Office*) 09285, desde donde siguió curso (cruzando de nuevo el Atlántico) hasta la Embajada de los EE.UU. en Madrid, continuando hasta la Estación de Seguimiento, y

finalmente a las manos del expectante astrofilatelista que firma este escrito, y que a la sazón pertenecía al equipo técnico de la NASA en aquella instalación.

El sobre que sintetiza todo este atípico viaje de cruzar el Atlántico dos veces para portar una carta de Madrid a Cádiz y viceversa, lo podemos ver en la Foto 8.

. Pero como muchas veces la suerte no nos es plenamente favorable a los filatelistas, en aquella ocasión la carta fue matasellada en la Rota Naval Station con unos días de retraso con respecto a la fecha deseada, que era la de la misión del *Atlantis* STS-30, que voló del 4 al 8 de mayo de 1989. Aunque el matasellos es erróneo (26/6/1989), no deja de ser una pieza postal singular, ya que constata que la carta fue llevada desde Madrid a Cádiz, haciendo escala en Nueva York (j).

El sobre de la Foto 9, siguió los pasos, o similares, del sobre anteriormente descrito. Pero en cambio se le puso una vistosa etiqueta adhesiva con el membrete oficial del Departamento de la Armada (*Navy*), acompañado de un precioso escudo circular del Departamento de Defensa, y un innecesario doble franqueo de 50 centavos.

Pero de nuevo los hados malignos hicieron de las suyas, matasellando el sobre tarde, concretamente el 29 de agosto de 1989, cuando ya la misión del *Columbia* en su vuelo STS-28, había finalizado. Su periplo espacial había transcurrido entre el 8 y el 13 de agosto, y por lo tanto la fecha no decía nada. Pero es evidente que es una pieza filatélica atípica, que nos recordará siempre la dualidad de servicios postales en la base hispanoamericana de Rota y en la estación de seguimiento espacial NASA-INTA en Madrid, y por lo tanto deseable por los coleccionistas ávidos de saber el porqué de las cosas.

¿Qué no hubiésemos dado los astrofilatelistas, especialmente los españoles, porque al menos uno de aquellos transbordadores se hubiese visto obligado a “visitarnos” de forma imprevista, eso sí, sin sufrir daños físicos ni materiales? Los sobres filatélicos, que ahora serían conmemorativos, recordarían para la posteridad el imprescindible apoyo de unas instalaciones españolas como salvaguarda de un manojito de astronautas en peligro.