

Pilotos "negros" (afroamericanos) en la segunda guerra mundial

A modo de prólogo.-

Hablar hoy en día, en pleno siglo XXI y en nuestro mundo occidental, de la discriminación racial resulta un tema ya un tanto añejo, pasado, sin interés alguno. Pero si nos trasladamos a los años del período entre las dos grandes guerras mundiales las cosas estaban bastante más complicadas que en la actualidad.

En los EE UU en el año **1.925**, por ejemplo, existía un informe de la **Escuela de Guerra del Ejército** norteamericano que claramente manifestaba que los afroamericanos negros de los EEUU **estaban cualificados físicamente, pero que mental y moralmente eran inferiores, por lo que sólo eran aceptados para servicios auxiliares**, como cocineros, albañiles, empleados en la limpieza, fontaneros, peones para la agricultura etc.

El racismo institucional que reinaba en aquella sociedad había establecido sus propias leyes en las que, por ejemplo, prohibían que ningún blanco recibiera ninguna orden de un negro.

Con esta situación es obvio reconocer que en aquel entorno social era totalmente imposible intentar alistarse como piloto en el ejército americano, o como submarinista en la Navy, o como ingeniero en el Army.

Pero ocurrió que acabándose el año 1.939 en la lejana -de los EEUU- Europa comenzó la segunda guerra mundial.

Ya antes se estaba viviendo en los EE UU un clima de preguerra durante la última década de los años treinta, clima palpable en toda la nación. El presidente Roosevelt -único presidente de la historia de los EE UU que ha ganado cuatro elecciones consecutivas a la presidencia de su nación, en 1.932, 1.936, 1.940 y 1.944- ya llevaba algún tiempo recibiendo presiones de la comunidad negra, de los llamados afroamericanos, para que se les atendiera en su deseo de alistarse en el ejército para así servir ellos -los negros- y defender también ellos -los negros- a "su" nación.

Y como para muestra basta un botón, veamos muy brevemente a modo de ejemplo, sobre este tema la historia del

Primer general de raza negra en el ejército de los EE UU

Benjamín Oliver Davis sr. (hay que diferenciarlo de su hijo Benjamín O. Davies jr, del que luego hablaremos), de raza negra, nació en 1.880, aunque para poder ingresar en el ejército falsificó la fecha de su nacimiento diciendo que había nacido en 1.877. Se alistó a los 19 años en el ejército regular (army) y luchó en Cuba en la guerra hispano americana de 1.898, en la guerra de Filipinas, también estuvo destinado en Liberia y durante muchos años fue asignado a varias universidades como profesor de ciencia y tácticas militares. Ascendió a general de una estrella -general de brigada- en julio de 1.940, con la venia del presidente Roosevelt, convirtiéndose en el primer general de la "inferior raza negra" del ejército USA.

Primeras grietas de la discriminación

Volviendo a aquella situación prebélica que se vivía en los EE UU en la que ya se había extendido un cierto clima de que la nación necesitaba prepararse también para una hipotética guerra, ocurrió que, de un lado las presiones de la comunidad negra y por otro el convencimiento del presidente Roosevelt de que aquella discriminación ni era del todo legal ni tampoco muy poco natural, comenzaron a prepararse para un "por si acaso". Fue entonces cuando Roosevelt convenció al Congreso en 1.939 para que se pusieran los medios para solucionar el problema de admisión de la comunidad negra en el ejército y así fue como se estableció en el Cuerpo Aéreo del Ejército -USAAC- un programa para Capacitación de Pilotos Civiles.

Por expreso deseo del presidente Roosevelt esta labor se llevó a cabo en el estado de Alabama, estado con mayoría absoluta de población negra, en una ciudad llamada Tuskegee que disponía de una universidad y también de un campo de vuelo del USAAC, llamado "Moton field". Alabama era el estado más problemático de los EE UU en el tema racial negro, razón por la que fue elegida por Roosevelt.

A la convocatoria para la admisión de negros como posibles pilotos, que se la denominó oficialmente "Instituto Tuskegee" (pero que dentro del estamento del Cuerpo Aéreo del Army era conocida despectivamente como "El Experimento Tuskegee") se presentaron muchos negros, casi todos ellos procedentes de los estados del norte, muchos con licenciaturas universitarias o con estudios de educación media o superior y otro grupo algo menor que sin tener ese nivel se prepararon a fondo para entrar en la convocatoria.

Elegido el lugar, Tuskegee, se habilitaron unas instalaciones militares aisladas del centro urbano, en el campo de vuelo Moton field. La idea era resolver la convocatoria, y comenzar la instrucción de los aspirantes seleccionados cuanto antes, por lo que se publicaron las condiciones y las fechas de los exámenes.

Exámenes para negros

Las pruebas se realizaron con la asistencia de los aspirantes -todos negros- y de los examinadores del USAAC -todos blancos- y, en lo tocante a los blancos, abordaron "aquel experimento" con un gran escepticismo. Lo hicieron porque la superioridad les habían obligado, pero era opinión unánime de todos ellos el que "aquello" acabaría irremisiblemente en una pérdida de tiempo.

Finalizados los exámenes, para asombro del colectivo de profesores blancos, resultó que la inmensa mayoría de los aspirantes obtuvieron unas notas excepcionalmente altas, por lo que cundió la alarma y hubo reunión urgente de todos los profesores que estaban muy mosqueados (decían que habían copiado, o que "alguien" había filtrado las preguntas del examen).

Después de discutir el tema, ya que no entendían muy bien el que "aquellos negritos de raza inferior" pudieran obtener aquellas excepcionales calificaciones, tras discutir ampliamente el tema, decidieron por unanimidad publicar la orden militar de "repetir de nuevo las pruebas", pues no se fiaban de que aquellos resultados hubieran sido conseguidos sin alguna "trampa". La decisión no se basó en ninguna prueba que demostrara que había habido trampa, pues nadie pudo aportar prueba alguna. Sólo su mentalidad de su "blanca superioridad" les llevó a imponer su voluntad.

Y efectivamente se repitieron las pruebas -extremando la vigilancia con un gran número de profesores "vigilantes"- y resultó que obtuvieron el mismísimo resultado que las primeras, por lo que el proyecto no tuvo más remedio que echar a andar.

La zona militar de Tuskegee, situada fuera de la población como a algo menos de 10 km de ella, estaba constituida casi exclusivamente por negros. Desde el jefe del grupo de aspirantes a pilotos negros, el entonces capitán Davies (hijo del que llegaría a ser el primer general negro en 1.940) hasta el último soldado todos negros. Sólo el coronel de la base y en la fase básica y primaria de la instrucción en tierra había algunos profesores blancos.

Antes de proseguir con la historia de este grupo de afroamericanos, vamos a hacer una breve referencia de la trayectoria de

Benjamin Oliver Davies junior. que nació en 1.912, hijo del general "senior" del mismo nombre, y que fue uno de los pioneros en las fuerzas armadas USA, en la lucha para desterrar el segregacionismo que sufría la población de raza negra. Su vida no fue nada fácil ya que en 1.932 -a los veinte años de edad- para conseguir ingresar en la Academia Militar de los EE UU, en West Point, necesitó la ayuda del **único senador negro de los EE UU** en aquel momento -Oscar S. De Priest, senador afroamericano republicano por Illinois- quien le ofreció su apoyo y con ello consiguió su admisión en West Point, la academia para oficiales profesionales del ejército americano. Sin esta ayuda política hubiera sido imposible poder entrar en West Point.

Un cadete "negro" en West Point.

Durante sus cuatro años académicos en W.P. Davies, el único "cadete negro" en todos los cursos de W.P. sufrió el más férreo de los ostracismos. Ninguno de sus compañeros cadetes le habló nunca fuera de lo estrictamente necesario para el cumplimiento del deber o la realización de objetivos comunes. Vivió aislado de los demás cadetes de su promoción y con el resto de cadetes de West Point; casi todos le hicieron el más absoluto vacío. No tenía compañero de habitación, pues "el negro" era único. Comía solo la mayoría de los días.

Davies, consciente del momento que estaba viviendo y sus circunstancias, aguantó la presión del aislacionismo que sufría, incluido el mismo despótico trato por parte de los profesores blancos que parecía que querían a toda costa que fracasase. Pero la constancia y la lucha titánica con la que se comportaba Davies, hizo que pasase sin ser sorprendido en nada de lo que le pudieran acusar. (En esa época su padre todavía no había llegado al generalato, pues le faltaban ocho años para conseguirlo, en 1.940).

Vivía en un ambiente que era una constante conspiración para pillarle en cualquier fallo, con lo que él debía afinar al máximo en cuantas tareas oficiales intervenía. Otro tanto ocurría con sus estudios, pues procuraba por todos los medios no darles oportunidad a los blancos profesores de que dijeran que no tenía

inteligencia para ser oficial del ejército, con lo que se dedicó a tope en los estudios para no tener ningún fallo.

Su objetivo diario era no caer nunca en las numerosas trampas que le tendían. Puso todo el empeño en no fallar y el primer curso de W.P. terminó siendo el número cuatro de su promoción. Cuando en 1.936 se graduó de oficial -segundo teniente era la graduación con la que acababan sus estudios en West Point- salió con el número 35 de una promoción de 276.

En sus primeros destinos como oficial se pasó varios años sin que sus compañeros le dejasen entrar en los pabellones de oficiales -a los que tenía todo el derecho de hacerlo- y aunque el trato con sus compañeros no fue tan duro como en W.P. seguía siendo "el afroamericano negro" que siempre estaba en el punto de mira de sus superiores.

En este estado de cosas y para asombro de sus superiores B. Oliver Jr. cometió la osadía de cursar una solicitud para unirse al USAAC (Cuerpo aéreo del ejército) con el fin de hacerse piloto. Como es fácil comprender su petición fue denegada con una escueta nota en la que se le informaba sencillamente que el Cuerpo Aéreo "no admitía a los negros". Los negros, según lo acostumbrado en toda la sociedad americana, sólo eran empleados para efectuar trabajos secundarios, no para ser pilotos.

La dura y cotidiana realidad era aquella y el ambiente general de la sociedad funcionaba con el segregacionismo institucionalizado en todos los estamentos de la sociedad americana. De hecho se daba la circunstancia de que cuando se graduó en West Point, tan sólo él y su padre -que todavía no era general- eran **los dos únicos oficiales negros** en el todo el ejército norteamericano.

Un negro instructor de negros

Volviendo a Tuskegee nos encontramos con otro piloto negro, instructor de vuelo allí, de nombre **Charles Alfred Anderson, de apodo "el jefe"** del que también brevemente contaremos que habiendo nacido en 1.907 a los 20 años, entusiasmado por los aviones trabajó como un negro (nunca mejor dicho) y consiguió ahorrar lo suficiente para apuntarse a un aeroclub y comenzar las lecciones necesarias para conseguir hacerse piloto. Conseguido el dinero, su sueño de alcanzar el título de piloto tropezó con algunos problemillas, como por ejemplo se encontró con que nadie -ningún blanco- estuvo dispuesto a enseñarle ni a dar instrucción de vuelo.

a ningún negro. Aquella insólita petición del negro para recibir instrucción para piloto era totalmente sorprendente en aquella sociedad y, además, totalmente inviable.

Como solución alternativa el bueno de Anderson se inscribió en una escuela terrestre de aviación, que era una escuela para mecánicos de aviones. Allí aprendió la mecánica de los motores de aviación y el mantenimiento general de aviones. Él procuró estar siempre alrededor de los campos de vuelo, próximo siempre a los pilotos blancos de los que recogía toda la información que ellos querían dar a un negro, que no solía ser demasiada. Pero como el tiempo pasaba y las condiciones no cambiaban, llegó a la conclusión de que únicamente podría llegar a ser piloto si consiguiese ser dueño de un avión. Por tanto vuelta de nuevo al tajo, a ahorrar y pedir ayuda a familiares, amigos y algún crédito bancario con lo que consiguió comprarse un avión "Velie Monocoupe", avión de madera con motor de 55 cv y velocidad de 70 a 80 mph (las millas en aquel tiempo todavía eran terrestres, copiando los velocímetros de los coches). Se trataba de un avión biplaza, lado a lado, y con cabina cerrada.

Sintiéndose ya dueño de un avión, se dirigió con "su propiedad", a varios aeroclubs de la zona, en los que se volvió a topar con otro problemilla, pues al ser negro tampoco aquí le dieron ninguna facilidad. Aquello de que un negro pretendiera ingresar en un aeroclub de blancos -y menos darle instrucción- seguía siendo tan insólito que ni estaba previsto ni lo iba a estar, ni siquiera como hipótesis.



Avion Velie monocoupe

Recorridos unos cuantos aeroclubs -con la negativa como respuesta en todos ellos- por fin consiguió entrar en uno de ellos, aunque bajo una condición: entraría como socio, **pero nada de recibir instrucción por parte de los blancos**. Evidentemente Anderson aceptó aquello, pues lo que le ofrecían era algo más que lo que tenía -que era nada- y comenzó su "auto instrucción".

Con no demasiado tiempo, aplicando lo que había visto hacer a los pilotos blancos y lo que les había logrado sonsacar a algunos de ellos, carreteó varias veces por el campo, sin despegar, y se habituó a ello hasta que, ya seguro en el suelo, se arriesgó una de las veces y se fue al aire..... y una vez allí se las arregló para regresar a aterrizar. Tuvo suerte y no rompió el avión, así que se auto animó otro poco más de lo que ya estaba y probó a repetirlo. Aunque parezca mentira logró realizar varios despegues y aterrizajes "razonablemente seguros".

Como la suerte a veces llega para favorecer a los necesitados, ocurrió que se hizo amigo de un blanco -blanco que ya era piloto y con licencia para volar, pero no tenía avión-. El citado blanco necesitaba viajar los fines de semana a una ciudad cercana y andaba buscando a alguien que le alquilara un avión. Enterado de ello Anderson se puso en contacto con él y llegaron a un acuerdo, pero con una condición, que se lo alquilaría **siempre que él le pudiese acompañar en sus vuelos**. El blanco aceptó y Anderson, en esos viajes en los que iba de acompañante "mirón", aprendió bastante más de lo que había aprendido con su propia auto enseñanza, y en el verano de 1.929 ya había cumplido los requisitos para obtener su propia licencia de piloto privado, cosa que logró sin problemas.

Pero él apuntaba más alto y lo que realmente quería conseguir era la licencia de piloto comercial de transporte aéreo. Puesto a ello comenzó a dar los primeros pasos que naturalmente encontraron el ya tradicional problemilla, el ser negro. Y de nuevo su buena suerte llegó en el momento adecuado para darle una inesperada solución, pues se topó con un piloto alemán de nombre Ernest Buehl que había venido a los EE UU para informarse y negociar la posible instalación de rutas de correo intercontinentales. Buehl -que nunca había entendido el lío americano que se traían con los negros- lo cogió bajo su tutela y Anderson, con su notable ayuda, logró ser **el primer afroamericano de los EE UU en conseguir la deseada licencia de piloto de transporte de líneas aéreas**.

Continuando con su buena estrella ocurrió que en 1.933 se cruzó en su camino con otro negro como él, que además era doctor en medicina y también era piloto de avión y activista en pro de los derechos de su negra raza. Albert E. Forsythe, que ese era su nombre, y Anderson congeniaron pronto e hicieron una buena pareja para luchar en la defensa de los intereses de la comunidad negra frente al segregacionismo reinante, y un buen número de negros ingresaron en el moderno y nuevo mundo de la aviación gracias a ellos.

Consolidado ya como piloto y como instructor, trabajó por libre en varios aeroclubs en la zona de Washington y, finalizándose el año 1.938, le llegó una oferta -debido a su consolidada buena fama de instructor- del "Programa de Capacitación de Pilotos Civiles en la universidad de Howard" (la universidad de Howard en el distrito de Washington DC es también conocida como la "Harvard negra" porque en ella se gradúan más universitarios negros que en cualquier otra de los EE UU) y allí estuvo hasta que en 1.940 personal militar del USAAC -a quienes también había llegado la buena fama de piloto instructor del señor Forsythe- le reclutaron para trabajar con el grupo recién creado de los "Tuskegee airmen" en Tuskegee, donde retomamos nuestra historia.

La escuela de Tuskegee

Nos encontramos ya en julio de 1.941 -con la segunda guerra mundial activa en Europa y con los EE UU nación neutral, pero preparándose por si las moscas, cuando arrancó en Tuskegee el primer curso para pilotos negros, con el negro capitán Benjamín O. Davies jr al mando del grupo de afroamericanos que querían ser pilotos y con el negro piloto Anderson como instructor jefe.

Aquel grupo primero de aspirante negros a piloto jamás antes habían conducido ningún vehículo motorizado, ni siquiera un coche, pero gracias a la gran labor y excelente planificación de Anderson, que distribuyó y racionalizó los planes de enseñanza, dentro de un clima optimista de trabajo y buen ambiente - él era duro y exigente en la preparación del vuelo en tierra y luego en los vuelos de entrenamiento y relajado y colaboracionista en el trato entre ellos fuera del vuelo o las clases- consiguieron sobrevivir al poquísimos entusiasmo del blanco coronel jefe de la base, con lo que salieron de allí unos excelentes profesionales, altamente

incentivados, dado que todos ellos eran bien conscientes de que tenían encima la constante mirada de sus blancos jefes, atentos siempre a encontrar cualquier fallo en ellos.

La vida de los cadetes aspirantes a pilotos siguió su curso con cierta normalidad. Entre 1.940 y 1.946 la escuela de vuelo de Tuskegee dio instrucción a 992 pilotos negros, los cuales fueron incorporados a las diversas unidades del USAAC y muchos de ellos participaron en la segunda guerra mundial y luego en la de Corea y en la de Vietnam.

Visita sorpresa

Al éxito de este programa contribuyó un "extraño acontecimiento" muy especial el que conmocionó al personal de Tuskegee. Ocurrió el 19 de abril de 1.941, cuando la primera dama de los EE UU Eleanor Roosevelt visitó inesperadamente Tuskegee y manifestó a las autoridades locales su deseo de visitar también Moton Field. Sus deseos fueron naturalmente cumplidos y allí apareció para departir con el numeroso personal negro.

En Moton Field le mostraron a la primera dama todas sus instalaciones y, como era lógico, también le mostraron los aviones, teniendo como guía en toda la visita al "jefe Anderson" al que en un momento determinado Eleanor le preguntó a bocajarro: ¿ Cree usted que los negros están preparados para poder volar un avión? Sin vacilar "el Jefe" contestó con esta sorprendente respuesta: "Si usted quiere, aquí mismo puede hacer un vuelo conmigo y lo comprueba por sí misma y de paso -añadió el instructor- le enseñaré y verá desde el aire las instalaciones y los alrededores de Tuskegee."

La primera dama aceptó encantada y efectuaron un vuelo de cerca de tres cuartos de hora sobrevolando Tuskegee y sus alrededores, al final del cual aterrizaron sin novedad. Cuando Eleanor Roosevelt descendió del avión manifestó entusiasmada que había sido una experiencia maravillosa.

[Muy probablemente Eleanor, instruida por su marido, fue la que solicitó ver a los aviadores negros y su entorno, y al regresar le habría contado al presidente los detalles de su visita, incluida la experiencia del vuelo, con lo que más de uno comentaron que "aquella visita con vuelo incluido" le había dado un notable empujón al proyecto Tuskegee, que fue muy bien acogida por el personal negro. Además, malas lenguas dicen que la visita de Eleanor

Roosevelt a Tuskegee tuvo mucho que ver con el “convinciente consejo” que su marido le había dado, enviándola para echarles una mano a los afroamericanos.



La esposa del presidente Roosevelt, Eleanor Roosevelt, en el avión con el “jefe Anderson” en su vuelo en Tuskegee en 1.941. Cuando aterrizó manifestó estar encantada con la experiencia.

Sea como fuere, la verdad es que el proyecto recibió una especial atención y seguimiento por parte del gobierno.]

Enfrentándose en combate real

Con las calificaciones de piloto conseguidas en 1.942 -en Tuskegee fueron entrenados en el P-39 “aircobra” y el P-40 “warhawk” principalmente- el capitán Davies siguió su carrera militar y fue ascendido a teniente coronel. Se le dio el mando del 99 escuadrón de vuelo. Ahí comenzó su periplo como piloto de caza del USAAC y en abril de 1.943 fue destinado a Túnez en el norte de África mandando, como coronel, el 99 escuadrón de caza, volando aviones Curtiss P-40 “warhawk”. El 99 escuadrón era una unidad del USAAC integrado exclusivamente por pilotos negros, con mecánicos negros, armeros negros, ayudantes de mecánicos negros, oficinistas administrativos negros, cocineros negros y la mayor parte de los servicios a cargo de afroamericanos negros.

El recibimiento que tuvieron los negros pilotos del escuadrón 99 en el norte de África fue, siguiendo el tradicional ambiente

segregacionista reinante en los EEUU, lo que tocaba, es decir como mucho recibieron al nuevo escuadrón con una gran indiferencia, cosa que por otro lado no sorprendió a ninguno de sus negros integrantes, pues ya contaban con el tradicional ostracismo reinante, aunque para decir la verdad fue algo más light que el que habían vivido en Tuskegee.

De cualquier manera todos los blancos pilotos y jefes permanecían a la expectativa con ganas de ver en que iba a parar "aquello" de una nueva unidad de pilotos negros.

Y resultó que "aquello" -el 99 escuadrón-, al mando del coronel Davis, entró en combate en junio de 1.943, como cualquier otro escuadrón de vuelo "de blancos", atacando objetivos alemanes en la isla italiana de Pantelleira, en el suroeste de Sicilia, ocupada por los alemanes en aquellos días, con resultado altamente satisfactorio. El escuadrón de Davies continuó cumpliendo las órdenes que le daban para efectuar las operaciones normales de guerra, misión tras misión, como los demás escuadrones. Realizaban las misiones bien solos, en misión de ataque a objetivos en tierra, bien acompañando y dando escolta a los bombarderos de la USAAC, que era el mayor porcentaje de misiones que hacían. A los tres meses de estar batiéndose en combates aire-aire, de ataque a objetivos en tierra y en misiones de protección a los bombarderos B-17 y B-24, operaciones continuas de guerra, surgió el primer gran problema:

Los "blancos" contraatacan.

El comandante del Grupo 33, al que pertenecía el 99 escuadrón del coronel Davis acusó a los Tuskegee airmen -aviadores de Tuskegee- de "no tener el mismo deseo de luchar que los pilotos blancos".... También se les acusaba de que los pilotos negros sólo seguían en los combates a su negro líder.

El general de cuatro estrellas que informaba a la superioridad de la situación de estos pilotos negros, recomendaba en su escrito : *"relevar en el combate a los pilotos negros"*. Decía el informe, entre otras cosas: *"el negro no tiene los reflejos apropiados para ser piloto de combate de primera clase"....*

Cuando este acusador escrito llegó al alto mando del ejército norteamericano en Washington, el coronel Davis y su escuadrón 99 habían dejado ya el norte de África porque la guerra seguía y se

les había trasladado a Sicilia, pues ya había sido reconquistada gracias, entre otras cosas, a la colaboración de su escuadrón 99. Además se acababan de crear otras unidades nuevas del USAAC , también con personal exclusivamente negro, entre ellas el Grupo de Combate 332.

El juicio

Cuando el jefe del Alto Estado Mayor del Ejército norteamericano, el general Marshall recibió el sorprendente y acusador escrito, reunió al "Comité Consultivo Permanente del Departamento de Guerra sobre Política de las Tropas Negras" para que lo revisase, con lo que el coronel Davies fue llamado para asistir a una vista/juicio y declarar en él.

Davies acudió al juicio con su propia documentación, "sacada de todos los informes oficiales emitidos por el mando", y su testimonio rebatió con contundencia y con argumentos muy sólidos la acusación, acreditando resultados de su escuadrón, comparándolos con los demás escuadrones del Grupo 33 al que pertenecía.

Demostró al tribunal que sus misiones no sólo no eran las peores en resultados obtenidos, ni siquiera eran de resultados medianos, sino que estaban a la altura de los mejores, como demostraba la documentación "oficial" que él aportaba.

A la vista de lo expuesto y aportado el comité desestimó la petición hecha por los jefes del Norte de África y el 99 escuadrón no fue retirado de la línea de combate. Además al coronel Davies se le asignó el mando del Grupo 332 -unidad compuesta por varios escuadrones de vuelo de solo personal negro- con base en el estado de Minnesota.

Regreso a la contienda mundial

Tan solo dos meses después de ser absuelto sin cargos, su nueva unidad fue trasladada a Europa, a Italia que en aquel momento era una enorme base desde la que multitud de aviones aliados despegaban con rumbo a Alemania y a las demás naciones europeas ocupadas para cumplir misiones de bombardeo y ataque a sus centros de producción y de comunicaciones. Cuando Davies llegó con el Grupo 332 se incorporó a las normales acciones de combate que la USAAC llevaba a cabo.

En el verano de 1.944 hubo un relevo de material en el USAAC , pues los aviones P-40, "warhawk" fueron sustituidos por los P-47 "thunderbolt", más veloces, con mayor techo y con mayor potencia

de fuego que el P-40, pues llevaba 8 ametralladoras en vez de las 6 del P-40.

La USAAC había programado que para la transición de los pilotos al nuevo avión, todos ellos efectuase un vuelo local de acomodación de 40 minutos para que cada piloto comprobara las diferencias del nuevo avión. Con solo este vuelo se les asignaba las misiones ordinarias de protección y acompañamiento a los bombarderos en sus misiones sobre terreno enemigo. Pero ocurrió que en el escuadrón de Davies bastantes pilotos, dada la premura de las acciones de guerra que les exigía volar todos los días, muchos pilotos no tuvieron la oportunidad de poder hacer ese vuelo de adaptación de 40 minutos, por lo que su vuelo de "suelta en el nuevo avión" se cumplió subiéndose al él para efectuar una misión de combate real, con un previo y somero briefing del negro mecánico y del negro armero, que les indicaron las diferencias con el P-40. Con ese "mini briefing en tierra" los pilotos negros del escuadrón de Davies se integraron en la formación que les tocaba para efectuar la misión asignada. Ningún piloto blanco dejó de hacer el vuelo de acomodación. Y las misiones se llevaron a cabo sin que ningún piloto negro tuviera ningún incidente a causa de esa falta del vuelo de acomodación. Se realizaron las misiones de modo normal, sin ningún contratiempo.

El coronel Davies consiguió formar un grupo aéreo de cazas que dio un gran resultado en la guerra. Las primeras misiones que se le asignaron fueron como caza de ataque a tierra inicialmente, ataque a objetivos como trenes, puentes, almacenes de municiones, etc pero enseguida pasaron a operar como uno más de los grupos del USAAC, ejecutando las misiones que les correspondían.

En cualquier caso la misión principal del 332 grupo era la de dar escolta a los bombarderos B-17 y B-24 -en su vuelo de ida y de regreso- para efectuar sus misiones de bombardeo sobre territorio enemigo.

En junio de 1.944 el coronel Davies volaba al mando de una formación de 39 aviones P-47 que daban escolta a una numerosa formación de B-24 con el objetivo de destruir una fábrica de tanques en Munich. Cuando estaban acercándose ya al objetivo se encontraron con una formación alemana de 100 cazas Me-109 que atacaron a los bombarderos aliados.



El general Davies -padre- con el capitán Davis -hijo- en Tuskegee en 1.942. Finalizada la sgm se creó la USAF en 1.947. Dos años después -en 1.949- la USAF tenía en sus filas tan solo 345 oficiales de raza negra -el 0,6% del Total-. Hoy pasan de 4.000.

En el duro combate de los P-50 contra los Me-109 los hombres de Davies derribaron a 5 cazas enemigos y ocasionaron daños a varios otros que tuvieron que abandonar el combate. El resultado final fue que los B-24 lanzaron sus bombas sobre sus objetivos destruyendo totalmente la factoría de tanques y regresaron a sus bases italianas protegidos por todos los cazas del coronel Davies. Por esta acción recibió Davies la "Distinguished Flying Cross".

Una de las aportaciones más exitosas a las tácticas aéreas que empleaban los pilotos del 332 escuadrón fue "inventada" por el Coronel Davies, cuando tras los primeros vuelos de escolta a sus bombarderos, ordenó a sus pilotos que cuando fuesen atacados por el enemigo, su misión principal era "derribar o ahuyentar" a los cazas enemigos, **pero no perseguirlos para derribarlos**, pues aunque con la persecución logran derribarlos, los bombarderos quedaban más expuestos a ser derribados por otros cazas enemigos. Con esta táctica consiguió una gran fama entre los bombarderos propios, ya que se corrió la voz de que cuando los chicos negros del 332 Grupo, los "colas rojas" -el distintivo de su escuadrón era las colas de sus aviones pintadas de rojo- les daban escolta, siempre regresaban todos a casa sin problemas.



Teniente general Davies jr. (general de tres estrellas) A la derecha sello que el Servicio Postal de los EEUU emitió en 1.997, dentro de su serie "black heritage stamp" para honrar el servicio y las contribuciones del negro general de brigada del Army Benjamin Oliver Davies senior, padre del teniente general.



Coronel B. Davies jr. en la sgm al pie de su avión

Aunque un poco exagerado lo de "todos", sí fue verdad que mientras escoltaban a los B-17 y luego a los B-24 y los B-29, las pérdidas de estos bombarderos fueron mínimas.

Davies con su 332 grupo protagonizó el primer vuelo de escolta al grupo de bombarderos que, desde Italia, volaron para atacar Berlín. El ataque fue hecho con aviones North American P-51 "mustang" dotados con mejoras respecto a los P-50, especialmente en su armamento y en sus tanques de combustible de mayor capacidad que le permitían volar cerca de 3.300 kms, lo que les permitía hacer todo el trayecto del vuelo de ida y vuelta acompañando a los bombarderos. El vuelo desde Italia a Berlín y regreso era de casi 2.740 kms. Cuando estaban próximos a Berlín fueron atacados por una formación de 25 aviones reactores Me-262, pero los "red tail" del 332 consiguieron derribar a tres de ellos sin sufrir ninguna baja; tampoco hubo bajas en los bombarderos que escoltaban.

Durante el tiempo que Ben Davies mandó el grupo 332 -que fue hasta el final de la guerra en Europa el 8 de mayo de 1.945- su grupo realizó más de 15.000 salidas en las que destruyeron 150 aviones enemigos en tierra y derribaron 11 aviones enemigos en combates aéreos. Ese grupo realizó 200 misiones de protección de escolta a bombarderos con objetivos fuertemente defendidos en territorio enemigo y aunque la propaganda "cocinaba" algo los resultados, la realidad es que ninguna otra unidad de cazas de los aviadores aliados alcanzó cifras de "pérdidas" tan bajas como las que había logrado el grupo 332.

De todos modos los "Tuskegee airmen" tuvieron que pagar su tributo a la contienda, pues perdieron a 66 de sus pilotos derribados en combate, más otros 32 que fueron hechos prisioneros cuando tuvieron que saltar en paracaídas y cayeron en terreno enemigo. Estos pilotos capturados fueron internados en campos de concentración alemanes en los que sus captores les trataron como a cualquier otro prisionero, mientras que sus compañeros blancos les dieron el trato al que el ambiente de racismo en los EE UU estaban acostumbrados, es decir prácticamente se olvidaron de sus negros colegas de prisión.

La posguerra y su ascenso a general

Finalizada la guerra europea el coronel Davies -con 33 años- regresó a su patria y siguió con su carrera normal en el USAAC. En 1.947 se creó la USAF -United States Air Forces-, separándose totalmente

del USAAC. El coronel B. Oliver estuvo al mando del Grupo Aéreo 447 y luego del Ala de Combate 332 integrada sólo con personal negro.

En 1.953 le dieron el mando del Ala 51 con aviones F-86 "sabre" volando casi sesenta misiones de guerra en Corea. Finalizada la guerra de Corea, en 1.954, fue nombrado Director de Operaciones y Entrenamiento de la USAF en el Lejano Oriente. El 7 de octubre de ese año 1.954, con 42 años de edad, bajo el mandato del presidente Harry Truman, ascendió a general de Brigada de la USAF -general de una estrella- siendo **el primer negro en la historia de la USAF que llegaba a ese grado** (Como 14 años antes le había ocurrido a su padre, que fue el primer negro en llegar a general en el Army) .

Su carrea continuó normalmente y en 1.957 se le nombró Jefe de Personal y de Operaciones de la USAF en Europa siendo ya general de dos estrellas (ascendido en 1.965, bajo el mandato del presidente D.Eisenhower).

A los 55 años -en 1.967- recibió su tercera estrella de general, bajo el mandato del presidente Lyndon B. Johnson y fue nombrado Jefe de Personal de las Fuerzas Aéreas y de la ONU en Corea. Se retiró a los 70 años con el grado de Teniente General. Fuera del ejército sirvió con el presidente Nixon en la Secretaría de Transporte hasta 1.975., dejando tras sí una estela de gran eficacia en la labor asignada.

El presidente Bill Clinton le concedió de manera honorífica la cuarta estrella de general en 1.998 y el general de cuatro estrellas Benjamin Oliver Davies jr falleció en 2.002, a los 90 años de edad, siendo enterrado en el cementerio de Arlington, en donde tenía su residencia.

Como colofón se puede resaltar que a partir de 1.947, cuando se creó la USAF, independiente por tanto del Army, la Dirección de Personal de la USAF **abordó el tema del segregacionismo racial y llegó a la conclusión de que no había encontrado ningún tipo de problema social, biológico o sociológico que lo justificara**. En su informe ponía como ejemplo los records alcanzados por los "Tuskegee airmen" bajo el magnífico liderazgo del general Davies.

Los aviadores militares de la USAF fueron los primeros en eliminar la segregación racial en las fuerzas armadas de los EE UU. Ese proceso de eliminar la segregación racial de las fuerzas armadas

fue publicado en la Orden Ejecutiva 9981 del 26 de julio de 1.948, firmada por el Presidente Harry Truman. Hasta esta orden los oficiales negros tuvieron que operar siempre dentro de unidades de negros, en ambientes en los que les seguían considerando gente aparte, gente de segunda división.

La desaparición de esta práctica segregacionista se programó escalonadamente y se llevó a cabo entre mayo de 1.949 y mayo de 1.951.

Al ser la USAF la primera fuerza armada de los EEUU que aplicó la integración logró una muy importante ventaja, pues dentro de la comunidad negra norteamericana, los jóvenes negros mejor preparados académicamente, los más importantes y jóvenes líderes de la comunidad negra, pusieron su punto de mira en la USAF (ni la Navy ni el Army habían comenzado a integrar a los negros en sus filas) y se alistaron en la USAF con preferencia a ninguna otra rama militar. El resultado fue que la integración racial funcionó plenamente sin ningún problema y la USAF se benefició con la inclusión de un gran número de muy buenos aspirantes, altamente cualificados (aunque fueran negros).

El general Davies y sus pilotos negros tuvieron mucho que ver en esta conquista. Luego todo siguió su normal ritmo y en enero de 2.009 un tal Barack Hussein Obama, negro de ascendencia afroamericana, fue elegido como 44º presidente de la EE UU. También fue reelegido en 2.013 para su segundo mandato.

miguel ángel simón del fraile

