

R.00240

Escuela de Guerra Naval

0

~~48~~

32

A-CGN-1930
V(2)-20

Año 1930

~~AH-290~~

MEMORIA

que con solicitud de ingreso

presenta el Capitán de Corbeta

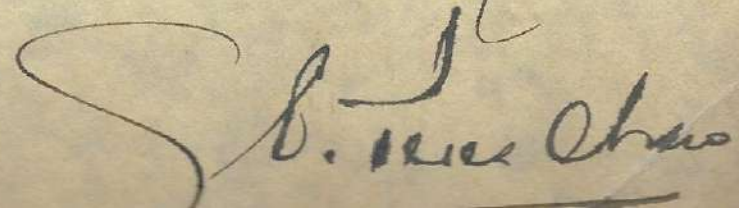
Autor: D. Cástor Ibáñez de Aldecoa y Urcullu

Titulo: Señales de reconocimiento de superficie y zonas de reconocimiento de submarinos


Autor

3 de Octubre de 1930 = Visto por la Junta Facultativa de la Escuela de Guerra Naval




S. de Guerra Naval



SENALES DE RECONOCIMIENTO EN SUPERFICIE

Y

ZONAS DE RECONOCIMIENTO DE SUBMARINOS.

SEÑALES DE RECONOCIMIENTO EN SUPERFICIE

Para reconocerse dos buques de superficie, he de desecharse la T.S.H. pues primeramente, el uso de este medio de comunicación delatará la presencia de la, o las unidades que la empleen y proporcionarán su situación al enemigo: no debe usarse la T.S.H. a ser posible (y aun debe quitarse el condicional) mas que para comunicar la presencia del enemigo, en el momento que establecido el contacto táctico, sea reconocido con seguridad, y esto sólo cuando sean fuerzas iguales o superiores, pues de haber probalidades de éxito y no necesitar auxilios, deberá emplearse la T.S.H. en interferir las señales contrarias e impedir la información. Si bien la razón principal de no usar la T.S.H. es no permitir sepan la situación propia, hay otras razones como son; es fácil ser interferido y que no lleguen las señales claras, lo que puede representar incertidumbre y pérdida de tiempo en momentos que no son propicios para estar esperando noticias de la cabina de la radio, que sabemos en muchos casos no son las comunicaciones entre cabina y puente todo lo buenas que fueran de desear, y finalmente, el uso de la T.S.H. para esto representa poner en momentos importantes el buque a merced de la pericia y celo del radio de guardia, al que habrá que darle las señales reservadas por lo menos durante su guardia, o para todo un día según sea el momento de cambiarlas, y aunque no puedan hacer uso de ellas, es dar a conocer al menos su estructura a todo el personal de radios embarcados, y cuantas menos personas las conozcan, siempre será mejor.

Por la rapidez con que han de ser ejecutadas, tienen que ser hechas desde el puente, bien por un oficial o por persona de toda confianza por su rapidez de percepción y acción, y al mismo tiempo no se precipiten.

El mejor medio para estas señales es el proyector y preferible de lámpara de incandescencia por su mayor sencillez de empleo, es decir los lógicamente llamados proyectores de señales.

Estas señales por proyector deberán usarse lo menos posible, pues con tiempo claro habrá casi siempre posibilidad de reconocer por lo menos al buque amigo. Claro es que el enemigo no nos podrá hacer nuestra señal, y este será el caso mas difícil, pues el contrario vendrá dispuesto al combate inmediato, y habrá probabilidades de que sea superior en fuerzas o armamento (hablamos refiriéndonos a buques cercanos a nuestras costas, pues de ser nosotros los atacantes, cambian completamente los papeles). Podrá suceder que se nos imponga el combate, que lo impongamos, o que nos convenga aceptarlo según las circunstancias, bien por haber submarinos nuestros en las proximidades, o bien que haya tiempo de esperar refuerzo, y desear dilatar el tiempo de permanencia del enemigo por aquellas aguas, y que pueda cortársele la retirada.

De venir el enemigo por la popa (ya dijimos nos referiamos a buques nuestros en vigilancia de costa proximos a ella), podremos variando en aumento nuestra velocidad, conocer si tiene mas andar que nosotros, y ya con esto tendremos un dato interesante: en este caso, deberá hacerse la señal de reconocimiento, y de no contestar, avisar a nuestras fuerzas. Como decíamos anteriormente, los elementos de la sitiación, (distancia a una base, ídem a fuerzas de apoyo, estado del mar, visibilidad, y otras que no pueden preverse sobre el papel) indicarán al Jefe o Comandante lo que en el momento ha de hacer para tener las mayores probabilidades de éxito, aun a costa de una probable destrucción de su buque.

Si se avista un buque de proa, su reconocimiento a distancia es difícil, y dada la rápida disminución de distancia, hay que obrar con la máxima rapidez: es lógico efectuar la siguiente maniobra; dar una gran guiñada (al menos de 45°) sobre la banda que proporcione la mayor seguridad de retirada; si esta maniobra es conocida por los buques amigos, el otro hará igual maniobra sobre la banda de igual nombre, y así los dos buques, sin necesidad de hacer la señal de reconocimiento, se reconocerán inmediatamente y a bastante distancia. El objeto de esto es el siguiente; si el buque es enemigo, y de más poder, no responderá a esta maniobra, en cuyo momento se le hará la señal de

debe conservar casi de través.

haciendo rumbo a base de apoyo, dando en estos momentos aviso de la presencia del enemigo, y tomando un rumbo y velocidad adecuados, habrá probabilidad de que al virar el contrario para combatir, se le tenga algunos momentos con nuestro fuego de través, y él de proa (o sea cruzar la T); naturalmente que no se puede asegurar una victoria, pero siempre serán medidas de prudencia, y dados los múltiples factores del combate, en que al fin y a la postre se viene a achacar mucho a la suerte, un tiro de fortuna por ejemplo, puede ser suficiente para quitar un tanto por ciento grande del valor del contrario, suponiendo que este sea de igual o superior poder militar.

Por lo tanto esta maniobra de reconocimiento preliminar e incompleta puede incluirse en las instrucciones para reconocimiento, con la máxima reserva natural, pues no es de absoluta claridad, y aun habrá casos en que no convenga hacerla, pues al dar el través, y por lo tanto mostrar claramente la silueta, se puede permitir con ello una noticia al contrario que puede obrar como mejor le convenga sabiendo el enemigo que tiene delante, mientras nosotros ignoramos este interesante dato del contrario; así que esta maniobra será simplemente condicional, y no obligatoria.

Pudiera suceder que no funcionase el proyector de señales por avería; esto de noche tiene relativa importancia, pues la más elemental prudencia aconsejará llevar una lámpara de mano, que en todo caso será suficiente; de día es fácil efectuar el reconocimiento, pero la lámpara de mano no será casi nunca suficiente, especialmente a contra luz, y es necesario prever esta contingencia: puede darse la inteligencia por dos banderas del Código Internacional, variándose cada día.

Al final de la presente memoria se da un cuadro con las señales por alfabeto Morse; empiezan con letras de las que la primera comienza por una raya, que no da la incertidumbre de un punto que hecho algo corto puede no distinguirse, y para mayor seguridad, esta primera raya debe hacerse ligeramente prolongada.

Se han tomado banderas del C.I.: este Código tiene la mayor parte de sus banderas cuadradas, pocos gallardetes y sólo dos cornetas; las combinaciones se han hecho de modo que no sólo figuren totalmete

las banderas, sino que por la característica de las banderas componentes, den rápidamente una aproximación de la exactitud de la respuesta.

Los días empezarán a las 12 h. de tiempo civil siendo la hora oficial de España: la razón de esto es que si se está empeñado en una acción nocturna, no es lógico estar pendiente del reloj para ver en que minuto ha de cambiarse la señal, lo que no sucederá cambiándola al mediodía, o mejor dicho a las 12 h. tiempo civil.

Se empezarán las señales en el día de la ^{si} 1^a semana correspondiente a la declaración de guerra: así por ejemplo, fué declarada a 11 h. de un lunes (tiempo civil), a 12 h. de ese día (tiempo civil) empezará la 2^a semana.

Las señales es posible sean algunas un poco largas, y pudieran desde luego abreviarse: esto lo ha de decir la práctica de las tres primeras semanas, en las que se puede recoger la necesaria información, como se indica en las instrucciones. Pudiera en ejercicios y maniobras comprender este extremo.

Se puede sin dificultad, poner señales de solo cuatro o cinco signos, como son por ejemplo:

N̄ = — — . — —

X = — .. —

Y = — . — —

Q = — — . —

O = — — — .

= = — . . —

y otros muchos.

SENALES DE RECONOCIMIENTO

Pregunta.	1ª semana.		Id. por banderas del Código Internacional.
	Pregunta.	Respuesta.	
Lunes.....XS --- ...	NT -- -	ZY	"
Martes....BN ---- ..	OE ---- .	OA	"
Miércoles.CT ---- -	TS - ...	GC	"
Jueves....MR -- ...	BD ---- ...	AH	"
Viernes...NP -- ----	TL - ----	GM	"
Sábado....OI ---- ..	DS --- ...	TF	"
Domingo...QA ---- ..	TH -	DJ	"
2ª semana.			
Lunes.....KG --- ---	MO -- ---	EB	"
Martes....DW --- ---	NU -- ...	PC	"
Miércoles.YE ---- .	CI ---- ..	BT	"
Jueves....TL - ----	NC -- ----	SQ	"
Viernes...ZT ---- -	DD --- ...	UV	"
Sábado....OK --- ---	XT ---- -	RA	"
Domingo...GI --- ..	ZA ---- ..	CA	"
3ª semana.			
Lunes.....XS ---- ...	QE ---- .	DW	"
Martes....CG ---- ---	TL - ----	PK	"
Miércoles.MA -- ..	YI ---- ..	IX	"
Jueves....TH -	MS -- ...	NE	"
Viernes...DT --- -	KA --- ..	LS	"
Sábado....BD ---- ---	OI ---- ..	CJ	"

INSTRUCCIONES PARA EL EMPLEO DE ESTAS SEÑALES/

de

Se harán con proyector, recomendándose el señales, y de noche sólo se empleará con la intensidad mínima necesaria para asegurar sea visto; serán hechas desde el puente por un Oficial o persona competente.

Deberá llevarse como respeto una lámpara de mano.

La primera raya de la primera letra de cada señal ha de hacerse ligeramente prolongada.

En caso de inutilización del proyector, de día, se dará la respuesta por la señal de dos banderas del Código Internacional que corresponda al día; esta señal deberá llevarse envergada.

Los días empezarán a las 12h. de tiempo civil, siendo la hora la Oficial de España, bien sea de verano o de invierno; así, el jueves a mediodía (12h. de tiempo civil) empezarán a regir las señales del jueves.

Se empezarán en el día de la primera semana correspondiente a la declaración de guerra; por ejemplo, si fué declarada a las 11h. de tiempo civil de un lunes, alas 12h. empieza la 2ª. semana.

Es conveniente, si nos da alcance un buque dudoso, aumentar la velocidad, y si nos da caza, hacerle la señal; de ser enemigo, dar noticia a nuestras fuerzas. Si aparece de proa, dar una guiñada (45º), a la banda conveniente si se cree debe prepararse la retirada; si no guiña el otro a la banda del mismo nombre, hacerle la señal y dar noticia, procurando hacer un rumbo tal que al darnos caza lo podamos tener por el través estando él de proa. Esta maniobra de la guiñada no es obligatoria y se usará con precaución.

La T/3/H/ sólo se empleará para dar noticias del enemigo, de no disponerse otra cosa; si es de fuerza inferior, y se está combatiendo, utilizarla preferentemente para interferir las señales que haga él.

Se dará información reservada de la eficacia de estas señales, y especialmente si podrían ser mas breves.

Un Comandante de un destructor (o Jefe de una flotilla), va en viaje de Gijón a Ferrol, estando recientemente declarada la guerra, y a 3 millas de la Estaca de Vares avista un periscopio. ¿Qué debe hacer? De no tener otras instrucciones, deberá procurar destruirlo, pues no es lógico suponer esté sumergido un buque nuestro en tal paraje: de todos modos, quedaría, por una pequeñísima probabilidad, la duda de no haber obrado bien, y es seguro que si por casualidad fuese un buque nuestro, se calificase tal determinación como una impericia, y cayese toda la opinión sobre el que tal hizo, y lo más probable, que visto el estado de la opinión (discusiones, argumentos en contra de la maniobra, las familias de la pérdida dotación clamando etc.) no hubiese casi elementos de defensa, y ya cayese sobre tal Comandante o Jefe la tacha de ineptitud. En la guerra las órdenes han de ser muy claras, naturalmente que teniendo la suficiente, aunque pequeña, elasticidad, para que el que las ejecuta, pueda en todo momento interpretarlas en mejora del servicio: no en balde el que llega a un mando es por sus méritos, y al ponerle en él la Superioridad, es una prolongación del Mando, y a su imagen y semejanza, pues que en él depositó su confianza: con esto se viene a parar a lo tan sabido de que si alguna falta se comete, no es del de abajo, ni del de enmedio, sino precisamente del Mando. Si ese Jefe que encontró el periscopio no procura la destrucción del submarino por creer es nuestro, y resulta que era enemigo, se le pedirá responsabilidad por no haberlo atacado. Para su persona los resultados serán igualmente desastrosos, pues pronto habrá quien lance la especie, hasta que esta tome cuerpo, de que no lo atacó por pusilanimidad, e incompetencia.

Con estas ligeras consideraciones queremos hacer notar la necesidad de instrucciones para el trato al buque submarino, queriendo hacer referencia con esto del trato, no al modo de atacarlo, sino 1º a las zonas en que sumergidos no pueden (o no deben) ser más que enemigos, y en las que no hay más que atacarlos 2º zonas en que pueden ser amigos o contrarios, y modo posible de distinguirlos, y 3º instrucciones

para que nuestros submarinos dejen las bases, y especialmente tomen estas sin peligro para ellos, ni de ser atacados por nuestros buques de vigilancia, ni sorprendido por otro similar enemigo.

El estudio y determinación de estas zonas va unido (por no decir que es) a nuestra defensa de costa, y por lo tanto a la de nuestra navegación de cabotaje.

Refiriéndonos a esta última vamos a analizar someramente:

- 1ª el tráfico de cabotaje por buques nacionales;
- 2ª el de nuestro carbón;
- 3ª el de viajeros.

1ª Viendo el número de buques de vapor de cabotaje nacionales que han hecho operación (dibujo I) en los distintos puntos, considerado para mayor facilidad por provincias (De los que no hicieron operación no se hace mención pues aparte de guardar bastante proporcionalidad, en guerra es de suponer disminuya su número), se ve que el tráfico es bastante elevado, pues Asturias con 3.860 buques, Pontevedra con 2.570, Valencia con 1.650, y Barcelona, Baleares, Vizcaya, Huelva y Cádiz con más del millar, hacen pensar en la necesidad de tener una vigilancia de la costa y poniéndonos en el peor caso o sea considerando todas las costas de la Península; (ver nota 1 al final), y si como es probable, el enemigo trata de atacar a nuestra marina mercante con submarinos, hay que pensar en el modo de evitar esto, declarando zonas de guerra, o mejor dicho, pues no ha de hacerse público, las zonas en que nuestros submarinos no han de estar sumergidos.

La necesidad de la vigilancia de costa se ve también ampliamente al examinar el reparto de las 3.000.000 de Tons. (por defecto), de carbón asturiano por el litoral (dibujo II), y preferentemente en Barcelona (1.000.000 Tons.), Vizcaya (800.000 Tons.) y Valencia (300.000 Tons)

El transporte del millón de toneladas de Asturias a Barcelona es un problema que debe resolverse.

En lo referente al transporte de viajeros (plano III), el núcleo importante, por no decir único, es del tráfico de Baleares con Barcelona y Valencia.

en el plano I. Es innegable la necesidad de tener una faja de costa en que al ser lo más segura posible la navegación, no se permita haya submarinos, o lo que es lo mismo, que los nuestros no deben estar sumergidos para no correr el riesgo de ser destruidos: esta zona puede ser en el Norte, donde la visibilidad no es corrientemente buena, y no pueden hacerse las derrotas muy exactamente, y por lo tanto ir muy arrimados a la costa, de 8 millas por fuera de puntas, menos en la zona desde la Estaca de Vares hasta la frontera de Portugal, en que por estar comprendida la zona de recalada de Inglaterra ha de suponerse una mayor actividad del enemigo, y esta zona debe ampliarse a 10 millas.

En la frontera del Atlántico Sur, por encontrarse el río de Sevilla, la bahía de Cádiz y la bajería de Trafalgar, creemos deben ser así mismo 10 millas, excepto en el Estrecho, desde el N/S de Cabo Espartel al N/S de punta Almina, en que será toda la zona. En el Mediterráneo y Baleares 8 millas.

En estas zonas han de estar los buques de superficie de vigilancia, y al indicar las derrotas a seguir a los buques de cabotaje, se les puede simplemente ordenar ataquen a todo submarino sumergido que encuentren, sin necesidad de darles a conocer la amplitud de las zonas, puesto que siempre han de navegar por dentro de ellas.

Nuestros Submarinos para abandonar las bases, deben hacerlo convoyados, y si fuera de estas zonas ven un buque nuestro, deberán enseñar la torreta si van sumergidos. Para regresar a la base, han de avisar por radio (de aquí la necesidad de tener en cada base una estación de T.S.H. exclusiva para este servicio), y dar el punto de recalada donde los esperará un buque de vigilancia. Si el servicio de vigilancia se retira a determinada hora, podrán nuestros submarinos, haciendo señal de reconocimiento que puede ser especial, tomar la base sin necesidad de convoy. Esta parte es simplemente a resolver entre los Estados Mayores de Apostaderos o Bases, y los Comandantes de submarinos (Nota II).

Por lo regular las salidas y entradas serán de noche.

INSTRUCCIONES PARA EL RECONOCIMIENTO DE SUBMARINOS

Y ZONAS DE GUERRA COSTERAS/

Zona Norte. Una faja de 8 millas por fuera de las líneas que unen las puntas principales, desde la frontera Francesa, hasta el Norte-Sur de la Estaca de Vares.

Zona noroeste. Una faja de 10 millas por fuera de puntas, desde el N/S de Vares, hasta la frontera N. de Portugal.

Zona Atlántico Sur. Una faja de 10 millas desde la frontera Sur de Portugal, hasta el N/S de Ca. Espartel en la costa de España.

Zona del Estrecho. Toda la comprendida entre el N/S de Ca. Espartel y el N/S/ de Punta Almina.

Zona del Mediterráneo. Una faja de 8 millas por fuera de puntas desde el N/S de Almina, hasta la frontera Francesa.

Zona de las Baleares. Una zona de 8 millas alrededor de las islas.

Todo submarino sumergido encontrado en estas zonas será atacado.

Por fuera de estas zonas, nuestros submarinos al ver un buque nacional, deberán enseñar la torreta.

Las salidas y entradas de los submarinos se procurarán hacerlas de noche; al salir deben ir convoyados, y para entrar deben avisar por T.S.H. la hora y punto de llegada.

De ser retirado de noche el servicio móvil de vigilancia, deberán entrar haciendo la señal de reconocimiento al buque fondeado de vigilancia, o puesto de observación, que les dará entrada.

De acuerdo los Estados Mayores de Apostaderos o Bases con los Jefes de Flotilla o Comandantes de submarinos afectos a ellas, podrán emplear señales convenidas, que no serán de generalidad ni alterarán estas instrucciones.

A los Capitanes de buques mercantes, se les indicará las derrotas a seguir de forma que estas queden dentro de las zonas de guerra, pero sin decirles la amplitud de las zonas, y ordenándoles ataquen a todo submarino sumergido que encuentren.

Nota I = Por salirse de los límites a que se contrae esta memoria, daremos por notas explicaciones de algunas conclusiones presentadas a priori, y de las cuales la primera es la de considerar los tres frentes de mar, Norte (y N W), Atlántico Sur, y Mediterráneo, simultáneamente, sin hacer mención del Estrecho: esto supone ir de la mano con Inglaterra a lo que parece está dispuesta y subordinada nuestra Nación por la política seguida: en el año 1.926 se firmaban en Londres varios Reales Decretos, y entre otros, el de Artillado de Ferrol, Cartagena y Mahón: al no figurar Cádiz, no se escapa a ninguna imaginación que es la tácita renuncia al directo dominio del Estrecho, que es nuestro mayor valor militar marítimo: por eso en estas páginas no se menciona ni el Estrecho, ni la costa de Portugal, que seguramente irá con la Gran Bretaña, y ha de considerarse amigo nuestro: claro es que lanzados en una conflagración en que Inglaterra permanezca neutral sólo unas semanas, nos encontraremos sin los talleres de la Carraca y San Carlos, sin la fábrica de torpedos, sin las minas almacenadas en aquel Arsenal, o sea que no sólo no podrá ser una ayuda, sino poner un éxito anticipado y sabido, en la balanza, a favor de cualquiera enemigo.

Para en estas condiciones tener el dominio del Estrecho habrá que tener como bases ~~mas~~ cercanas, Cartagena ya existente, y Sevilla habilitada, y aun ésta no es probable pudiera defenderse por nuestros campos minados, que evitasen el que submarinos enemigos estuviesen inutilizando por igual procedimiento constantemente la entrada del Río de Sevilla; es lógico pensar que al firmarse, y en Londres precisamente, aquél Real Decreto, existe un acuerdo con Inglaterra. De no ser así, no se pueden hacer comentarios ni se pretende, pues la alta política no ha de estar al alcance de todo el mundo.

Supuesto el dominio, o benévola concurrencia en el Estrecho, la línea Algeciras-Ceuta sería la única segura para nuestro territorio del Norte de Africa prescindiendo de Málaga y Almería con Melilla, que habían de entretener bastantes fuerzas, de las que no estamos sobrados.

Nota II. = Al tratar este asunto de los submarinos y zonas de guerra, se entra inmediatamente en el problema de la defensa de costa en toda su amplitud, lo que no es objeto de esta memoria: así, fácilmente se su-

costeras ya determinadas, lo que supone el estudio de los buques de guerra disponibles, de los pesqueros utilizables para este servicio, con todos los elementos que pudieran ser empleados de los existentes (cañones de buques desarmados y todos los que hay en Arsenales), y los que había que procurarse, (estaciones de T.S.H. cargas de profundidad, rastras para campos minados), el papel que los submarinos nacionales pueden representar en esta defensa por fuera de las zonas costeras.

Estos buques pudieran tener probabilidades de éxito vigilando sumergidos por fuera de esta zona contra los buques enemigos que hicieran servicio contra el comercio. Entonces, más que las bases actuales de Ferrol y Ríos (está última no es indispensable dada la pequeña distancia a Ferrol), que parecen indicadas para carenas, recorrido de motores por tener allí los respetos, y torpedos, serían utilizados los puertos de gran movimiento comercial, donde la vigilancia ha de ser extremada, es decir que las bases principales para la defensa serán Bilbao, Gijón, Sevilla, Valencia, Barcelonay y alguna otra, no viéndose la razón de hacer bases exclusivas para submarinos en nuestros puertos militares, que han de satisfacer a las necesidades de todos los tipos de buques.

Si los submarinos han de hacer servicio de día, sumergidos puede decirse que la totalidad del tiempo, podrá preverse la instalación en estos puertos de grupos de carga de las baterías de acumuladores, para descanso de los motores Diessel y de parte de la dotación.

Al hacer el estudio completo de la defensa de costa, (o asegurar la navegación de cabotaje), habrá de preverse la inmediata formación de convoyes con las horas de salida, y escalas a hacer para la mayor seguridad posible en las derrotas. Lugares en que han de entregarse los convoyes unas fuerzas a otras, y todos los detalles que el estudio a fondo del problema iría dando en su transecurso.

El servicio de viajeros, y comunicación con Baleares, no parece de dificultad, pues puede hacerse de noche con buques rápidos, que pueden ser convoyados cuando haya algo de luz, y es casi seguro el servicio: sólo habría, que aumentar el convoy compaginado con alguna disminución del servicio de correos, en días muy claros de luna.

No se ha tratado en el texto de este asunto por ser otro estudio a resolver con más detalle.

Tampoco se ha tocado el servicio de exploración, igual el que pueden prestar todos los pesqueros, que el de la aviación, por ser esto del estudio completo de la defensa de costa.

Burgos Agosto de 1.930

Leandro Heámer de Arce