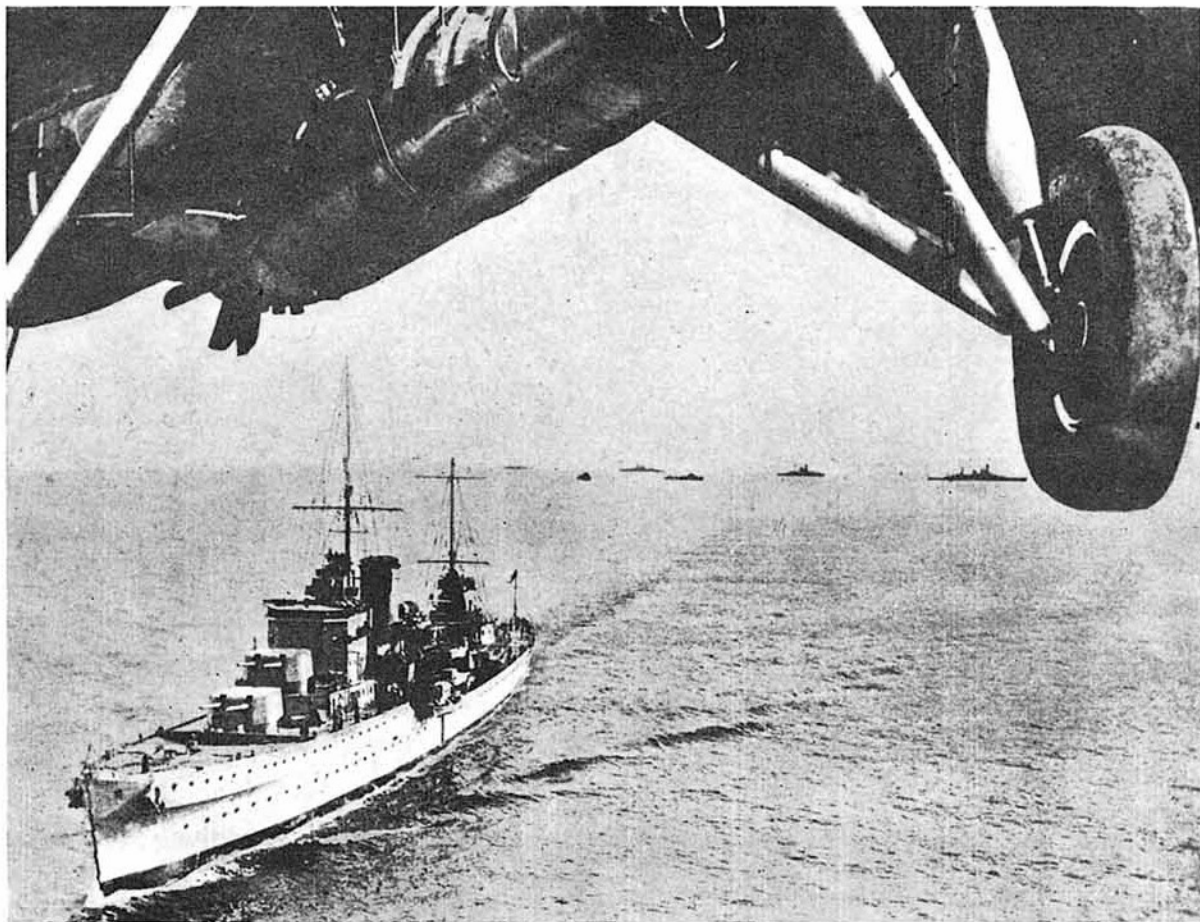


# La batalla vertical del Atlántico

Por el Capitán de corbeta MARTEL



La tan conocida máxima inglesa de “quien tiene la mar tiene la tierra”, que complementada con la de “Inglaterra domina los mares”, han sido hasta la actual contienda la base de la política británica y la razón fundamental—gracias a la rúbrica de una potente flota—de su existencia como Imperio, ha dejado de ser una verdad incontestable, convirtiéndose en frase que no tiene valor alguno si no se le añade la condición de que ese dominio sea también lo que pudiéramos llamar vertical. Los buques de superficie pueden imponer su voluntad sobre la sábana acuosa en sentido “horizontal”; pero esa voluntad es susceptible de ser quebrada fácilmente por la presencia de sus enemigos en la vertical: submarinos y aviones. Consecuencia de esta nueva modalidad del dominio del mar es que la guerra naval haya tomado un carácter totalmente distinto al que ha tenido, y que los nuevos elementos que en ella intervienen vayan adquiriendo una importancia cada vez mayor, que puede llegar a ser decisiva para su resultado, resultado que—obvio es decirlo—va a ser, en definitiva, la clave de la decisión del conflicto.

Un análisis somero de la situación nos hace llegar a la conclusión de que la lucha que, cada vez con mayor intensidad, se desarrolla en torno a los aprovisionamientos, es una pugna casi directa entre submarinos y aviones, en la que intervienen no solamente los hombres de guerra, sino también los de ciencia, que buscan quizá la solución a la batalla vertical no en la creación de armas mejores, sino en la de elementos de transportes que permitan desterrar o alejar, por lo menos, el peligro de ataques enemigos desde el aire o desde las profundidades marinas, luchando unos, al tratar de crearlos, por el avión como medio seguro de transporte, mientras otros abogan por el submarino y llevando esta pugna hasta el más escondido rincón de sus gabinetes de trabajo.

El Gran Reich alemán, siguiendo una política naval que no nos atrevemos a enjuiciar, había concentrado la mayor parte de sus esfuerzos de construcción en el arma submarina, renunciando con ello implícitamente a disputar el dominio del mar a los que fatalmente habían de ser sus enemigos en caso de guerra.

Al estallar el conflicto no podía hacer Alemania en la mar otra cosa que lo que hizo: lanzar sus submarinos al ataque de las flotas de guerra y mercante enemiga, concentrando quizá estos ataques contra la primera, en la esperanza—el éxito de Prien había dado motivos para ello—de poder crear una situación que permitiera a la reducida flota de superficie hacer frente a la británica, o por lo menos operar contra la navegación sin tener que preocuparse de ella. Desgraciadamente para los planes germanos este objetivo no pudo ser alcanzado y hubo de contentarse, por lo que a unidades de aquel tipo se refiere, a cruceros de “perturbación” del tráfico, realizado por barcos de guerra y mercantes armados en corso, cuyo rendimiento operativo, siendo bueno, no pudo alcanzar un grado muy alto debido a la presencia de la armada enemiga.

Casi simultáneamente con la declaración de guerra de Inglaterra y Francia empezaron los torpedos del arma submarina alemana a hundir buques de aprovisionamiento enemigos; pero al poco tiempo de haber empezado a actuar entraron en acción los que habían de tratar de disputarle el dominio “vertical”, los aviones, que dieron con ello un nuevo carácter a la guerra submarina, convirtiéndola en “aéreo-submarina”.

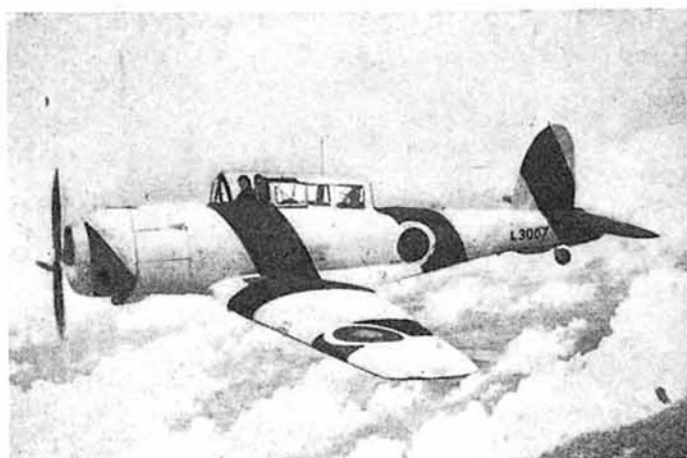
A fines de septiembre del 39 tres aviones *Blackburn “Skuas”*, lanzados desde un portaviones, atacan a un submarino y uno tras otro son derribados por las armas de a bordo. El primer “round” de la batalla submarino-avión ha sido ganado por el primero. Poco después gana éste un segundo “round”, de mucha mayor importancia: el *Courageous*, portaaviones dedicado precisamente a la vigilancia antisubmarina, es hundido por uno de aquellos a los que debía destruir y el efecto que produce en el Almirantazgo británico es tan grande que le decide a renunciar momentáneamente a la utilización de los portaviones en este tipo de misión, dejando el servicio de escolta de convoyes por alta mar a los destructores y en zonas más próximas a la costa a los patrulleros (dotados todos del “Asdic”, o detector ultrasonoro, que localiza la presencia del submarino por medio del “eco” que produce su casco metálico al chocar contra él las ondas emitidas), sin más protección aérea, por tanto, que la que buenamente pudieran darle en estas zonas las bases de tierra.

En el período comprendido entre el principio de la guerra y el derrumbamiento francés, la guerra submarina es lo que algunos críticos navales han llamado “pura”, es decir, sin la intervención del avión en ninguno de los bandos. Denominación indiscutiblemente exagerada, puesto que tal “pureza” hubiera significado la ausencia de actividad aérea en la gran batalla de los transportes marítimos, pero que se ajusta en cierto modo a la realidad, ya que la acción submarina sobrepasa en dicho período notablemente a la de los aviones (de las 40 a 50.000 toneladas hundidas por término medio semanalmente durante este espacio de tiempo, 30.000 correspondían al arma submarina, quedando el resto a repartir entre los buques de superficie y la aviación), lo que indica poca actividad por parte de estos últimos en lo que se refiere al “bando ofensivo”, ocurriendo lo mismo respecto al defensivo, probablemente por no disponer los ingleses en aquellos tiempos del material necesario para hacerlo pesar seriamente en el desarrollo de la lucha.

Al ocupar el frontón europeo atlántico y del mar del Norte, desde Narvik hasta el golfo de Vizcaya, puede el Mando alemán disponer de las excelentes bases aeronavales que estas costas le ofrecían, entrando la guerra submarina en una fase de guerra total de los elementos a que nos venimos refiriendo.

Fase caracterizada por la perfecta coordinación de ambas armas. Las condiciones para su utilización mejoran de un modo notable. Para los submarinos, la posesión de bases atlánticas les significa no tener que dar el largo rodeo por el norte de Escocia, quedándoles abierta la puerta cuyo cierre les había obligado hasta entonces a hacerlo, el Canal de la Mancha, lo que supone un importante acercamiento a la zona de operaciones, con el consiguiente aumento de rendimiento (de ser un tercio, aproximadamente, de la flota submarina el que se encontraba operando en un momento determinado a serlo la mitad), que se tradujo inmediatamente en cifras. De junio a noviembre llegaron las pérdidas británicas de tonelaje a 90 ó 100.000, siendo el 75 por 100 obra de los submarinos (más del 11 por 100 respecto a períodos anteriores).

La existencia de esas bases—coincidiendo indiscutiblemente con un gran desarrollo de la aviación y la aparición de nuevos y mejores tipos de aviones—permite también la intervención en gran escala del arma aérea, comenzando la acción de los “corsarios del aire” *Heinkel 111* y *Focke-Wulf (“Kurier”)*, que actúan como ojos avanzados de los submarinos y al mismo tiempo cooperan con ellos en la guerra contra el tráfico marítimo enemigo.



*Blackburn “Skua”.*

Durante esta etapa inicial de la batalla aerosubmarina el dispositivo alemán es el siguiente: los *Ju-87* atacan la navegación en zona del Canal; los *Ju-88* y *Heinkel 111*, la comprendida en un sector cuyos radios extremos se apoyan en las costas noruegas y francesas del W., y que alcanza en profundidad la costa oriental irlandesa. Los *Kurier* llevan sus reconocimientos ofensivos hasta más allá de Islandia y por el Sur hasta cerca de Casablanca. Unos y otros partiendo desde bases repartidas a lo largo del litoral atlántico. Los submarinos tienen tres bases principales de ataque: Stavanger, Lorient y Burdeos. Desde las dos primeras actúan contra los convoyes que arriban a las Islas Británicas por el Atlántico norte, formando sus líneas de ataque una gran tenaza, que se cierra en las proximidades del punto de llegada (como convoy organizado a partir del cual se disgregan las diversas unidades que lo constituyen), al noroeste de Irlanda. Desde la segunda y tercera operan contra los que navegan por el Atlántico central y sur. La táctica empleada, basada en la más estrecha cooperación, no ofrece diferencias esenciales a la seguida hoy.



El avión o submarino que avista un convoy lo comunica inmediatamente al "puesto de mando", situado en "un lugar de la costa atlántica" donde, a la vista de las circunstancias, se ordena el ataque, bien por submarinos, bien por aviones, bien por la combinación de ambos. Aunque nada se ha dicho, que nosotros sepamos, parece ser que la batalla aerosubmarina del Atlántico es dirigida por una sola mano, hasta hace poco por la del hoy Gran Almirante Dönitz, que puede disponer de los aviones que la tercera flota aérea destina a esta misión especial de guerra al tráfico. Algo así como una especie de aviación embarcada. Habíamos visto la organización inicial de la defensa británica: protección aérea de los convoyes en zonas alejadas, al renunciar al empleo de portaviones, prácticamente nula; en las costeras, el "Coastal Command",



"Heinkel 115", despegando para un servicio de reconocimiento.

encargado de neutralizar la acción submarina en colaboración con las unidades de superficie. Al ampliarse la zona de operaciones del enemigo y redoblar éste su actividad con las dos armas adquiere la situación caracteres de gravedad tal, que obligan al Mando británico a aplicar un antídoto más eficaz o de mayor rendimiento que el que podía suministrarle la escolta naval disponible, reducida necesariamente a un mínimo por las grandes pérdidas sufridas en este tipo de unidades. En un corto espacio de tiempo habían sido hundidos 40 destructores. La solución lógica había de encontrarse en los barcos de superficie, cuya protección podía ser "permanente", y esa fué la razón de la adquisición de los 50 destructores de segunda mano norteamericanos y de la utilización del nuevo tipo de escolta llamado corbeta. Pero la Marina británica, según declaraciones del ministro Morrison, debía proteger 80.000 millas de rutas comerciales, sobre las que navegan continuamente de 2.000 a 3.000 buques de aprovisionamiento y transporte y dragar minas en 14.000 millas marinas; y ni que decir tiene, en esas condiciones no era posible dar a los convoyes la protección mínima que el peligro submarino y aéreo exigían. La única forma de hacerlo fué recurriendo a la aviación, cuyo rendimiento como elemento de exploración y reco-

nocimiento era mucho mayor que el de las unidades de superficie y que además permitía enfrentarse con la amenaza aérea contra los convoyes con el arma más apropiada para ello. Los primeros aviones utilizados para esta misión fueron los *Short-Sunderland*, hidroaviones cuatrimotores con una velocidad máxima de 350 km. por hora, una autonomía superior a diez horas y armados de varias ametralladoras, cuatro de ellas en montaje cuádruple en la torreta de popa. Más tarde son incorporados al servicio los *Lockheed "Hudson"*, bimotores de torreta doble con motores Wright "Cyclone", una velocidad máxima de 396 km/h, y una autonomía de cerca de 3.000 kilómetros y los *Consolidateds "Catalina"* y "*Liberators*", hidroaviones ambos de gran radio de acción, pero con una velocidad de crucero pequeña (condición ideal para la escolta de los convoyes). Otro tipo de los empleados es el *Wellington*, bombardero bimotor de gran radio de acción.

Con la aparición de estos aviones en los cielos atlánticos la batalla adquirió un nuevo aspecto, registrándose combates aéreos a muchas millas de las costas entre los atacantes y los "destructores o protectores del aire".

Indudablemente, estos últimos tenían sobre los primeros, especialmente sobre los tipos *Kurier*, la ventaja de un armamento dispuesto precisamente para la ofensa y defensa en el aire, mientras que aquéllos estaban preparados para el ataque a buques (concentración de ametralladoras en la parte inferior de su casco); pero la velocidad superior les permitía compensar esta inferioridad, de modo que el dominio aéreo de la zona del convoy quedó, todo lo más, como materia de discusión, sin que ninguno de los bandos pudiera dictar sus leyes sobre ella.

A medida que pasaba el tiempo iba en aumento la acción de la aviación germana contra la navegación, llegando en 1941

—según algunos datos cuya autenticidad no podemos garantizar— a alcanzar un 40 por 100 del total del tonelaje hundido y casi igualando, por tanto, al imputable a los submarinos (claro que esta disminución en la diferencia tuvo lugar en períodos en que por ser los días largos la ventaja operativa era del avión; pero ello no resta importancia al éxito obtenido por el arma aérea en esta nueva modalidad de empleo).

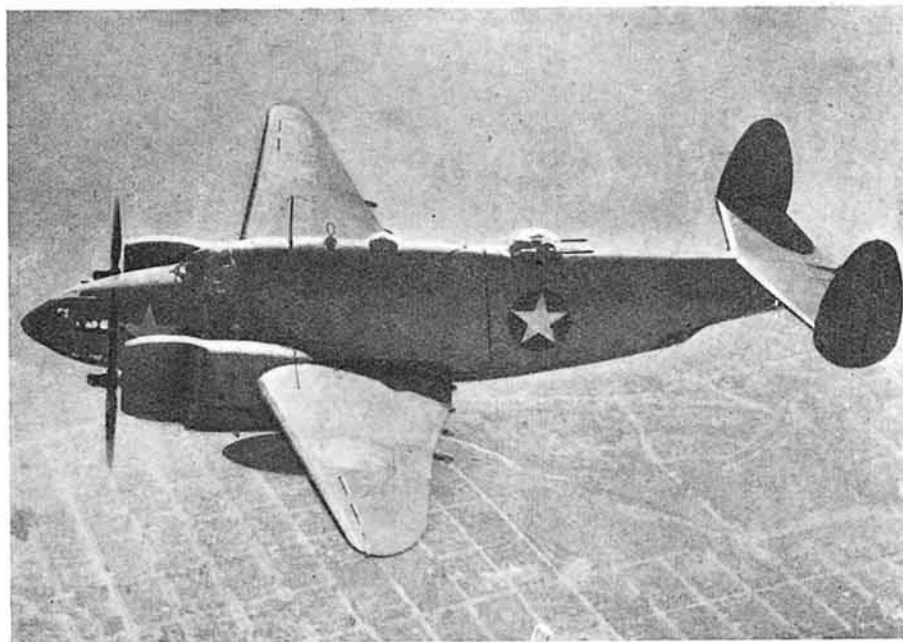
Al declarar Norteamérica la guerra al Japón, el arma submarina alemana traslada su zona de acción a las aguas norteamericanas, volviendo otra vez a la guerra "pura", sin intervención apenas de aviación. La proporción de tonelaje hundido aumenta extraordinariamente a favor del submarino (en abril del 42, de las 585.000 toneladas hundidas el 92 por 100 corresponde al submarino), lo que se explica por las condiciones de la poca reacción defensiva en que opera en los primeros tiempos y por el aumento de protección aérea a los convoyes en las zonas susceptibles de ser atacados por los aviones del Reich, dado no solamente por los aparatos del "Coastal Command", sino por una aviación propia embarcada, llamada de la Marina mercante, consistente en cazas que son catapultados de los mismos buques del convoy y que si no pueden llegar a bases de tierra son abandonados después de sal-

var al piloto (algo parecido a los "Camels" de la pasada guerra, cuya misión era atacar a los zepelines).

Los americanos introducen un nuevo factor en la "guerra vertical": el "blimp", dirigible pequeño y fácilmente maniobrable que presta un buen servicio como detector de submarinos, e intentan—no sabemos con seguridad si han llegado a realizarlo—la utilización de numerosos petroleros, convertidos en portaviones, como buques de escolta.

Al organizarse el sistema de convoyes en las aguas americanas, con el aumento consiguiente de protección a la navegación, deja, por lo visto, de compensar al Mando alemán el enviar sus submarinos a operar en aguas tan lejanas y la batalla vuelve a su centro de gravedad, al Atlántico, donde adquiere nuevamente una gran violencia, produciéndose sin cesar ataques contra los convoyes que merecen el calificativo de verdaderos combates y que cuestan a la navegación anglosajona pérdidas tan duras que dejan entrever la posibilidad de que las "naciones unidas" sean vencidas en aquellos momentos por unos periscopios que no veían, lo mismo que Napoleón lo fué por las fragatas británicas cuyos mástiles no llegó a ver.

No son solos los submarinos los que mejoran su táctica y aumentan el número; los otros participantes en la batalla atlántica lo hacen también, apareciendo nuevos tipos—los



Versión modificada del "Ventura", empleado en el ataque a submarinos.

Stukas—, adaptados a las condiciones en que se desarrolla ésta, e hidroaviones sexamotores *Blohm y Voss, B. V. 222*, con un radio de acción de 7.000 kilómetros a 275 de velocidad y un peso total de 245 toneladas, así como los superstukas *Heinkel 177*, que elevan de modo considerable la capacidad ofensiva de la flota aérea, incrementada más aún por la adopción del torpedo como arma usual de ataque. En julio de 1942 realizan las fuerzas aerosubmarinas del Reich una operación combinada contra un convoy enemigo que trata de llevar material de guerra a la U. R. S. S. por la ruta del Norte y que cuesta a los aliados—según datos alemanes—cerca

de 217.000 toneladas de pérdidas. Reproducción en gran escala de la realizada en octubre de 1940 contra el *Empress of Britain*, paquete de 42.000 toneladas, atacado y hundido por la acción de conjunto de submarinos y aviones.

A mediados del 42 entra en acción la bomba cohete o de autopropulsión (de la que ha hablado esta Revista en su número de noviembre último), empleada por la aviación del Eje con tanto éxito que los mismos ingleses han de reconocer el fracaso de uno de sus convoyes por efecto de estas bombas. Y así llegamos a nuestros días con la batalla vertical o aeronaval del Atlántico en la plenitud de su desarrollo, si bien parece haberse producido actualmente una pausa que nos es imposible enjuiciar.

En la guerra 1914-1918 el submarino podía operar sin más enemigo que el patrullero o destructor; en ésta la intervención del arma aérea le ha proporcionado un enemigo mucho más peligroso, pero también un excelente amigo y colaborador.

El peligro del avión para el submarino es mayor que el que le supone el buque escolta de superficie, porque disminuye mucho una de sus mejores cualidades defensivas: "la de poder pasar sin ser visto". Claro que en cambio el avión tiene en su contra, respecto al buque escolta, que mientras éste "oye y ve", él no puede más que ver, limitándose, por tanto, sus medios detectores al de la visión (quizá en la actualidad puedan también "oír") y que en el ataque está en mejores condiciones aquél; pero la gran extensión que explora en poco tiempo y la relativa impunidad con que puede realizar su misión lo han hecho, sin duda, un arma temible para el submarino. Por eso su presencia en la batalla ha influido considerablemente en la forma de operar de éstos, obligándolos a permanecer en inmersión durante las horas diurnas, con los consiguientes trastornos para la eficiencia del arma.

Como amigo, en compensación a todo esto, el avión ha resultado un magnífico colaborador, tanto por la ventaja grande que significa contar con una exploración mucho mejor, como por la que resulta de la incorporación de un nuevo elemento de la categoría de éste en el desarrollo de la misión fundamental del submarino: destrucción del tráfico enemigo.

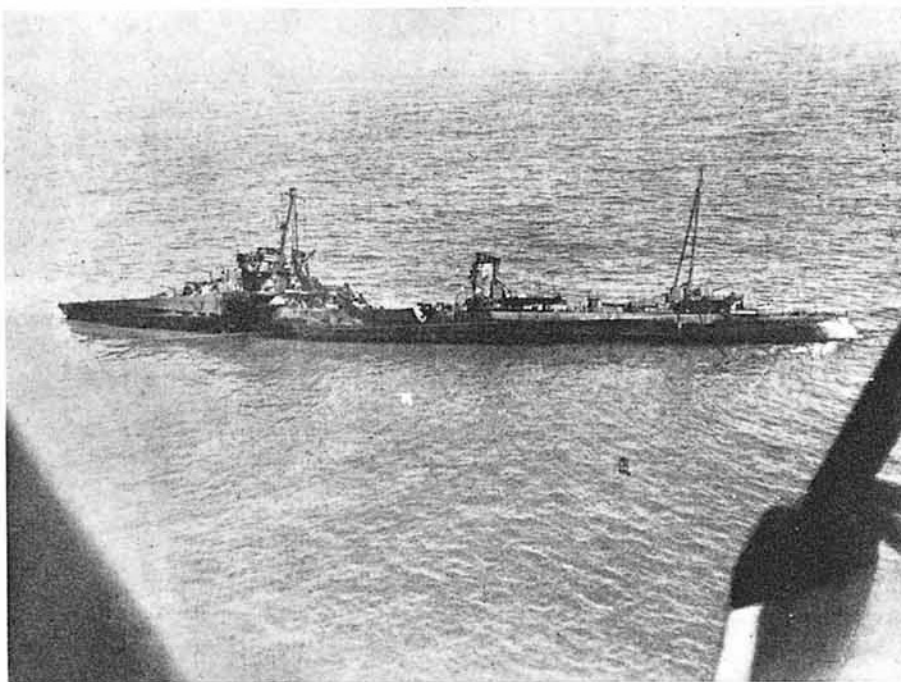
Aunque a veces el submarino haya de hacer frente a sus adversarios manteniéndose en la superficie (cuando por determinadas circunstancias no tiene tiempo de sumergirse), su táctica ha de ser siempre la de buscar su defensa en la inmersión, que deberá poder ser tanto más rápida cuanto menor pueda ser el intervalo entre el momento de avistamiento con el enemigo y el ataque. Este intervalo es mínimo en el avión; por ello una de las limitaciones que ha impuesto probablemente la aviación en esta guerra al arma submarina ha sido la del tonelaje. A mayor tamaño, menor maniobrabilidad y ni que decir tiene, mayores probabilidades de ser descubiertos. La consecuencia desagradable de esta limitación es la de no poder aumentar el radio de acción y capacidad ofensiva en la medida exigida por las características de la lucha. Lo pri-

mero, al parecer, ha sido compensado con creces mediante el empleo del motor único o de los submarinos tanques y lo segundo consiguiendo este aumento de "ofensa" por el número; pero parece ser que estas soluciones no han satisfecho por completo a los conductores de la guerra submarina del Eje y la construcción de "supersubmarinos"—a pesar de los inconvenientes reseñados—va a ser, o es ya, una realidad.

El mayor de los submarinos de gran tonelaje—el norteamericano *Argonaut*—fue hundido no hace mucho tiempo, dando lugar a una polémica entre los partidarios de muchos submarinos de pequeño tonelaje o menos de grande; entre los argumentos que esgrimían los segundos hay uno relacionado con la batalla vertical: el que los grandes podían llevar—el *Surcouf*, francés, lo llevó en su tiempo—un avión que les permitiera defenderse de los ataques aéreos, dando por supuesto que operaran en escuadrillas. Quizá los nuevos supersubmarinos alemanes introduzcan esta novedad en la guerra aeronaval. Pero hay otra, de que hablaba no hace mucho tiempo un periódico italiano, mucho más curiosa, caso, naturalmente, de que llegara a realizarse: el "avión-sumergible", que sería la aplicación más perfecta de las doctrinas de uno de los primeros constructores alemanes, el doctor Muller: "Adaptación rápida de los armamentos a las exigencias de la estrategia y la táctica militar". Este extraño aparato aerosubmarino, dice el articulista, lo mismo volaría a alturas estratosféricas que navegaría por las grandes profundidades oceánicas, constituyen-

do un arma terrible y de eficiencia inigualable. Mientras que esto se produzca hemos de contentarnos, por lo que a cosas extrañas se refiere, con el nuevo elemento contrasubmarino que es probable esté funcionando ya con los convoyes: el helicóptero del Almirante americano Pratt, *Youghl Sikorsky V. S. 300*, cuya utilización no se limita sólo a la exploración de la zona inmediata al convoy y ataque con cargas de profundidad de los submarinos enemigos que se encuentren en ella, sino que se extiende a la "iluminación", mediante bengalas potentísimas de éste, durante la noche, pasando de la oscuridad más absoluta a una claridad diurna, que impediría o dificultaría el ataque, cuyo periodo óptimo de ejecución es el de la sombra.

La batalla vertical del Atlántico puede reservarnos, por lo que vemos, muchas sorpresas. Siendo las líneas de comunicaciones—según un periodista norteamericano—"la carótida del cuerpo de las potencias anglosajonas", es natural que sobre ellas se concentre todo el esfuerzo aeronaval de sus enemigos, como lo es que en ellas acumulen aquéllas todos sus medios de defensa; por eso la intensidad de la lucha ha de ir cada día en aumento, hasta que llegue el momento en que el fiel de la balanza se incline abiertamente hacia un bando, dando con ello una victoria que será el paso más firme hacia la victoria final. Victoria disputada y obtenida, más que en la tierra, en los mares y los aires.



*Torpedero averiado por un ataque aéreo.*