

Cooperación del submarino en las operaciones aeronavales

Por GUILLERMO G. DE ALEDO Y RITTWAGEN
Teniente de Navío.

Es difícil nombrar estos dos conceptos de submarino y avión sin que inmediatamente los relacionemos con una idea de antagonismo y rivalidad. Es este un hecho inevitable si consideramos las experiencias de la pasada guerra, en la que el avión se consagró como el enemigo número uno del submarino, hasta el punto de conseguir aquél, dotado de poderoso armamento y medios de detección, hacer casi prohibitivo el ataque submarino sobre buques debidamente provistos de cobertura aérea si no era a costa de grandes pérdidas.

Esta rivalidad a lo largo de la historia del submarino y del avión ha sido ya estudiada en un trabajo publicado con anterioridad en esta Revista. Sin embargo, cabe relacionar a estas dos armas de indiscutible y decisiva importancia en las batallas navales del futuro, ligándolas por una idea de cooperación entre ambas. Los aviones germanos prestaron en ocasiones su valiosa ayuda a los "U" en la batalla del Atlántico efectuando reconocimientos y orientando a aquéllos hacia objetivos que con más facilidad divisaban dada su mayor velocidad y radio de visibilidad. Este es un hecho conocido; sin embargo, no lo es tanto la ayuda prestada por los submarinos norteamericanos en el Pacífico a la Aviación embarcada, unas veces, y otras, a los portaviones que servían de base a aquélla.

Este es el tema que va a ocuparnos en el presente trabajo, considerando en él la participación del submarino como elemento auxiliar de valiosa importancia de las flotas modernas. En una "Task Force" o en un "Task Group", grupos de portaviones con su correspondiente escolta de cruceros y destructores, que forman la protección directa de la fuerza,

está previsto el empleo de puestos avanzados de vigilancia radar. Estos puestos los cubren las unidades llamadas "picket-radar", que van dispuestas a una determinada distancia del grueso en la dirección en que van a desencadenar el ataque los aviones propios o en la que se esperan los del enemigo.

La idea de situar estos puestos avanzados de vigilancia en las formaciones aeronavales nació durante la guerra. En el Pacífico las formaciones americanas solían ir precedidas por barreras de destructores que tenían como misión avisar un ataque con la antelación necesaria para que los portaviones tomaran sus medidas defensivas poniendo en vuelo la Aviación de caza necesaria.

Pero para llevar a cabo eficazmente esta misión de exploración radar, los destructores de la barrera habían de ir muy dispersos, con lo que eran blancos fáciles de los aviones atacantes, especialmente de los "kamikazes". Por esta razón se pensó en el submarino para llevarla a cabo. Este tiene el grave inconveniente de su escasa velocidad con respecto al grueso, que en ocasiones le impedirá acompañarlo, pero presenta, por el contrario, la gran ventaja de que puede sumergirse y desaparecer en el caso que peligre su seguridad una vez que ha dado la alarma.

De este modo, y tras haberse efectuado pruebas satisfactorias en el submarino "Finback", especialmente dotado para este fin con equipos de radar de largo alcance, se empezaron a reformar veinticuatro unidades más para utilizarlas en la invasión del Japón. El fin de la guerra llegó antes que llegase a realizarse este programa, que quedó anulado. Pero después de la guerra se volvieron a hacer estudios más detenidos, efectuándose mo-

dificaciones para los fines indicados en los submarinos "Tigrone", "Spinax", "Requin" y "Burrfish".

En estos submarinos se han suprimido las instalaciones de tubos lanzatorpedos en la cámara de popa para instalar el Centro de Información y Control (C. I. C.). En otros, éste ha sido colocado a continuación de la cámara de mando en los alojamientos de marinería, que han sido trasladados a la cámara de torpedos de popa.

En el C. I. C. van los receptores de todos los equipos de radar con pantallas P. P. I. y las instalaciones necesarias de rosas de maniobra sobre tableros de plástico transparentes para tener en todo momento idea de la situación y posiciones del submarino con respecto al grueso y de los aviones propios y adversarios con respecto a él. También hallamos en él los medios de comunicaciones necesarios para mantener el contacto con los aviones y el grueso de la "Task Force". Uno de los radar de que dispone el submarino es del tipo identificador de amigos y enemigos, llevando además un transmisor de radio, emisor de distintas señales cada un determinado número de grados del cuadrante, para conducir a los aviones propios a la posición del submarino.

Como es natural, cada "Task Force" o "Task Group" puede llevar el número de submarinos que precise para mantener una eficaz vigilancia. Estos van situados a una distancia de unas 50 millas del resto de las fuerzas, y, como se ha dicho, en la dirección probable de ataque. Cada submarino suele llevar también sobre sí una sombrilla aérea compuesta por un pequeño número de aviones.

En el caso de un ataque enemigo, la misión del submarino es bien simple. El será el primero en detectar a los aviones enemigos, dando la alarma por radioteléfono, sumergiéndose a continuación, si ello fuera necesario, para eludir a las formaciones atacantes. Pero cuando son los aviones propios los que atacan, el submarino debe mantener el contacto con ellos hasta tanto le sea posible, y en todos los casos los aviones, al regresar, después de batir su objetivo, han de reca-

lar previamente en el submarino, que los reconoce por su radar de identificación de amigos y enemigos, avisando al jefe de la fuerza de su próxima llegada. De este modo se evitan los ataques por sorpresa, así como el abrir el fuego contra los aviones propios al regresar éstos a los portaviones.

Este tipo de submarino puede ser también empleado en la defensa de costa contra ataques aéreos de una manera similar a la que hemos expuesto para los que cooperan con la flota. Los norteamericanos parece ser que proyectan situarlos como estaciones fijas de vigilancia para prevenir posibles ataques de aviones rusos contra el Continente americano siguiendo derrotas polares. Con este fin estas unidades están preparadas para operar en aguas polares entre hielos y poder permanecer en ellas largo tiempo.

Otra misión importante que llevaron a cabo los submarinos norteamericanos durante la guerra, en cooperación con la Aviación, y a la que sin ningún género de dudas serán empleados en el futuro, dadas las excelentes cualidades y aptitudes que demuestran para la misma, es el salvamento de aviadores caídos en el mar. La labor de los submarinistas americanos en este aspecto fué de lo más fructífera. En todas las operaciones de portaviones contra objetivos terrestres eran enviados con la antelación suficiente a la zona de operaciones los submarinos que iban a desempeñar la misión de salvamento. En 1944 se designaron zonas fijas alrededor de los objetivos que con cierta frecuencia solían atacar los aviones con base en tierra y en las cuales había siempre submarinos dispuestos a recoger los pilotos caídos cuando aquéllos tenían lugar.

La idea primitiva de emplear a los submarinos para estos fines partió del Almirante Pownall, Jefe de una fuerza naval que había de efectuar un ataque aéreo sobre las islas de Markus y Wake cuando la campaña de las Gilberts. Los aviones tenían que operar en las zonas de vigilancia de los submarinos, sugiriendo aquél que éstos, puesto que estaban allí, fuesen dedicados a rescatar las tripulaciones de los aviones que fuesen derribados.

En esta cuestión del salvamento se había tropezado con la misma dificultad que con los "picket-radar". La misión podía ser desempeñada por cualquier tipo de barco, pero éste quedaba expuesto a los ataques de la Aviación enemiga en una zona cerca de sus bases. Los submarinos, por el contrario, podían llevarla a cabo con menos riesgo, pues siempre podía sumergirse y eludir el combate en un momento de apuro.

Todo esto no significa en modo alguno que la tarea estuviese por ello exenta de peligro. En ocasiones los submarinos fueron atacados por aviones enemigos mientras realizaban su humanitaria labor, y en otras muchas el efectuar el salvamento de un aviador caído cerca de la costa o en ella requería meterse dentro del alcance de las baterías de costa. Una gran parte de los salvamentos efectuados lo fueron en circunstancias verdaderamente novelescas y en medio de grandes peligros y dificultades.

La primera dificultad con que se tropezó para que los submarinos llevaran a cabo eficazmente su cometido era la de las comunicaciones. Las señales de socorro podían ser enviadas por el mismo piloto derribado o por cualquier otro que lo viera; pero en cualquiera de los casos se comprende que aquéllos no tenían tiempo de entretenerse a cifrar un mensaje de socorro. Por ello las comunicaciones había que hacerlas en claro, con el consiguiente riesgo de que fuesen captadas por los japoneses. Para ello se ideó el llamado "Método del punto de referencia", con el que los pilotos daban su situación por demora y distancia a un punto conocido de aquella zona (que también podía ser un punto en la mar). Estos puntos de referencia recibían nombres de personajes populares bien conocidos; pero los nipones aprendieron pronto estas claves, empleándolas para atraer a emboscadas a los submarinos o bajo el alcance de sus baterías de costa.

Hacer más complicadas las claves no era factible por la razón ya indicada; pero los americanos solucionaron el asunto cambiando a diario las palabras clave y procurando que en éstas figurase siempre

la letra "I", de difícil pronunciación para los japoneses.

Poco a poco los métodos se fueron perfeccionando con las experiencias adquiridas. De este modo se decidió proteger debidamente a los submarinos con aviones, los cuales, además de tener más radio de visibilidad para localizar a los aviones caídos, servían para señalar a los aviones averiados la probable situación del submarino para, en el caso que les fuera posible, dirigirse hacia él. Pero la principal razón por la que se adoptó esta cobertura aérea fué para proteger al submarino de los ataques enemigos, que le restaban efectividad en su cometido al obligarles a permanecer mucho tiempo en inmersión, en cuya situación no podía captar los mensajes que le eran enviados. Especialmente significó esta medida una gran seguridad contra las baterías de costa, que evitaban abrir el fuego por no descubrir su situación, cuando volaban aviones sobre el submarino.

En total, 86 submarinos americanos efectuaron salvamentos, rescatando de una muerte cierta, o cuando menos de cautiverio, a 504 aviadores americanos, británicos y australianos. Los resultados prácticos de los métodos empleados y las mejoras introducidas en éstos quedan bien patentes por los siguientes datos:

AÑO	Número de días empleados en misiones de salvamento	Número de aviadores rescatados
1943	64	7
1944	469	117
1945	2.739	380
	<u>3.272</u>	<u>504</u>

Las estadísticas no pueden, de todos modos resumir toda la importancia de estas arriesgadas misiones, ya que hay que buscar en estos resultados no sólo el valor de las vidas humanas rescatadas ni el personal entrenado y especializado, que en casi todos los casos quedaba apto para continuar prestando servicio, sino también hay que pensar en el beneficioso efecto que traía consigo para la moral de los aviadores el tener la casi completa certeza de que en caso de ser derribados habría siempre cerca quien, por encima de todo, trataría de salvarlos.