

SUBMARINOS REPUBLICANOS ESPAÑOLES BAJO MANDO SOVIÉTICO (y III)

Operaciones del submarino C-2, del 12 de agosto al
20 de noviembre de 1938

Willard C. FRANK, Jr.
Old Dominion University
Norfolk, Virginia, USA.

Presentación

Los dos informes que figuran a continuación, exponen las deficientes condiciones materiales del submarino republicano C-2 y sus numerosas, aunque inefectivas, operaciones realizadas durante tres meses bajo el mando de su comandante soviético, *kapitan-leitenant* (grado algo inferior al de capitán de corbeta) Vladimir Alekseevich Egorov, bajo el seudónimo en España de «capitán de fragata Juan Valdés». Egorov era un oficial submarinista de treinta años de edad, procedente de la clase trabajadora, que había servido durante nueve años en la Marina cuando llegó a España el 28 de junio de 1938. Había mandado el submarino *Shch-315* de la Flota del Báltico, habiéndosele concedido la Orden de Lenin.

A su llegada a España, Egorov encontró el submarino C-2 efectuando obras en Cartagena, a raíz de su llegada el 26 de junio de 1938 procedente de Francia a través del estrecho de Gibraltar al mando del *kapitan-leitenant* N. P. Eguipko. Éste regresó pronto a la Unión Soviética, asumiendo entonces el mando Egorov durante la ejecución de las obras que se llevaban a cabo en Cartagena, en las condiciones posibles de tiempo de guerra y posteriormente el de las operaciones, desde agosto a noviembre de 1938. En su informe, reproducido seguidamente en primer lugar, Egorov se muestra raras veces franco en lo tocante a su frustración sobre las estrictas reglas de enfrentamiento que gobernaban la guerra submarina, reglas que, aunque impedían obtener éxitos operativos, tanto contra la Marina de guerra nacionalista como contra sus buques mercantes portadores de suministros.

Egorov elevó su informe al jefe del grupo naval asesor soviético en España, *kapitan-leitenant* Samuil Gregorevich Sapozhnikov, autor del documento reproducido a continuación del anterior. Sapozhnikov era un oficial de Marina soviético de treinta y cinco años de edad, de origen judío y trabajador, con quince años de experiencia en la Marina soviética y que sirvió en España desde enero de 1938 a febrero de 1939. Sapozhnikov, actuando como oficial de superficie, participó los días 5 y 6 de marzo de 1938 en el intento de ataque a la Flota nacional en Palma de Mallorca, que derivó en el combate de cabo de

Palos. En esta acción actuó a bordo del *Ulloa* como asesor del jefe de la primera flotilla de destructores, el capitán de corbeta José Barreiro García.

Sapozhnikov sirvió posteriormente como asesor del capitán de corbeta Pedro Prado Mendizábal, jefe comunista del Estado Mayor Central, a raíz del cese en ese puesto del capitán de corbeta Miguel Buiza y Fernández Palacios. Durante la segunda guerra mundial, Sapozhnikov alcanzó el grado de *kapitan I ranga* (grado algo superior al de capitán de navío).

Sapozhnikov criticó con frecuencia muy duramente la actuación de los comandantes soviéticos de submarino en España. Y así se muestra en el informe reproducido a continuación, en el que culpa a Egorov —y no a las reglas de enfrentamiento— del fracaso del *C-2* en cuanto a su papel como instrumento de guerra efectivo. Sapozhnikov unió su informe al de Egorov y elevó ambos al jefe del grupo militar soviético en España, general K. M. Kachanov. Este general, todavía una figura misteriosa, sirvió en España desde 1937 hasta casi el colapso de la República en 1939. Durante su permanencia en España usó los seudónimos de «Maximov» o «Maximovich», sustituyendo a G. M. Shtern como jefe del grupo asesor a mediados de 1938. Probablemente se trata del mismo «Kachanov» que, posteriormente, fue localizado como jefe de la misión militar soviética en China.

El texto del informe de Egorov está cuidadosamente escrito a mano y el de Sapozhnikov mecanografiado. Ninguno de estos dos informes parece haber sido editado tal y como lo fueron los anteriores documentos de esta serie. Las notas a pie de página son mías y no forman parte de los textos originales.

DOCUMENTOS

Rossiiskii Gosudarstvennyi Arkhiv Voenno-Morskogo Flota
Archivo Naval Estatal Ruso

Fond r-1529	opis 1,	delo 118,	listy 6-14
Fuente	Inventario	Carpeta	Páginas

Starshemu morskому sovietniku Ispanskogo respublikanskogo flota
Donesenie
o plavaniyakh podvodnoi lodki *C-2*
c 12 avgusta po 20 noyabrya 1938 g.

Al jefe del grupo naval asesor de la Flota republicana

**Informe
sobre las patrullas del submarino C-2
desde el 12 de agosto al 20 de noviembre de 1938
(V. Egorov).**

El _____ (1) de agosto de 1938, después de dos meses de reparaciones, el submarino C-2 realizó una primera prueba en la ensenada de Escombreras. El 14 de agosto, el submarino izó bandera y se incorporó a la flota operativa de la República española. Durante el período comprendido entre el 12-VIII y el 20-X (2) de 1938, el submarino desarrolló las siguientes actividades. Realizó 16 patrullas de combate, durante las cuales navegó 5.680 millas en superficie y 992 millas en inmersión, totalizando así 6.672 millas. Las millas navegadas en superficie correspondieron a 28 singladuras, en tanto que las navegadas en inmersión lo fueron a 26 singladuras. El número total de singladuras transcurridas en la mar fue de 47 (sic). Durante este período se asignaron al submarino las dos misiones tácticas siguientes: en primer lugar, asegurar las comunicaciones marítimas de la República española y, en segundo, actuar contra las comunicaciones enemigas y tratar de localizar a sus buques de guerra.

De la totalidad de las actividades realizadas por el submarino pueden seleccionarse tres, como provistas de un cierto interés, de las cuales rindo informes particulares, anexos a este informe global. Al regresar el 20 de noviembre de 1938 de su última patrulla en el estrecho de Gibraltar, el submarino entró en obras en la base naval principal de Cartagena durante un período de tres meses y medio. Se reseñan, seguidamente, en los apartados apropiados de este informe y en forma detallada, las condiciones en que quedó el buque el día 20 de noviembre.

Condiciones técnicas.

Casco.

El submarino C-2 fue botado y puesto en servicio en la Flota española el 25 de junio de 1926. A lo largo de esta etapa de 12 años el submarino no fue nunca sometido a obras de gran carena. Por lo tanto hubiese sido deseable que su maquinaria y casco se encontrasen en mejor estado. Además, dado que en guerra se hizo más difícil efectuar obras normales que además, durante el período comprendi-

brev.

(1) Fecha borrosa debido a una doblez del fajo de documentos originales. Por contraste con otros datos contenidos en el informe, parece que esta fecha es la de 12 de agosto. Después de la incorporación del C-2 a la Flota, se deduce de una orden de operaciones que el C-2 realizó nuevamente pruebas el 17 de agosto.

(2) «IX» debe interpretarse como «XI», es decir, noviembre.

do entre el 10 de mayo de 1937 y el 3 de junio de 1938 el buque no tuvo oportunidad de varar en dique, el resultado ha sido que todo el material del submarino se encuentre en unas condiciones muy deficientes.

Todos estos factores han originado que el casco del buque se encuentre en las siguientes condiciones:

Durante la varada en dique en junio de 1938 se descubrió que el casco resistente del buque, construido con plancha de acero de 12 mm y proyectado para soportar presiones de 8 atmósferas (80 metros de profundidad), presenta gran número de picaduras, de una profundidad comprendida entre 2,5 y 3 mm. Como resultado de ello, una comisión especial fijó para este buque una cota máxima de 60 metros y, consiguientemente, su cuota máxima operativa se redujo a 40 metros.

Además, como resultado de los bombardeos sufridos, en ocasión de los cuales resultó dañada la superestructura en muchos puntos y se originaron tres grandes fendas en el casco resistente, comenzaron a lagrimear todos los remaches, incluso a cota periscópica, sucediendo que al permanecer el buque de 14 a 16 horas en inmersión, embarca unas 7 u 8 toneladas de agua.

Esto se puso especialmente de manifiesto en Barcelona y Cartagena, en los que cayeron 5 grandes bombas a unos 15 ó 20 metros del submarino y algunos fragmentos perforaron la superestructura en once puntos así como la torreta, produciéndose dos grandes fendas en el casco resistente.

Conclusiones generales. Como resultado de la prolongada utilización del submarino, de su irregular plan de obras y de la deformación del casco tras las explosiones próximas de bombas, el casco resistente del submarino resultó muy debilitado, requiriendo inspecciones y mantenimiento de carácter sistemático, constante y minucioso.

Maquinaria.

A) Motores térmicos principales.

7 El submarino dispone de dos motores diesel Vickers de 1.000 H.P. cada uno, con 6 cilindros reversibles, sin compresores.

Hasta el día 20 de noviembre de 1938, el número total de horas de trabajo de cada motor es de 14.800, cantidad que excede en 1,5 veces el período normal de revisión de este tipo de motores. Considerando el hecho de que, tanto los motores, como el submarino no han sido sometidos a obras importantes desde su entrada en servicio, puede deducirse fácilmente la fiabilidad de estos motores diesel.

En realidad, el submarino navegaba en las siguientes condiciones: el máximo número de revoluciones que podían desarrollar estos motores cuando entraron en servicio era de 420, correspondientes a una velocidad de 16 nudos.

Actualmente, el máximo número de revoluciones de los mismos es de 315, correspondientes a una velocidad de tan sólo 9,8 nudos. Los motores generan mucho humo, dejando una gran humareda tras el submarino, que puede divisarse a gran distancia.

Las averías de estos motores suceden casi todos los días, y en dos ocasiones, encontrándome en la mar, pude experimentar por mí mismo el fallo simultáneo de ambos motores, quedando el buque totalmente al garete a unas 250 ó 300 millas de la base republicana más próxima.

Conclusiones. Los motores térmicos principales se encuentran en condiciones extremadamente deficientes, no siendo posible volverlos a dejar en las debidas condiciones de funcionamiento mediante reparaciones. El máximo número de horas de funcionamiento previsible para estos motores es de unas 1.000 ó 1.500. Una vez sobrepasado este período de tiempo, será necesario reemplazarlos por otros nuevos.

Maquinaria auxiliar.

Las condiciones de la maquinaria auxiliar, así como las de los motores térmicos deberían ser mejores. Las bombas de achique de sentinas se encuentran en muy mal estado. De las cinco instaladas, únicamente dos se encuentran en condiciones aceptables, estando inútiles las otras tres. El fallo de estas bombas es algo normal durante las patrullas. He podido observar en tres ocasiones, que al tercero o cuarto día de estar en la mar, solo funcionaba una bomba.

7rev.

La bomba de soplado de lastres está en condiciones muy deficientes, necesitándose frecuentemente de 40 a 60 minutos para soplar estos tanques al salir a superficie. Actualmente, el volumen de aire de alta presión es notablemente bajo debido al hecho de haberse descubierto en la última inspección capas de óxido y picaduras en las botellas de este servicio, que han perdido prácticamente la mitad de su espesor. Como resultado de dicha inspección, se estableció una presión de trabajo de 150 atmósferas en lugar de las 215 requeridas por las especificaciones, con lo que el volumen total de aire almacenado ha descendido de 11,3 m³ a 8,9 m³.

Tanto la admisión de aire del servicio de ventilación, como la ventilación de baterías, se encuentran completamente inutilizadas. No hay ninguna válvula de mamparo del colector de ventilación que sea totalmente estanca. Prácticamente no existen prensa-estopas en los mamparos, por todo lo cual no puede contarse con la existencia de cámaras totalmente estancas.

Las bombas de agua y de aceite de los motores diesel se encuentran en muy pobres condiciones, por lo que su defectuoso funcionamiento es la causa principal en muchas ocasiones de las forzosas paradas en la mar.

Los dos periscopios se encuentran en tan mal estado que resulta imposible su utilización. El periscopio de observación se averió a los tres días de haberse terminado las obras del submarino, y durante todo ese período —hasta noviembre— no pudo ponerse en condiciones de funcionamiento por encontrarse totalmente inútil.

El periscopio de ataque estaba en buen estado, con la sola excepción de que el mecanismo de aumentos y el telémetro no funcionaban debidamente (no podía verse nada cuando el correspondiente mando se llevaba a la posición de «aumentos»). Por tanto, únicamente podía verse en posición «normal» (es decir, sin aumentos), aunque en forma borrosa, no pudiendo detectarse barcos aun en buenas condiciones de visibilidad, a distancias superiores a 35 ó 40 cables (6.482-7.408 metros).

Los únicos equipos que me causaron buena impresión, debido a su perfecto funcionamiento, fueron los compresores de aire de alta presión. Son equipos de excelente diseño y de considerable descarga (33 litros por minuto). Funcionaron con toda regularidad en todo momento y son dignos de consideración, por si pudieran instalarse en nuestros submarinos, en los que estos elementos constituyen todavía un punto débil.

Maquinaria y equipos eléctricos.

a.- Batería.

Durante la estancia en Francia del submarino se le instaló una batería «Tudor» (3), consistente en 120 elementos y con una capacidad de 7.350 amperios-hora. Actualmente y a pesar de la falta de mantenimiento la batería se encuentra en buenas condiciones.

Existen únicamente 6 elementos bajos de carga, pero que pueden llevarse a su estado normal mediante un proceso de carga individual. La calidad de la batería es excepcional si se compara con las producidas por nuestra factoría «Leitenant Shmidt».

Sus características principales son las siguientes:

A pesar de las muy desfavorables condiciones de utilización de la batería en tiempo de guerra, y debido también a la muy escasa duración de los períodos de noche cerrada (de 5,5 a 6 horas), la carga de la batería, partiendo de una densidad inicial de 17° a 18° por elemen-

(3) Transcrito del ruso.

to, llevaba de 5 a 6 horas. La intensidad de la corriente de carga llegaba a unos (¿50?) (4) amperios por grupo. La capacidad de la batería prácticamente no ha disminuido al final del crucero.

8rev. Es posible que el desprendimiento de gases durante la carga de la batería fuese prácticamente nulo. Desgraciadamente, la carencia de equipo medidor del porcentaje de hidrógeno generado impidió apreciar este valioso dato. Todos los comentarios antes mencionados confirman los siguientes hechos: debido a los cortos períodos de oscuridad durante las noches, la carga de la batería se llevó siempre a cabo antes de hacer inmersión, por lo que el submarino siempre se sumergió con la batería sin ventilar y cuando el desprendimiento de gases alcanzaba su valor máximo al final de la carga.

Se desconoce la existencia a bordo de los submarinos españoles de equipos K-5 (equipos utilizados para quemar el hidrógeno desprendido por las baterías de acumuladores). A pesar de haber permanecido en inmersión durante períodos de 18 horas, no se produjeron incidentes de explosiones de baterías en la Flota española.

Esto viene confirmado además por el siguiente hecho, que me dejó horrorizado la primera vez que lo presencié. Cuando el submarino salió a superficie, después de haber permanecido 18 horas en inmersión y antes de que yo pudiese abrir la escotilla superior de la torreta, se encendieron 5 ó 6 cerillas en la cámara de mando por fumadores impacientes, resultando inútiles todos mis esfuerzos para impedirlo y agravándose la cosa posteriormente, pues la gente empezó a fumar secretamente en todas las cámaras e incluso en los cajones de baterías. Todo esto me obligó a autorizar el fumar en la cámara de mando. Lo anteriormente expuesto demuestra claramente lo observado en relación con el desprendimiento de gases de la batería. Estoy convencido de que si alguien hubiese actuado así en alguno de nuestros submarinos, el resultado no hubiese sido otro que el de una explosión de baterías, con la consiguiente destrucción del submarino.

b. Equipos eléctricos.

En relación con todos los equipos eléctricos del submarino, incluidos los motores eléctricos principales, puede afirmarse que no existe ni un solo motor eléctrico cuyo aislamiento sea superior a 10.000 ohmios, cuando de acuerdo con las normas técnicas propias de estos buques, el aislamiento de sus equipos eléctricos no debe ser inferior a 500.000 ohmios. El material aislante de todos los motores eléctricos está destruido y los bajos aislamientos en todos los motores eléctricos son un acontecimiento cotidiano.

(4) Dato borroso debido a una doblez del fajo de documentos originales.

Por consiguiente, la única conclusión a que puede llegarse, en relación con todos los equipos eléctricos, es la de que todos sus componentes carecen de aislamiento.

- 9 Si alguien tratase seriamente de restaurar las características técnica de todos estos equipos a sus condiciones normales, tendría que reemplazar el 95% de todos los motores por otros nuevos, pues es prácticamente inútil reparar todos los motores eléctricos actualmente instalados en el submarino.

Equipos de navegación.

El inventario de los equipos de navegación existentes en el buque es muy escaso. Se cuenta únicamente con una aguja giroscópica Anschütz, que funcionaba perfectamente antes de la última patrulla, y con un sondador acústico del sistema del Almirantazgo británico. El resto de los equipos había quedado fuera de servicio hace mucho tiempo. Aunque la corredera Forbes gira, sus indicadores no funcionan. El registrador de rumbos no funciona y de los cuatro repetidores de rumbo sólo funciona uno. La aguja magnética tiene un desvío comprendido entre 70° y 180°, imposible de corregir porque su rosa magnética perdió hace mucho tiempo la imantación. Como no existen rosas de respeto, puede decirse que no se dispone de aguja magnética. Por ejemplo, cuando regresábamos de una patrulla al estrecho de Gibraltar y nuestro rumbo verdadero, comprobado con la estrella Polar, era el 084°, nuestro timonel gobernaba al rumbo 278° de aguja magnética.

Por lo tanto, el gobierno del buque descansa únicamente en el buen funcionamiento de la aguja giroscópica, sin la cual el submarino sería totalmente incapaz de operar.

Armamento.

- 9rev. El submarino cuenta con 6 tubos lanzatorpedos de 21 pulgadas, funcionando correctamente. Sin embargo, en lo relativo a los torpedos las cosas son bastante peores. Existen cinco torpedos fabricados por la factoría italiana de Fiume, que no se han regulado en doce años y que, consecuentemente, tampoco se han reparado. Como resultado, sucedió que nadie fue capaz de contestar a mi pregunta directa acerca de la velocidad de estos torpedos. Después de grandes esfuerzos fue posible regular tres torpedos, con los sorprendentes resultados de que un torpedo alcanzó una velocidad de 34 nudos, otro de 23 nudos y el último de 27 nudos, en tanto que de acuerdo con la hoja-guía, todos ellos tendrían que haber desarrollado una velocidad de 39 nudos.

Ya que los talleres de torpedos de Cartagena fueron incapaces de solucionar la cuestión, tenemos que funcionar con estos torpedos, aun a sabiendas de que si tuviésemos que lanzarlos, no habría prácticamente posibilidades de alcanzar blanco alguno. Partiendo de las condiciones técnicas de los torpedos, las tácticas de lanzamiento de los submarinos españoles deberían ser las siguientes:

a) La distancia de una salva no debería ser superior a 3 ó 4 cables (556 ó 741 m), ya que es imposible alcanzar blancos con estos torpedos a distancias superiores.

b) Deben lanzarse contra cualquier blanco salvas compuestas por 2 ó 3 torpedos, dado que únicamente haciéndolo así podría conseguirse que la velocidad de uno de los torpedos coincidiese con la solución correcta del triángulo de lanzamiento.

Además del armamento de torpedos, el buque dispone de un cañón de 75 mm, imposible de utilizar, por las siguientes razones:

a) Debido a su deficiente mantenimiento, el ánima tiene tantas picaduras que, a mi juicio, el disparar con este cañón implicaría mayor peligro para sus artilleros que para el blanco.

b) Debido a varios defectos de instalación (afuste muy bajo, carencia de una escotilla específica para el personal, complicado municionamiento, etc.), resulta casi imposible utilizar el cañón en la mar. No existe defensa antiaérea, ni incluso una ametralladora que se hubiese podido traer del frente.

10 Y éstas son las actuales condiciones técnicas del submarino. De todo lo expuesto podría deducirse una única conclusión: el submarino necesita unas minuciosas obras importantes. Sin embargo, una vez que el buque termine las reparaciones que actualmente está llevando a cabo, podría operar durante unos 7 u 8 meses y transcurrido ese período, sería improbable que pudiese volver a la mar a menos que realizase previamente obras importantes.

Actividades de combate del submarino C-2 desde el 12 de agosto al 20 de noviembre de 1938.

La principal pregunta que uno puede formularse sobre la actividad de combate de la Flota, y en particular de la de sus submarinos, es la siguiente: ¿a qué se debe que, a pesar de haber transcurrido dos años de guerra y que los submarinos de la Flota española estén bajo el mando de nuestros comandantes, estos buques no hayan conseguido éxitos?

Dicho en otras palabras ¿por qué los submarinos no han hundido un solo buque fascista?

¿Podría residir la respuesta en las deficientes condiciones técnicas de los submarinos? De ningún modo.

¿Podría deberse a la calidad del personal de estos submarinos? En cierta medida podría deberse a ello, aunque no sea ésta la razón principal.

¿Dónde reside entonces la razón principal? ¿Cuáles son las raíces de la cuestión? ¿Dónde tendríamos que buscar las causas del fracaso, a pesar de las constantes patrullas realizadas por los submarinos?

10rev. Únicamente puedo responder ahora, después de haber pasado a través de todas las fases de la confusa vida de un ciudadano soviético, por las que hemos pasado mis camaradas y yo, desde el principio al fin. La historia de la guerra del 14 al 18, cuando los submarinos aparecieron en escena por vez primera como un arma sumamente amenazadora y destructiva, muestra claramente los resultados de la enorme tarea de los submarinos alemanes, mostrando los puntos fuertes y los débiles de este arma. De acuerdo con sus capacidades tácticas y técnicas, el submarino es un buque incapaz de llevar a cabo acciones artilleras abiertas, incluso contra los buques de superficie más débiles. No es capaz de identificar la nacionalidad de un buque, su puerto de destino, la naturaleza de su carga, etc. Es incapaz también de actuar contra fortificaciones costeras y, por supuesto, no puede combatir en superficie contra buques de guerra de superiores características. El factor principal que hace que los submarinos constituyan el arma más fuerte en la composición de las flotas modernas es el doble hecho de su capacidad de ocultación y de la enorme potencia explosiva de sus torpedos. De no ser por estos dos hechos principales, no existirían los submarinos. Durante la Guerra Mundial, los submarinos alemanes sufrieron derrota tras derrota, en tanto que su gobierno condujo la guerra submarina de acuerdo con las reglas del derecho marítimo internacional. Al perder con ello una de sus principales cualidades, la del secreto, los submarinos perdieron prácticamente su valor. Pero la situación cambió dramáticamente cuando su gobierno se decidió a desencadenar una guerra submarina sin restricciones. Este período dio lugar a incontables pérdidas en las flotas aliadas y también a incontables éxitos del arma submarina. Por tanto, la conclusión puede ser solamente una: para que los submarinos tengan éxito, es necesario que la actitud de su país sea totalmente clara y firme. Las instrucciones y las órdenes a los comandantes de los submarinos deben ser claras y precisas, teniendo siempre en cuenta los principales elementos tácticos del submarino antes mencionados.

11 Ésta es la principal condición del éxito del arma submarina. Cuando todavía estaba en mi país, estudié las condiciones de actua-

ción de los submarinos alemanes durante la Guerra Mundial. Yo, como comandante de submarino, me sentía asombrado ante las dificultades experimentadas por los comandantes de los submarinos alemanes navegando en patrullas de combate durante el período inicial de la guerra (y actuando según el derecho marítimo internacional), debido a las confusas y contradictorias instrucciones que recibían. Pero cuando salí a la mar por primera vez como comandante del submarino C-2 en una patrulla de combate, las instrucciones dadas a los comandantes alemanes de submarinos me parecieron muy sencillas y claras ¿Qué clase de instrucciones daba el Gobierno español a sus submarinos? Muy simples y escuetas. Durante la noche: ningún buque navegando con luces, incluso en demanda de un puerto enemigo, podía ser atacado por un submarino. Durante el día: ningún buque navegando incluso en demanda de un puerto enemigo, podía ser atacado, si no existía seguridad de que se trataba de un buque fascista, ¡Asombrosa prudencia y claridad! ¡Cómo no envidiar a los comandantes de los submarinos alemanes, incluso durante su período inicial de guerra! A fin de aclarar algunos puntos de estas instrucciones, quisiera exponer lo siguiente: en lo relativo a las instrucciones nocturnas, ningún buque fascista obviamente concedor de estas instrucciones navegó o navega sin luces. Y en lo relativo a las instrucciones diurnas, ningún buque fascista (todos los mercantes y algunos buques de guerra) navega bajo su propia bandera, arbolando en su lugar pabellones de países neutrales. En realidad, esta precaución resulta totalmente innecesaria, ya que es imposible identificar la nacionalidad de los buques mediante el periscopio. Habida cuenta de todo esto, se obtiene una perspectiva totalmente distinta sobre la denominada actividad de combate de los submarinos de la Flota republicana española.

11rev.

A continuación relato algunos hechos muy típicos obtenidos a lo largo de mis patrullas.

1. Submarino situado frente a la base principal de la Flota (5) en Palma (isla de Mallorca).

Horas nocturnas. El submarino se encuentra a unas 6 ó 7 millas del puerto de Palma. Durante la noche, seis buques, uno tras otro, entran en este puerto y salen dos de él. Todos estos buques navegan con luces. Acción del submarino: nos aproximamos a cada buque a una distancia de 3 a 3,5 cables (556 a 648 mts), cerciorándonos bien de que navega con luces encendidas y después de lanzar un profundo suspiro, invertimos el rumbo, continuando así durante toda la noche. Durante el día ocurre otro tanto. Se inicia una maniobra de ataque, se llega a una distancia de unos 3 ó 4 cables (556 a 741 mts)

(5) Nacionalista.

y después de asegurarnos de que realmente es un buque que realmente se dirige a Palma, se le pone la popa. Después de 5 ó 6 días de tal actuación, el submarino regresa a la base.

2. Mi última patrulla a Gibraltar.

12 De acuerdo con la información que poseo (información que he recibido del Estado Mayor de la Flota), el Estrecho está siendo bloqueado por destructores y cruceros enemigos. Durante la noche, a una distancia de 5 millas del Estrecho (del faro de Punta Europa), se avistan las luces de un buque que va a cortar nuestra derrota, según se aprecia por la variación de su demora. El buque pasa delante de mis narices, a una distancia de unos 4 ó 5 cables (741 a 926 mts) y continúa navegando al mismo rumbo. Al cabo de unos minutos, avisto las luces de otro buque, navegando de la misma vuelta que el anterior y que me corta la popa. El primer buque, que había cortado mi derrota, empieza a caer súbitamente hacia mí. Al observar su maniobra, aprecio que mi distancia a él es únicamente de unos 4 a 5 cables. El buque invierte el rumbo y cae directamente hacia nosotros transmitiendo al mismo tiempo por luces de señales desde su palo a otro buque, situado por mi popa. La situación parece bastante clara: se trata de dos destructores fascistas. Ordeno «toda la caña a estribor» y caigo a rumbo para efectuar un lanzamiento de torpedos con los tubos popeles. Ordeno también «Alistar tubos 5 y 6» y «Cierre de puertas estancas». El submarino cae rápidamente a rumbo de lanzamiento. Sólo resta dar la orden de «Fuego» y en unos segundos tan sólo habrían quedado fragmentos del buque, pues resulta imposible fallar a esta distancia. Sin embargo, una duda martillea en mi cabeza ¿lanzo o no lanzo?, pues el buque navega con luces y las instrucciones dicen... Estoy en el puente y ruego a Dios, ¡por favor, querido, apaga tus luces! ¡Vamos, querido, dispara sobre nosotros! Pero no hay suerte. A pesar de la corta distancia —4 cables (741 mts)—, el buque rebasa la línea de tiro sin detectarnos y continúa comunicándose por luces con otros buques, mientras que el comandante del submarino español, rechinándole los dientes, no puede hacer otra cosa que cancelar las órdenes de lanzamiento «Toda la caña a babor. Volver a rumbo». Cualquiera que experimente una vez en su vida el sentimiento que yo experimenté aquella noche, cuando todo estaba listo y únicamente habría tenido que pronunciar una sola palabra para que todo hubiese saltado por los aires y sin embargo no pude pronunciar esta palabra, comprenderá sin necesidad de más comentarios la situación de los comandantes de los submarinos de la Flota española.

Y ésta es la situación general en la que un submarino tiene que llevar a cabo sus misiones de combate.

12rev. Considerando todos los posibles casos de acciones de submarinos contra buques enemigos, sólo puedo concebir como factible uno de ellos y es el del encuentro diurno de un submarino con cruceros fascistas, cuyas siluetas resultan conocidas.

En tal caso, el ataque es ciertamente posible. Pero ello requiere que el comandante del submarino haya nacido bajo una buena estrella, ya que, como se sabe, los fascistas disponen únicamente de tres cruceros (de los cuales, sólo dos se encuentran operativos) y los republicanos no cuentan más que con un submarino operativo. Esto significa que la probabilidad de un encuentro entre este único submarino y alguno de los cruceros enemigos es muy pequeña. Y en cuanto a las actividades del submarino C-2 ¡debo decir que tuve muy mala suerte a este respecto! Quizá ello se debió a la carencia de un buen reconocimiento por parte del bando republicano o, quizá, por el contrario, a la existencia de un «muy buen» reconocimiento, ya que cuando el submarino era enviado a Gibraltar los buques rebeldes aparecían en Palma y si el submarino se dirigía a ésta, los buques fascistas permanecían en Ceuta o en Cádiz. Y esto sucedía siempre.

13. Tal situación ha conducido naturalmente al lógico resultado de una total insatisfacción con el propio trabajo. ¡Y esto es natural! ¡Se navega y navega para nada! ¡Navegar a través de medio Mediterráneo, de un lado para otro, para no hundir ni un solo carcomido vele-ro! Como resultado de esto, uno piensa siempre en lo mismo. Si no se permiten los encuentros con buques enemigos en la mar ¿no sería posible deslizarse al interior de las bases y volar los buques fondeados en ellas? Esta idea me acompañó siempre. Como resultado de ello, el 16 de octubre, después de un concienzudo reconocimiento de los accesos de las derrotas de entrada y salida de Palma, base de los cruceros *Canarias* y *Almirante Cervera*, traté de penetrar a través de la red de protección, siguiendo aguas de un transporte que se dirigía a Palma.

Sin embargo, este intento falló porque al seguir al transporte a cota periscópica, el submarino tocó fondo en avante toda y en un lugar donde la sonda, según la carta, era de 30 metros. Esto sucedió aproximadamente a 1,5 millas de la puerta de la red. Después de tocar fondo, el submarino comenzó a emerger muy rápidamente y únicamente las enérgicas medidas extremas tomadas por el personal lograron mantenerlo en inmersión, admitiendo un exceso de agua en los lastres, que ocasionó un fuerte destrinado de extremos. Tuve que renunciar a un nuevo intento de penetración a través de la puerta de la red antisubmarina, debido a la manifiesta desaprobación y falta de voluntad de toda la dotación, influenciada por el comisario (6). Al

(6) José Feal Galego, auxiliar de Máquinas.

regresar a la base, solicité del mando el cese del comisario, pero el mando español no dio importancia ni a este asunto ni a las anteriores argucias del comisario, con lo que todo siguió como anteriormente.

Y tales eran las condiciones en las que tenían que actuar los submarinos y tales los resultados de sus actividades. En mi informe no trato en modo alguno de acusar a nadie y ciertamente no pretendo criticar las órdenes del Gobierno español. ¡Mi objetivo es bien distinto! ¡Simplemente es el de familiarizar a todas las personas implicadas acerca de las condiciones reales en que han de operar los submarinos! Y resaltar una vez más el hecho de que como resultado de la indecisa política del Gobierno, el arma más potente de la guerra marítima se ha convertido en un inofensivo juguete, justificándose así la carencia de resultados en las acciones de los submarinos republicanos españoles.

A fin de confirmar los hechos anteriormente expuestos, quisiera aportar otro ejemplo. Elevé una petición oficial por escrito al jefe del Estado Mayor de la Marina (7), solicitando autorización para detener a los buques que se dirigiesen a bases enemigas cuando me encontrase en sus proximidades, a fin de revisar su documentación, identificar su nacionalidad y a continuación despachar a los buques neutrales a sus destinos y enviar a los buques fascistas al fondo del mar. Como consecuencias de mi petición, el jefe del Estado Mayor de la Marina consultó al ministro de Defensa Nacional, Dr. Negrín, y posteriormente me cursó la siguiente respuesta: «No se autoriza debido a posibles implicaciones en las relaciones con Inglaterra». Después de eso y por considerar que excedía de mis posibilidades hacer algo más, tuve que cesar en la realización de más intentos y continuar navegando, siguiendo el sacrosanto principio de «No me molestes y yo no te molestaré».

Como conclusión, quisiera exponer algunos comentarios acerca de mí mismo y de la experiencia que adquirí. ¿Me enseñaron algo como comandante los seis meses de mando del submarino C-2 en condiciones de combate?

¡Creo que no hay más que una respuesta! Sí, por supuesto, y tanto, que apenas podía haber recibido una experiencia semejante navegando incluso durante diez años en condiciones de paz en nuestra patria.

Mi experiencia táctica y operativa se ha incrementado enormemente gracias a tantas navegaciones en condiciones de combate y debido también a la ayuda de nuestros camaradas, mucho más experimentados, que trabajaron conmigo. Quizá no puedo explicar completamente varias cuestiones ni tampoco explicar cómo hay que

(7) Capitán de corbeta Pedro Prado Mendizábal.

hacer las cosas, pero ciertamente sí soy capaz de exponer cómo no hay que hacerlas.

14

Ahora veo de una forma totalmente diferente el papel de la aviación en general y, en particular, el de las relaciones entre ésta y los submarinos. Soy incluso demasiado experto en esta cuestión. También tengo que opinar de una forma totalmente diferente en relación con varias cuestiones técnicas relativas al equipo de los submarinos, cuestiones que anteriormente parecieron ser poco importantes, pero que se mostraron de enorme importancia en la navegación de combate de los submarinos. En particular y en lo concerniente a estas cuestiones técnicas, redactaré un informe al Comisario del Pueblo para que se adopten medidas de emergencia encaminadas a eliminar varias deficiencias técnicas existentes en nuestros submarinos.

Por último, y de forma muy importante, he aprendido en la realidad lo que son los nervios humanos, y lo que hay que hacer para mantenerlos firmemente bajo control en aquellas ocasiones en que tan sólo se dispone de algunos segundos para resolver un determinado problema y no hay ruiseñores volando en derredor, sino algunas otras cosas mucho más desagradables. Resumiendo ¡la experiencia ha sido muy grande! ¡Experiencia que afortunadamente todavía no hemos tenido! (8), y que, sin embargo, durante el tiempo que mandé el submarino C-2 acumulé en gran medida, utilidad para nuestro pueblo y para la defensa de nuestra patria. O, dicho en otros términos, «el fin justifica los medios».

El Comandante del submarino C-2
de la Flota de la República española

V. EGOROV

(8) Se refiere a la Unión Soviética en 1938 (nota del traductor español).

Rossiiskii Gosudarstvennyi Arkhiv Voenno-Morskogo-Flota
Archivo Naval Estatal Ruso

Fond r-1529	opis 1,	delo 118,	listy 2-5
Fuente	Inventario	Carpeta	Páginas

Jefe del Grupo Asesor Naval
S. G. Sapozhnikov
20.12.38

GLAVNOMU VOENNOMU SOVETNIKU (9)
Al Jefe del Grupo Asesor Militar

Le elevo el informe del comandante de submarino camarada Egorov. Considero aconsejable elevarlo al Directorio, con los siguientes comentarios.

En este informe, el camarada Egorov trata de responder a la pregunta de que por qué durante dos años nuestros camaradas mandando submarinos españoles, no consiguieron hundir un solo buque fascista.

A fin de responder correctamente a esta pregunta, es necesario analizar la situación existente en el mar Mediterráneo.

1. Los intervencionistas italianos y alemanes luchan contra el Gobierno legítimo español. Los intervencionistas actúan a las claras en lo relativo al transporte de tropas y suministros militares a los puertos rebeldes, utilizando sus propios transportes u otros rebeldes navegando bajo pabellón intervencionista o en convoyes protegidos por sus buques de guerra.
2. En la extremidad occidental del mar Mediterráneo se encuentran muchos buques de guerra de países neutrales, la mayoría de ellos operando en misiones de control propias del Tratado de Nyon (ingleses y franceses), y otros muchos intervencionistas italianos y alemanes (cruceros, destructores, submarinos).
3. Hasta el momento actual existe un numeroso tráfico marítimo de buques mercantes de carga y de distintas nacionalidades en el Mediterráneo. El camarada Egorov informa que durante cuatro días en su zona de patrulla ha detectado 350 buques mercantes a través del estrecho de Gibraltar.
4. Tanto los buques rebeldes como los republicanos se valen de la decepción, enmascarando sus buques para aparecer como ingleses o franceses (por parte republicana) o como italianos o alemanes (por parte rebelde) (10).

(9) K. M. Kachanov.

(10) Aunque Italia y Alemania abanderaron varios buques mercantes españoles, aquellos que transportaban carga para los nacionalistas eran normalmente italianos o alemanes, siendo estos últimos camuflados como buques panameños.

5. Los submarinos en cuanto a sus condiciones materiales, se encuentran sumamente desgastados.
6. Es muy limitado el número de submarinos operativos (de uno a dos).

Todo esto afecta a la actividad de la Flota republicana y especialmente a la de sus submarinos. En estas condiciones, la acción contra los buques mercantes se encuentra muy dificultada, ya que resulta muy difícil identificar la nacionalidad de estos buques, pues para ello se hace necesario detener los buques en la mar, registrarlos, identificar su nacionalidad, determinar la naturaleza de su carga, el puerto de destino, etc., y, posteriormente, actuar de acuerdo con el derecho marítimo internacional o bien, destruir aquellos transportes que se dirijan a puertos rebeldes.

Resulta mucho más fácil actuar contra buques de guerra rebeldes, ya que todos estos buques pueden identificarse por su silueta, por el pabellón que arbolan (la bandera fascista), por las características de su derrota y por sus actividades, etc.

DISPOSICIÓN DEL GOBIERNO REPUBLICANO

Debido a las complicaciones propias de tener que enfrentarse a las comunicaciones marítimas del enemigo, el Gobierno transmitió las siguientes instrucciones al Estado Mayor de la Marina: atacar a los mercantes enemigos únicamente en aquellos casos en que hubiese completa certeza de que se trataba de mercantes fascistas. Estas instrucciones tenían por objeto evitar posibles incidentes con barcos neutrales, o incluso su hundimiento, y para evitar también provocaciones por parte de alemanes e italianos. Por esta misma razón, el Gobierno no permitía parar o registrar buques en la mar, o dicho en otras palabras, llevar a cabo acciones conformes al derecho marítimo internacional. La política del Gobierno está dirigida al mantenimiento de relaciones amistosas con todas las naciones. No desea entorpecer relaciones con Gran Bretaña, Francia u otras naciones y trata de evitar provocaciones por parte de los intervencionistas que únicamente esperan el menor pretexto para enfrentarse más abiertamente contra la República.

Las acciones de la Flota republicana están dirigidas principalmente contra la Flota rebelde.

Todas estas disposiciones eran absolutamente correctas, en cuanto a las circunstancias internacionales en que se encontraba la República española y se sigue encontrando actualmente. Por lo tanto, el camarada Egorov no está en lo cierto cuando culpa al Gobierno español de indecisión (ver página 13 de su informe) y al mando español de dar órdenes confusas, ni tampoco está en lo cierto cuando

establece una analogía entre las acciones de los submarinos alemanes en la primera Guerra Mundial y las acciones de los submarinos en la guerra de España. Las condiciones en ambos casos son totalmente diferentes.

- 3 El Gobierno español no pudo adoptar la decisión de llevar a cabo una guerra submarina sin restricciones, o incluso una guerra de acuerdo con el derecho marítimo internacional o hasta de calificar de piratería la acción de los rebeldes y sus socios, los intervencionistas italianos y alemanes, habida cuenta que en estos casos, las acciones de la Flota y en especial de los comandantes de los submarinos hubiesen sido mucho más sencillas.

Las instrucciones del Estado Mayor de la Marina facultan a los comandantes para hundir buques de guerra rebeldes, únicamente cuando existe certeza de que estas unidades son fascistas (silueta, bandera, ausencia de luces de navegación, información fidedigna, orden directa, etc.), aplicándose este mismo criterio al caso de los mercantes, aunque con más precauciones.

Las acciones de los comandantes de los submarinos son complicadas, pero no imposibles. Existen muchos blancos y muchas oportunidades para atacar, especialmente en el caso de buques de guerra.

Los submarinos de la Flota fascista se encuentran también en condiciones no mucho mejores: sus actividades se ven influenciadas por la situación y podemos ver que durante toda la guerra los submarinos fascistas no han hundido un solo mercante republicano, aunque en algún momento los fascistas dispusieron de ocho submarinos (11). Actualmente, las acciones de los submarinos rebeldes se limitan a efectuar ataques contra buques de guerra republicanos, permaneciendo en servicio únicamente dos submarinos, ya que el resto ha regresado a Italia.

En relación con los ejemplos particulares que el camarada Egorov cita en su informe, no están nada claras las razones por las que este camarada, encontrándose en zona de patrulla en el Estrecho de Gibraltar, disponiendo de información sobre la presencia de unidades fascistas en esas aguas y estando absolutamente cierto de que los destructores que habían avistado eran fascistas, no los atacó. El ampararse en las instrucciones recibidas como excusa formal no sirve de nada en este caso. Si, como afirma, estaba seguro de que los buques con los que se encontró eran fascistas (y Egorov dijo que estaba completamente seguro de ello), debería haber atacado y

(11) Incorrecto. Los nacionalistas y sus aliados hundieron nueve mercantes republicanos y cuatro extranjeros. Dos submarinos nacionalistas hundieron siete transportes y 76 submarinos italianos hundieron seis, en 108 patrullas de combate. Dos submarinos alemanes hundieron un submarino republicano (C-3). Se efectuaron muchos más ataques incompletos. Muchos comandantes de submarinos del otro bando expresaron los mismos sentimientos de frustración que Egorov en su informe.

únicamente habría recibido agradecimiento por ello, pero dado lo que hizo, sólo puede imputársele el seguir rígidamente unas instrucciones, que él interpreta en su propio beneficio.

CONSIDERACIONES SOBRE LA UTILIZACIÓN ACTUAL DE SUBMARINOS EN ESPAÑA

1. Actuación contra buques rebeldes empeñados en el bloqueo a distancia de la costa republicana (bloqueo en la línea Sicilia-Malta).

Las condiciones para la actuación de submarinos son extremadamente favorables, dado que las situaciones de los buques y sus siluetas son muy bien conocidas, navegando además los buques en las mismas zonas y a bajas velocidades a lo largo de las derrotas de bloqueo. Resulta incluso mejor atacar en los momentos en que los buques se encuentran parados para arriar los botes con las dotaciones de presa que habrán de conducirlos a los buques capturados. Sin embargo, hasta la fecha resultó imposible actuar así a los submarinos republicanos debido a las deficientes condiciones de su material y a la lejanía de la línea de bloqueo. Una vez terminadas las obras del submarino *C-4* sería posible llevar a cabo tal plan de actuación.

2. El estacionamiento constante de submarinos en las proximidades de las bases enemigas.

Si la Flota republicana contase con más submarinos, podría mantener dos o tres estaciones permanentes cerca de las bases enemigas y el éxito estaría así asegurado. Pero con uno o dos submarinos solamente, sólo puede pensarse en acciones episódicas cerca de las bases enemigas.

3. Penetración de submarinos en bases enemigas para realizar ataques a sus buques.

Este método de ataque submarino resulta aceptable, pero requiere una buena preparación por parte del personal y, lo que es más importante, buenas condiciones del material del submarino. Refiriéndonos a un caso particular, el intento del camarada Egorov para entrar en Palma, base de la Flota fascista, debe resaltarse lo siguiente: Egorov planteó varias veces la cuestión de solicitar autorización para llevar a cabo la operación de entrar en Palma y atacar a los buques fascistas que se encontrasen allí. No le concedí esta autorización por las siguientes razones: 1. A pesar de la posibilidad del acceso franco del submarino a la bahía de Palma, siguiendo, por ejemplo, a un trans-

4 porte entrando en ella, ni el comandante del submarino ni yo mismo estábamos seguros del éxito de un ataque, habida cuenta del estado tan deficiente de los torpedos, que podría llevar a su hundimiento inmediato después de su lanzamiento. 2. La salida de la bahía implicaría grandes dificultades, ya que el submarino sería descubierto inmediatamente después del ataque, desencadenándose una operación de búsqueda y ataque en un limitado espacio marítimo. 3. Las condiciones del casco del submarino (ver el informe del camarada Egorov) son tales que el buque no podría sumergirse a más de 40 metros y la explosión próxima de cargas de profundidad tendría consecuencias catastróficas.

Habida cuenta de todo lo anterior, pensé que en estas circunstancias particulares no resultaba posible autorizar tan arriesgada operación y estimé que no se deberían arriesgar las vidas del personal ni la existencia del por entonces único submarino en servicio. Tanto usted (12) como Egorov se mostraron conformes con estos argumentos después de mi informe.

Sin embargo, en su salida a la mar, Egorov realizó un intento de entrar en aquel puerto, intento que podía haber derivado en una catástrofe, incluso antes de penetrar en Palma.

4. Acciones contra las comunicaciones enemigas y
5. Protección de las comunicaciones propias.

Debido al escaso número de submarinos y al deficiente estado de sus equipos mecánicos, estos dos tipos de acciones serán probablemente las misiones principales que, como ya se ha realizado y probablemente se seguirá realizando, podrán llevar a cabo en un futuro próximo los submarinos de la Flota española.

6. Actividades de reconocimiento de los submarinos en las zonas de aproximación a las bases rebeldes.

COMENTARIOS DIVERSOS SOBRE EL INFORME

1. La conclusión a que llega el comandante Egorov sobre la inutilidad y el peligro de enviar submarinos al Estrecho de Gibraltar es incorrecta. Se envió al camarada Egorov al Estrecho en ocasión de la operación de la Flota fascista contra el destructor *José (Luis) Díez*, cuando toda esta Flota estaba concentrada en el Estrecho, con sus cruceros en sus bases durante la noche y en la mar durante el día, cruzando a unos 15 ó 16 nudos sin escolta de

(12) Kachanov.

destructoros. Constituían un buen blanco para un ataque sobre todo cuando el camarada Egorov podía identificar las clásicas siluetas de estos cruceros durante el día y sin tener que hacerlo por las noches, dado que se suponía que durante ellas tenían que salir del Estrecho. Fue culpa del jefe de la Flota el hecho de que Egorov llegase al Estrecho dos días tarde, cuando la Flota fascista había salido ya para Cádiz. Como consecuencia de este infortunado crucero, Egorov llega inmediatamente a la conclusión final de que no eran posibles las operaciones de los submarinos en el Estrecho.

2. Egorov dice en su informe que elevó una petición oficial al jefe del Estado Mayor de la Marina para que le permitiese «detener a los buques que se dirigiesen a bases enemigas cuando me encontrase en sus proximidades, a fin de revisar su documentación, identificar su nacionalidad y a continuación, despachar a los buques neutrales a sus destinos y enviar a los buques fascistas al fondo del mar». Negrín le respondió: «No se autoriza debido a posibles complicaciones en las relaciones con Inglaterra y otras naciones». Dejando aparte las razones políticas por las que el ministro no autorizó la detención y el registro de mercantes (*), quiero señalar los errores de naturaleza puramente militar en que incurrió el camarada Egorov en relación con sus cometidos:
 - a) Resulta fatal para un submarino detener buques mercantes en las cercanías de bases enemigas, porque en cada una de ellas se dispone de embarcaciones antisubmarinas de alta velocidad y de medios aéreos, que se dirigirían rápidamente a los puntos de detención de los mercantes (éstos, a su vez, dispondrían de tiempo para transmitir por radio u otros medios señales de alarma), y colocarían al submarino en una situación peligrosa.
 - b) Los puntos de acecho del submarino serían descubiertos en dos o tres días y éste tendría que dirigirse a otros nuevos, abandonando así su situación de «proximidad» a la base.
 - c) Además, como los acuerdos de Nyon permiten a los buques de guerra el hundimiento de los submarinos que sean descubiertos en superficie, ello implicaría otro riesgo para éstos, dado que tendrían que salir a superficie para ~~h~~ detener a los mercantes.

A pesar de todas estas dificultades y limitaciones, debe tenerse en cuenta que los submarinos (así como nuestros camaradas al mando

(*) Palabras citadas que deben ser las mismas que en el informe original (p. 13 y 13 rev.)

5. de ellos) han jugado un gran papel al servicio de la República, proporcionando protección durante largo tiempo a los convoyes de transportes con armamento y suministros militares de una región a otra y protegiendo las costas republicanas de ataques de buques enemigos. El hecho de la presencia de submarinos republicanos en las proximidades de la costa significó un peligro para las actividades de la Flota fascista, lo que dio lugar a que durante mucho tiempo sus buques no apareciesen cerca de las costas republicanas.

Nuestros camaradas embarcados en los submarinos realizaron unas prácticas muy valiosas. Por un lado, la falta de hundimiento de buques fascistas puede justificarse por las razones anteriormente expuestas y, por otro, puede también justificarse por la insuficiente experiencia de los camaradas que habían sido enviados recientemente a mandar submarinos (13) (Grachev se graduó en la Escuela Naval en 1936, y sin haber terminado el curso de submarinos fue nombrado comandante de un submarino «de bolsillo» en 1937 en el que navegó durante un mes; Lisin (14) se graduó en la Escuela Naval en 1936 y en 1938 fue destinado a España sin haber terminado el curso de submarinos y sin experiencia alguna de mando). En tercer lugar, puede explicarse por los frecuentes cambios de comandantes en los submarinos. Ninguno de ellos (con la excepción de Burmistrov y Eguipko) (15) permaneció más de cinco o seis meses y más de la mitad de este período el submarino estuvo en obras, y tan pronto como el comandante se había familiarizado con el buque y con la situación tuvo que desembarcar.

El Jefe del Grupo Asesor Naval,

SAPOZHNIKOV

20.12.38

(13) *Starshii Leitenant* (teniente de navío) Ivan Vasilevich Grachev.

(14) *Kapitan-Leitenant* (capitán de corbeta) Sergei Prokofyevich Lisin.

(15) *Kapitan-Leitenant* Ivan Alekseevich Burmistrov, que mandó los submarinos C-6, C-1 y C-4, desde febrero de 1937 hasta abril de 1938, y *kapitan-leitenant* Nikolai Pavlovich Eguipko, que mandó los submarinos C-6 y C-2 desde junio de 1937 hasta julio de 1938.