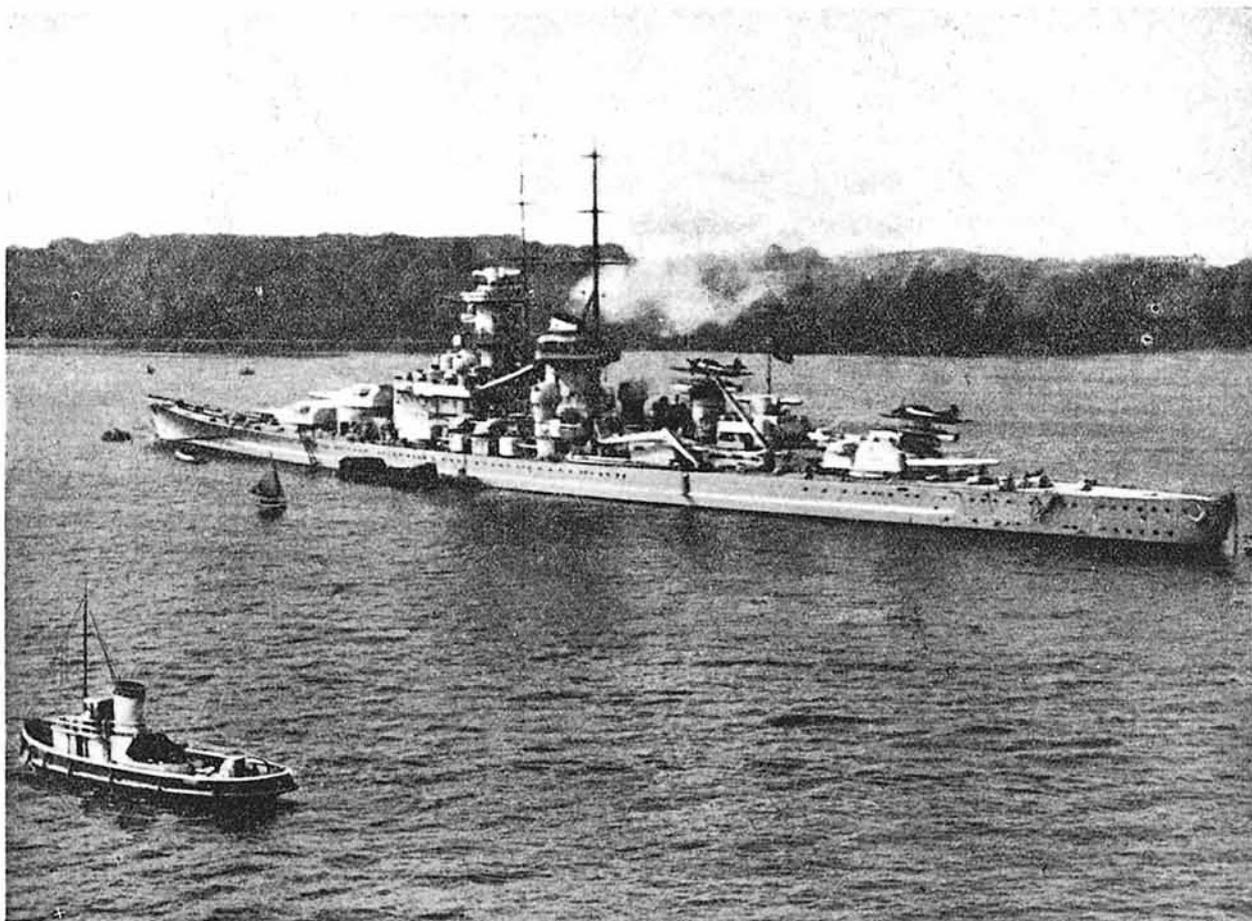


La gran batalla aeronaval del Atlántico

Por **Guillermo Carrero Carre**
Teniente de Navío (Submarinista)



Desde el día de la declaración de guerra la batalla contra las comunicaciones marítimas que abastecen las Islas Británicas se desarrolla sin interrupción, variando la violencia de su intensidad según la calidad y número de los elementos puestos en marcha por los beligerantes y el tipo de operación.

Los enemigos del tráfico aliado durante la guerra actual han sido aumentados, adoptando esta lucha una nueva fisonomía debido a la intervención del avión, que ha ingresado en las filas de los clásicos atacantes anteriores: el corsario de superficie y el submarino.

Naturalmente que dichos tres elementos obran como verdaderos corsarios, es decir, desarrollan acciones esporádicas, único medio de lucha para el beligerante que, no dominando el mar, no puede imponer su presencia por la fuerza en la zona que le interesa.

EL CORSARIO DE SUPERFICIE

Este presenta dos modalidades, que son: el crucero ligero y el crucero auxiliar. Mucho se escribió en la literatura de la postguerra mundial sobre las hazañas y aventuras de los célebres corsarios al estilo del "Emdem", con su epílogo el "Ayesha", el "Karlsruhe", el "Kaiser Wilhelm der Grosse", el "Wolf" (denominado el navío negro), el "Seelader" (llama-

do el último corsario), etc., los cuales, sin excepción y con mayor o menor fortuna, fueron pereciendo.

El "Emdem" se hundió por el fuego del crucero "Sidney" en la isla de Coços. El "Karlsruhe" sufre una explosión interior mientras navegaba por el mar de las Antillas, que origina su pérdida. El "Kaiser Wilhelm der Grosse", magnífico buque de la Norddeutscher Lloyd, de 14.500 toneladas, es hundido por el crucero "Highflyer", etc. Algunos consiguieron volver, como por ejemplo el "Wolf", que realizó una campaña de cuatrocientos cincuenta y un días en el Atlántico, el Indico y en los mares de Australia.

Durante el actual conflicto, poco se sabe sobre la labor desarrollada por los cruceros auxiliares alemanes, es decir, por los buques mercantes armados que, navegando libremente por los océanos, se dedican a la destrucción del comercio aliado. El éxito alcanzado por el "Kormorán", que logró hundir al crucero australiano "Sidney" (por fatalidad de la historia, este nombre tenía también el crucero que hundió el célebre "Emdem"), parece comprobar que no son "buques habilitados", sino buques especiales que pueden montar fuerte artillería, torpedos y minas, y están dispuestos para navegar durante largo tiempo.

La actual situación alemana, dominando toda la costa

occidental del Continente, desde el cabo Norte hasta el Bidasoa, ha facilitado mucho la acción de estos buques, ya que ahora no es necesario atravesar el bloqueo del mar del Norte, y además, la exploración aérea representa una valiosa ayuda para forzar la vigilancia.

Sin embargo, la acción del corsario de superficie no representa nunca grandes daños, siendo su efecto principal el sembrar la "alarma" en las líneas de navegación alejadas del centro de la lucha, y por otro lado, obligar, además, al contrario a poner en marcha gran cantidad de elementos dedicados a su busca y destrucción; es decir, que además realiza una acción de "desgaste".

A veces es dedicado a la guerra de corso un crucero, con lo cual se obliga al contrario a que despliegue una cierta fuerza para actuar contra él. De este modo se trata de aminorar la intensidad de la presencia enemiga en una zona determinada.

Ahora bien: es preciso aprovechar estas circunstancias, porque en caso contrario el riesgo de perder una unidad de categoría y valor militar resulta desproporcionado al beneficio. La caza del corsario suele ocurrir fatalmente al cabo de más o menos tiempo, máxime hoy día con el empleo de los portaviones, que amplían enormemente la posibilidad de exploración.

Una acción de esta naturaleza debió de desempeñar en la guerra de 1914 la escuadra de cruceros de Von Spee, al determinar el desplazamiento al Atlántico Sur de una fracción de la Flota inglesa, aunque este hecho no tuvo trascendencia alguna porque el Mando naval alemán no supo aprovechar esta coyuntura.

En las circunstancias actuales el desequilibrio entre las Flotas alemana e inglesa es tan grande, que la diversión que origine la actuación de un "corsario militar" no produciría ningún efecto sensible.

Es evidente que una de las razones por las que Alemania construyó sus tres "acorazados de bolsillo" era para emplear-

los en operaciones de corso, en una de las cuales encontró su fin el "Graf Spee". Contra él organizó Inglaterra una acción de destrucción, destacando al Mar del Plata el acorazado más rápido de que disponía en aquella fecha, el "Renown", el portaviones "Ark Royal" y el acorazado francés "Dunquerque".

Ante esta superioridad abrumadora, el buque alemán, que con anterioridad había recibido varios impactos durante el combate artillero con los cruceros "Exeter", "Archilles" y "Ajax", es hundido por su propia dotación.

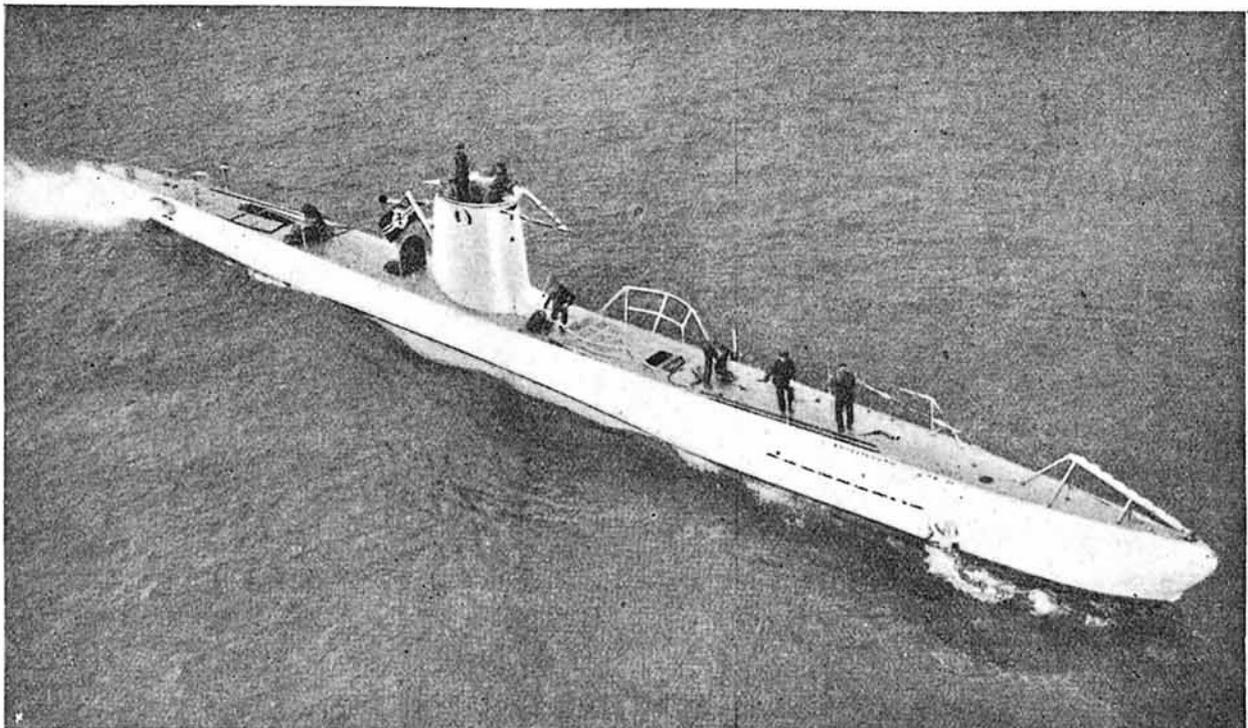
Esta situación fue aprovechada por Alemania, que envió sus dos acorazados "Scharnhorst" a realizar un "raid", en el cual fue hundido cerca de las costas de Groenlandia el crucero auxiliar inglés "Rawalpindi", de 16.700 toneladas, aunque este éxito fue desproporcionado con la pérdida de un buque como el "Spee".

EL CORSARIO SUBMARINO

Este se ha revelado desde la pasada guerra como el óptimo corsario, ya que él puede ver antes de ser visto, y cuando se encuentre en presencia de otro buque más fuerte, tiene la posibilidad de sumergirse, atacando por sorpresa.

La seguridad, que en el corsario de superficie es dependiente de la velocidad y del enmascaramiento, se confía en el submarino a su ocultación mediante la inmersión.

Las fatales consecuencias que originó el empleo indeciso del submarino contra el tráfico en la anterior contienda, debido a la campaña desarrollada contra este arma, a la que se acusó de inhumana porque no podía cumplir los preceptos del Derecho internacional, consecuencia de la que fue responsable directo el canciller del Imperio, Bethman-Hellweg, que se opuso a la decisión del Mando naval de declarar la guerra submarina al tráfico sin restricción alguna, han sido perfectamente comprendidas por los alemanes en el actual conflicto. No han existido aquellas indecisiones pusilánimes que por temor a la entrada en la lucha de los Estados Unidos



hicieron que la campaña submarina, que comenzó el 22 de febrero de 1915, no tuviese verdadera eficacia hasta el 7 de enero de 1917, en que se declaró la guerra sin restricciones.

La primitiva orden para los comandantes de submarinos fué la de respetar los mercantes italianos y americanos, ocasionando el primer incidente el torpedeo del holandés "Catwijk", por lo que se ordenó respetar a todos los neutrales.

El 7 de mayo fué torpedeado el inglés "Lusitania"; torpedeamiento al que sucede la protesta del Gobierno de los Estados Unidos por perder algunos americanos, protesta que da lugar a la orden de "respetar los grandes trasatlánticos, aunque sean enemigos".

El 19 de agosto se hundió el inglés "Arabis", ahogándose tres americanos y originando una nueva protesta de los Estados Unidos, que motiva la extensión de la orden anterior a "todos los buques de pasaje".

El 18 de septiembre de 1915 se hunde el "Sperian", con la consiguiente protesta, que origina la "suspensión de la guerra al tráfico" en las costas occidentales de Inglaterra, en contra de la opinión del Mando naval.

En 1916 es el Ejército el que pide que se reanude la campaña, accediendo el Káiser el 29 de enero de 1916. Sin embargo, el 24 de marzo surge un nuevo incidente con el torpedeamiento del francés "Sussex": Nueva protesta de Washington y orden de Berlín a los submarinos de que obren ajustándose estrictamente al Derecho internacional. Ante este disparate el Mando naval suprime las operaciones, que solamente conducen a la pérdida incesante de unidades.

Es, por último, el Ejército, en enero de 1917, el que exige la "guerra submarina sin restricciones", que concede el Káiser el día 9 de ese mes.

Cuando esto ocurre ya habían pasado veintiocho meses de lucha y el enemigo había encontrado la solución para hacer frente al nuevo peligro. Entonces ya era tarde: la reacción superó a la acción, y la campaña submarina fracasó: fracaso que fué la causa determinante de la derrota de 1918.

Esta vez Alemania declaró desde el primer día una guerra sin cuartel al comercio. Contando inicialmente con 65 unidades en servicio y unas 30 en construcción, dadas las posibilidades de la industria germana, no es aventurado suponer que posea actualmente un número de submarinos próximo a 350, lo que equivale a poder mantener en la mar de una manera permanente unos 80 ó 90 buques, es decir, un número considerablemente superior al promedio correspondiente de la pasada guerra.

En cuanto al material de estas unidades, existen tres tipos: uno de 250 toneladas, para operar en el mar del Norte; otro de 500 toneladas, para actuar en el Atlántico, en una amplia zona al oeste de las Islas Británicas, y por último, otro de 800 toneladas, para grandes cruceros, que estamos viendo se han extendido hasta la costa atlántica de los Estados Unidos, Antillas, Atlántico Sur, etc. Los buques se han construido empleando la soldadura eléctrica para formar sus cascos, y tienen unas excelentes condiciones técnicas en lo referente a la maniobrabilidad y profundidad de inmersión, montando magníficos aparatos para realizar con gran eficacia sus ataques en inmersión y en superficie.

La primitiva flota se componía de 32 buques de 250 toneladas, 38 de 500, 19 de 740, dos minadores de 100 y 20 de desplazamiento.

En cuanto a los medios de ataque, es evidente que si el tipo de submarino actual es mucho más eficaz que el del año

1918, también sus antidotos han mejorado durante este intervalo.

La organización de las escoltas del convoy es tan buena, que se hace preciso a veces lanzar el torpedo sin sacar el periscopio, apuntando por medio de los hidrófonos, cosa que si bien representa mayor seguridad para el ataque, también lleva consigo una pérdida de probabilidad de dar en el blanco.

A veces la dificultad del ataque en inmersión, debido a la posición y fuerza de la protección, ha obligado a recurrir al ataque nocturno en superficie, aunque no por ello disminuyen los riesgos, pues si durante el día obran las cargas de profundidad, durante la noche una ráfaga de ametralladoras de 37 a 40 mm., disparada a corta distancia, puede dejar al submarino en la imposibilidad de sumergirse, con el gran peligro que ello representa.

Este armamento de ametralladoras pesadas es, al parecer, muy numeroso, tanto en los mercantes del convoy como en las escoltas.

Otro nuevo peligro de que el submarino sea descubierto ha venido a aumentar los producidos por la enorme sensibilidad de los modernos aparatos de "escucha" y "detección" que llevan los buques. Este es el avión o aviones que volando por encima del convoy observan sus proximidades, aparatos que provienen de la habilitación de buques mercantes como portaviones, o simplemente instalándoles una catapultas; cosa realizada por los aliados a pesar de la servidumbre económica de poder quizá perder un aparato en cada lanzamiento con catapultas por no poder el buque detenerse a recogerlo, limitándose a recuperar la dotación.

Naturalmente que los ataques submarinos van obrando en oposición a las sucesivas modalidades que el contrario va adoptando para la protección, organización y marcha de sus convoyes.

El avión, al ingresar en la guerra naval, ha reportado una considerable ventaja al operar en colaboración con el submarino, pues complementa la falta de "vista" de éste, suministrándole magníficas informaciones sobre la situación del enemigo.

Por último, la actual campaña submarina presenta muchas mayores posibilidades que la de la guerra de 1914, debido a la situación geográfica de Alemania al dominar el litoral continental, cosa que elimina el paso obligado para salir al Atlántico a través del canal de la Mancha, o entre las Orcadas y Noruega, sitios en donde el enemigo tenía montada su máxima concentración de elementos antisubmarinos.

EL CORSARIO AEREO

El avión ha demostrado ser un gran corsario por poseer las cualidades fundamentales para ello, habiendo complicado muchísimo el problema de la protección del tráfico.

Su seguridad está basada en la velocidad, la cual es mucho mayor que la de sus compañeros de lucha, desarrollándose su acción independientemente de la actividad de las fuerzas navales contrarias.

Por otro lado, a él le son completamente inaplicables las normas del Derecho internacional sobre la "visita", embarco de la "dotación de presa" y salvamento de la dotación.

El avión tiene, como el submarino, necesidad de atacar sin previo aviso, empleando, bien el bombardeo normal, el bombardeo en picado o el torpedo.

Lo más que se le puede exigir para respetar a los neutrales es la declaración de "zona de guerra"; pero dentro de sus

límites no cabe el reconocer o el identificar buque alguno. Su empleo ha de ser "sin restricciones, o no ser".

Su arma más corriente será la bomba, lanzada volando a regular altura (dependiente de las circunstancias meteorológicas o de la calidad y número de los buques enemigos), pues aunque el bombardeo en picado sea más eficaz, existen los inconvenientes del progresivo armamento de los mercantes, de la exigencia de necesitarse aparatos especiales y más costosos, de la pérdida de economía que se traduce al tener que operar más cerca de la costa, y por último, de requerir pilotos de más concienzuda formación.

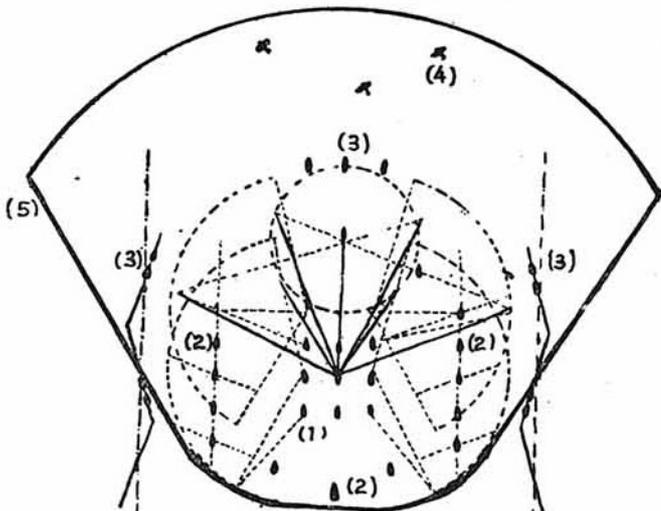
En cuanto al empleo del avión torpedero para esta clase de operaciones, además de no poder llevar más que un solo torpedo cuando quiera actuar a grandes distancias, tiene inconvenientes análogos al de bombardeo en picado.

En general, su rendimiento, comparado con el del submarino, es opuesto; es decir, el corsario aéreo es más apropiado para operar cerca de la costa.

El avión puede actuar por grupos aislados o auxiliado por la información procedente de aviones de exploración o submarinos, con lo cual se dirige al "punto exacto", obteniendo de esta manera el máximo rendimiento a su autonomía.

Por último, el corsario aéreo tiene un papel principalísimo en la guerra al tráfico atacando los puertos comerciales del enemigo.

FORMACION DEL CONVOY



- 1.- Buques mercantes del convoy
- 2.- Buques escolta o patrulleros
- 3.- Destruidores de la escolta.
- 4.- Aviones de caza y exploración del convoy.
- 5.- Zona de ataque submarinos al convoy.

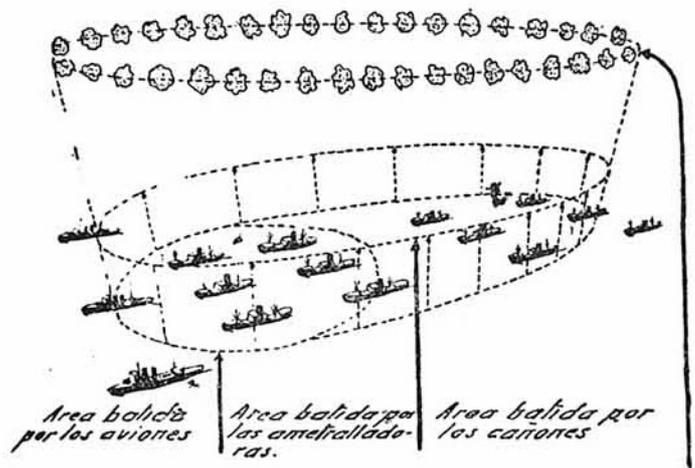
En lo que al ataque se refiere, el convoy—antídoto del submarino—representa una ventaja para el avión, porque además de ser en la mar una "concentración de objetivos", el convoy, al llegar a puerto, supone unos blancos "ideales", en los cuales, además de su destrucción, también se aminora su efecto, mediante la destrucción de las instalaciones portuarias, por las dificultades que se ocasionan en las descargas, aglomeraciones de materiales, etc.

El armamento antiaéreo de las unidades va en aumento, instalándose cañones y ametralladoras pesadas; protección antiaérea que se refuerza actualmente con la "caza propia del

convoy", ya sea ésta procedente de un portaviones de guerra, de un mercante habilitado de portaviones o de un buque con catapulta, buques cuya actuación ya tratamos al hablar del corsario submarino.

De momento parece que los aliados han optado por montar en la mayor cantidad posible de buques un "Hurricane", los cuales son lanzados al aire al ser descubiertos los bombarderos.

ATAQUE AEREO AL CONVOY



Ante este nuevo enemigo la aviación bombardera atacante tiene que ser acompañada por sus correspondientes cazas, con lo que se restringe su acción a las zonas próximas a la costa, debido a la escasa autonomía de este último tipo de avión.

RESULTADOS OBTENIDOS

El conjunto de estos corsarios ha causado los naturales efectos, como se ve al comparar los resultados destructores de esta campaña respecto a la anterior.

Aproximadamente se saben las cifras de toneladas hundidas por los tres tipos de corsario, y aunque la exactitud de tales cantidades sea únicamente conocida por los ingleses, no por ello deja de tener mucha importancia el estudio comparativo entre los resultados obtenidos por cada corsario, así como el de la comparación de las pérdidas actuales con las conseguidas en la pasada guerra.

En los cuatro meses de 1939, las toneladas hundidas fueron 624.000, mientras que en esos mismos meses en el año 1915 (la guerra al tráfico empezó teóricamente el 22 de febrero de 1915) fueron 600.000. Durante este plazo corresponde a los submarinos el 92 por 100 de los hundimientos y el 8 por 100 a las fuerzas aéreas.

En este período es verdad que los convoyes aliados se están organizando, pero también es cierto que Alemania cuenta con pocos buques y que los métodos de ataque se están experimentando.

Durante el año 1940 se hundió un total de 7.596.000 toneladas, o sea un promedio mensual de 633.000; es decir, cuatro veces más que el conseguido en los meses del año 1939. La ventaja de que Alemania dispenga de todo el litoral europeo se deja sentir, pues se nota el aumento de pérdidas en cuanto se terminó la campaña de Noruega y de Francia.

De este tonelaje corresponde el 59 por 100 a los submarinos (operando principalmente en aguas británicas), y por

tanto, un promedio mensual doble del correspondiente al año 1916.

Los corsarios de superficie, beneficiados por la situación estratégica, alcanzan un 10 por 100, y la Aviación, que a partir del verano no tiene misión en tierra y se lanza sobre el mar y los puertos ingleses, alcanza un 28 por 100.

A partir de octubre del año 1940, y en general durante todo el año 1941, los hundimientos disminuyen, por lo que parece que el rendimiento del submarino ha perdido bastante. Esta fué, indudablemente, la época en que los medios de reacción de los convoyes debieron de ser considerables, época en que necesariamente la colaboración del avión fué importantísima para compensar esta falta de eficacia.

Durante el 1941 el avión compensa sobradamente la pérdida de rendimiento del submarino; se hundien 8.796.000 toneladas, con un promedio mensual de 733.000, superior al del año anterior y superior en un 25 por 100 al obtenido en el 1917. A los submarinos sólo corresponde un promedio de 338.000 toneladas, es decir, el 45 por 100. Los corsarios de superficie también pierden rendimiento y hundien el 9 por 100. La Aviación alcanza un 145 por 100!

En este año los sistemas de reacción aliados en las aguas de Europa consiguen casi neutralizar los medios de ataques submarinos. Ello es natural; se ha realizado la sorpresa "aérea", a la cual el enemigo, que estaba concienzudamente preparado para el peligro submarino, no se encuentra en disposición de hacer frente. Las pérdidas de submarinos son grandes; la situación es precaria a la del otoño de 1917, y se cambia la táctica del ataque en inmersión por la del ataque de noche en superficie. Se hace preciso abandonar las zonas de ataque próximas a las Islas Británicas por otras en donde se ataque al enemigo en los puertos de salida o a mitad de camino. Allí la reacción es mucho menor, y esto compensa la pérdida de rendimiento, debido a la necesidad de tener que llevar los ataques muy lejos de las bases.

Felizmente para Alemania, los aliados no han encontrado aún el antídoto del corsario aéreo. Los bombarderos actúan fuera de la zona de la caza inglesa contra los convoyes y atacan los puertos de desembarco, con su correspondiente protección. Por otro lado, hasta que comienza la campaña de Rusia se pueden dedicar grandes contingentes a operar en la mar, realizándose el "año del corsario aéreo", que en abril consigue él solo más de un millón de toneladas.

En el año 1942, durante los siete primeros meses, se observa una gran mejora y un cambio de panorama: son hundidas 6.648.000 toneladas, que representan un promedio mensual de 949.000, superior a todos los logros anteriormente. De ellas corresponden a los submarinos el 75 por 100, con lo que ha aumentado prodigiosamente su rendimiento; a los corsarios de superficie, el 9 por 100, y a la Aviación, sólo el 15 por 100.

Como vemos, ocurre lo contrario que el año anterior; es ahora el avión el que parece perder eficacia. Ello es debido a la solución aliada de habilitar los buques mercantes del con-

voy como portaviones, o simplemente instalándoles catapultas. De este modo el convoy lleva su escolta de cazas en zonas en donde el bombardero no podrá contar con igual protección. Debido a ello, casi se suspenden las operaciones de esta clase, que se restringen a los sitios donde la caza alemana podrá escoltar a sus bombarderos.

Contrariamente, el submarino, una vez que han desaparecido los escúpulos de tipo político que causaban los Estados Unidos al entrar éstos en la guerra, abandona su zona de operaciones situada alrededor de las Islas Británicas, en la cual el enemigo había concentrado sus medios de protección, para ir a atacar el tráfico a los puertos de salida o a mitad de camino; sistema que aunque entrañaba una disminución del movimiento unitario por buque y crucero, era compensada por las ventajas tácticas de atacar convoyes casi sin protección e inclusive buques sueltos.

CONSECUENCIAS GENERALES

Combinando los tres tipos de corsarios, el Eje ha ido aumentando sus éxitos en la lucha en el mar contra Inglaterra, compensando la pérdida de rendimiento de un tipo con los aumentos experimentados por los otros, y consiguiendo en total unas pérdidas de más de 23,5 millones de toneladas, habiendo aumentado los promedios mensuales de 156.000 en 1939 a 633.000 en 1940, 733.000 en 1941 y 1.000.000 en 1942.

¿Cómo se puede cortar la sangría de tales características? No parece probable que ingleses y americanos puedan realizar un esfuerzo en plena guerra capaz de compensar tales pérdidas, ya que además del grave peligro del material hay que instruir muchos miles de hombres en su manejo, y pese a las grandes posibilidades americanas y en el mejor de los casos, este problema es cuestión de mucho tiempo.

Hay que tener en cuenta que la protección "indirecta" del tráfico corre a cargo del grueso de la Flota, maniobrándola de tal modo que el contrario quede inmovilizado, y que la protección "directa" hay que realizarla con cruceros para batir a los corsarios de superficie con convoyes fuertemente protegidos y armados contra los corsarios submarinos y aéreos, y por último, organizar magníficas defensas antiaéreas de los puertos comerciales, todo lo cual representa un gran esfuerzo, tanto en personal como en material.

La superioridad en acorazados es condición necesaria para asegurar las comunicaciones; pero hoy día no es suficiente. Los corsarios submarinos y aéreos han hecho necesario emplear gran cantidad de medios de "protección inmediata", encargados de preservar a los transportes marítimos de unas armas que por sus características especiales no están al alcance de los gruesos cañones de los buques de línea.

Cualquiera que sea el resultado de la batalla y los medios de lucha empleados por los beligerantes, es evidente que en este frente de guerra oscuro y sórdido se encuentra la clave de la victoria.

