

## “Su isla está moviéndose a 20 nudos”

Por  
Robert L. Underbrink

Traducido por  
Eduardo ALVAYAY F.

Capitán de Corbeta - Armada de Chile

Poco antes de medianoche, el 28 de noviembre de 1944, el submarino “Archerfish” (SS-331), en patrulla de guerra alrededor de cien millas al Sur de la bahía de Tokio, envió un mensaje urgente al Comando de Submarinos en Pearl Harbor: “Estoy persiguiendo un portaaviones grande...”. Sin saberlo, el “Archerfish” había dado con el “Shinano”, el portaaviones más grande del mundo. Aún incompleto y presentando un blanco tentador para los cada día más frecuentes ataques de los B-29, el “Shinano” había sido forzado a hacer un zarpe nocturno desesperado desde el puerto de Yokosuka al santuario del mar interior del Japón.

La quilla del acorazado "Shinano" había sido colocada en mayo de 1940 en el astillero de Yokosuka. Iba a ser el tercero de los clase "Yamato", los acorazados más grandes jamás construidos. El "Yamato" fue completado a fines de 1941, pero, cuando el "Musashi", segundo de su clase, fue completado en agosto de 1942, Japón había sufrido la catastrófica pérdida de cuatro portaaviones de línea en la batalla de Midway. Eran portaaviones y no acorazados lo que se necesitaba entonces desesperadamente. El Ministerio de Marina revisó rápidamente el diseño del "Shinano" a medio completar para convertirlo en un portaaviones híbrido. Dado que el "Shinano" estaba diseñado para suministrar combustible y municiones a aviones de otros portaaviones, sólo podía llevar menos de cincuenta aviones. Para alcanzar a terminar la construcción en la fecha fijada de febrero de 1945, se le dio máxima prioridad a la construcción del buque. Detrás de una muralla de madera y de secreto, miles de trabajadores apuraron la terminación del monstruoso buque.

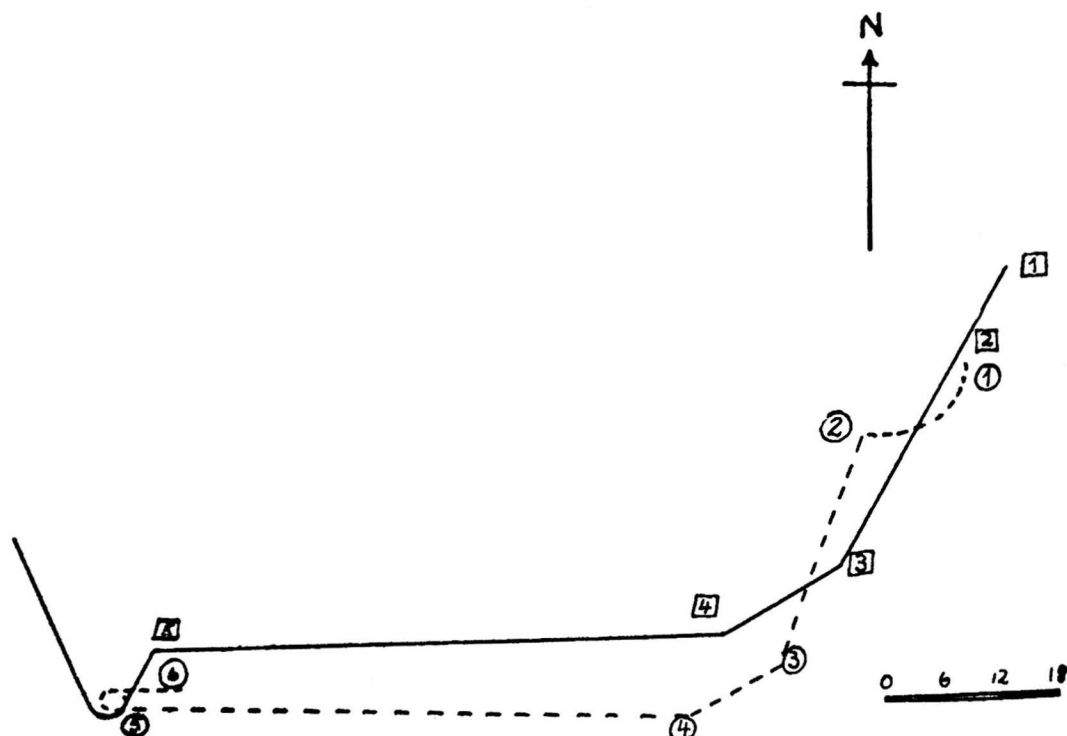
La instalación de los cañones de 18.1" fue cancelada y se sacaron grandes secciones de coraza. Mientras en el "Yamato" el cinturón de protección era de 16" en el "Shinano" se redujo a 6,4". Su obra viva, supuestamente a prueba de torpedos, era igual a la del "Yamato". Como protección contra bombas aéreas, gran parte de la inmensa cubierta de vuelo, de 838 pies de largo por 130 pies de ancho, estaba protegida con tres pulgadas de acero endurecido. Dos cubiertas de hangar estaban ubicadas bajo la cubierta de vuelo, después venía un segundo escudo de coraza de cuatro pulgadas de espesor. La doble capa de coraza requería refuerzos especiales y substanciales en la estructura del buque. Cada uno de sus dos ascensores tenía una protección similar, aumentando mucho su peso. El gran ascensor, ubicado cerca de la proa y diseñado para sostener aviones de ataque, pesaba 180 toneladas. El ascensor de popa, diseñado para subir aviones de caza, pesaba 110 toneladas. Los ventiladores de la máquina y ascensores de torpedos y bombas también estaban protegidos por una coraza.

Mientras toda esta actividad continuaba en Yokosuka en 1943 y 1944, el "Archerfish", un submarino de 1.500 toneladas tipo Fleet, era construido e incorporado a la guerra. Su quilla había sido colocada en Portsmouth, New Hampshire, en enero de 1943 y fue puesto en servicio el 4 de septiembre de 1943. Siguiendo el viaje a través del Canal de Panamá, el "Archerfish" se dirigió a Pearl Harbor en su primera patrulla de guerra, el 23 de diciembre.

Por un tiempo la mala suerte parecía adueñarse del "Archerfish". Sus primeras patrullas tuvieron muy malas condiciones de tiempo y ningún blanco. Otros submarinos por supuesto habían estado activos en el Pacífico Oeste, lo que probablemente explicaba por qué los posibles blancos estaban siendo cada vez más difíciles de encontrar. Finalmente en la tercera patrulla el "Archerfish", en junio de 1944, atacó y hundió una fragata enemiga de 800 toneladas. En su cuarta patrulla rescató a un piloto naval.

Cuando el submarino zarpó de Pearl Harbor en su quinta patrulla el 30 de octubre de 1944, el "Archerfish" tenía un nuevo Comandante: el Comandante Joseph F. Enright, de 34 años de edad y graduado en la promoción de 1933 de Annapolis. El nuevo Comandante no estaba del todo contento con su misión, que era de guardia de rescate de pilotos de los B-29 que atacaban Japón. Mientras que él y su tripulación no desconocían la importancia de rescatar tripulaciones de aviones, ellos sin embargo deseaban una participación activa en la acción.

Una semana después, mientras el "Archerfish" estaba en su estacionamiento cerca de la Isla de Honshu, el "Shinano" era puesto en servicio en el astillero de Yokosuka. El Capitán Toshio Abe se recibió del mando, un gran retrato del Emperador Hirohito fue colgado en el puente de vuelo, y una cantidad limitada de víveres y consumos y munición era embarcada a bordo. La mayoría de los 1900 hombres de tripulación y oficiales habían entrado al servicio el mes anterior.



○ Posiciones del "Archerfish"

□ "Shinano" y escoltas

"Archerfish" línea de puntos. Vel. 17-18 nudos, todo en superficie excepto los últimos 12 minutos, luego sumergido a 3 nudos.

"Shinano" (Rbo. base) línea continua, vel. 18-20 nudos, reducidos por zig-zag a 17-19.

28 de Noviembre

Hora 2048 (1) Avistamiento. Plotea y comienza ataque en superficie por lado de la Luna.

2140 (2) Blanco identificado como portaaviones con escolta, trata de adelantarse y acercarse al track para atacar sumergido.

2250 (3) Blanco cambia Rbo. base dejando al "Archerfish" por babor a 6 millas del track.

2340 (4) Blanco cambia Rbo. base. Submarino a 8 millas del track.

29 de Noviembre

Hora 0300 (5) Blanco cambia Rbo. al 210. El "Archerfish" se sumerge en el track 5 minutos más tarde.

0317 (6) Blanco cae alejándose, dejando al "Archerfish" en posición de fuego. Lanza 6 torpedos, luego el "Shinano" cae al norte hacia Japón.

Cuando los B-29 americanos basados en Saipan hicieron su primer gran ataque en el área de Tokio el 24 de noviembre, los japoneses se dieron cuenta que el "Shinano" estaba en grave peligro. El Ministerio de Marina ordenó llevar el buque aún incompleto a las aguas interiores, aquel relativamente bien protegido espacio de agua que queda entre las islas de Honshu, Shikoku y Kyushu. Lejos del área de blanco de Tokio, el mar

interior ofrecía un puerto seguro para terminar el gran portaaviones.

El movimiento significaba que el "Shinano" tendría que hacer un viaje de a lo más 300 millas por la costa de Honshu y gran parte de esa área era frecuentada por los submarinos americanos. Para reducir el riesgo, la Armada japonesa tomó toda clase de precauciones. El viaje se debería hacer de noche. Tres destructores proveerían la escolta, y el via-

je entero se debería hacer a alta velocidad.

El "Shinano" y sus tres destructores estuvieron fuera de la entrada de la Bahía de Tokio a las últimas horas de la tarde del 28 de noviembre de 1944. Como la construcción debería ser completada en Kure, más de un ciento de obreros del astillero de Yokosuka acompañaban el buque. A la caída de la noche los buques estaban corriendo al Surweste a alta velocidad.

Para el "Archerfish", el 28 había sido sin novedades. Habiendo sido relevado de sus guardias de salvavidas en la mañana temprano, se encontraba en patrulla en un área al Sur y al Weste de la entrada de la bahía de Tokio. Como el radar no había estado operando al máximo de eficiencia y no se necesitaba mientras el buque estaba sumergido, se había desarmado para repararlo durante el día. El Oficial de Cargo y sus hombres aún estaban trabajando en él cuando el "Archerfish" afloró en la noche.

Como el cielo estaba cubierto, la luz de la Luna rompía ocasionalmente a través de las nubes y la visibilidad era buena hasta unas 15.000 yardas.

A las 20.48 hrs., el operador de radar informó al puente que el instrumento estaba en servicio; también informó un blanco al 028° y distancia aproximada 25.000 yardas. La guardia del puente no podía ver el blanco, pero Iamba Shima, una pequeña isleta, estaba a la vista al 058°.

El Teniente John Andrews, Oficial de Guardia, indicó que el radar estaba aparentemente detectando la isla.

Suponiendo que la partida de reparaciones del radar había colocado erróneamente el círculo azimutal corrido 30°, sugirió que se corrigiera el instrumento.

El nuevo informe del irritado radarista fue: "Su isla está al 028° y moviéndose a 20 nudos".

El Oficial de Guardia tocó la alarma de combate. Minutos después el radar informó que estaban sobre algo rápido y grande y la partida de plotting determinó la velocidad y dirección del blanco.

Poniendo las cuatro máquinas en servicio y a 18 nudos, Enright puso rumbo de interceptación.

Al primer avistamiento, la larga y plana silueta se supuso de un petrolero. Pero dentro de la hora el blanco fue identificado como un portaaviones con escolta dirigiéndose hacia la costa de Honshu. El enemigo usaba un plan de zigzagueo siguiendo con rumbo base de 210° verdadero.

Con el cielo parcialmente cubierto y el horizonte Norte obscuro, el Comandante Enright planeó cruzar el track del portaaviones y hacer un ataque en superficie por el lado de estribor. Al aparecer una segunda escolta por el lado de estribor, hizo que Enright revisara sus planes y tratara de ganar posición adelante del blanco (inclinación) para un ataque sumergido.

Moviéndose a velocidad Flanck, el "Archerfish" demoró dos horas en reducir la distancia, y aun entonces la situación se veía con pocas posibilidades.

Por la proa estribor del blanco —pero bien fuera del track— el "Archerfish" trataba de mantener la distancia. A 15.000 yardas de la amura del blanco, el submarino aún estaba muy lejos del track para una aproximación sumergido. El "Archerfish" estaba obligado a mantener su posición con la rápida fuerza enemiga.

Afortunadamente, los zigzagueos del enemigo reducían su velocidad efectiva. Manteniendo un rumbo base de 210° al máximo poder, Enright trataba de mantener su posición. Pero era una carrera de locos. Mientras el "Archerfish" estaba "echando afuera los pulmones", la flotilla enemiga lentamente se adelantaba.

La distancia al destructor más cercano era de 6.000 yardas. Cuando el portaaviones encendió una señal roja, Enright pensó que lo habían espoteado y ordenó bajar a sus vigías. Pronto apostó de nuevo, ya que los buques enemigos continuaban ignorando al submarino.

A pesar que el Comandante Enright detectó sólo tres destructores, uno a cada lado de la proa y un tercero por es-

tribor, supuso que otro escolta podía estar oculto por el portaaviones.

Con la Luna rompiendo el cielo de vez en cuando, el enemigo continuó zigzagueando al 210° de rumbo base, manteniendo 19 a 20 nudos de velocidad.

Siguiendo una cuidadosa supervigilancia el Comandante bajó a verificar el plotting, la pantalla de radar y el computador de datos de torpedos. Con los últimos datos claros en su mente volvió al puente.

Poco antes de las 23.00 hrs. el enemigo cayó al Weste con rumbo 240°. A pesar de este acercamiento, el submarino aún no podía atacar.

Cuando Enright se dio cuenta que el submarino se estaba quedando atrás, pidió y obtuvo más poder. Pero él y su tripulación sabían que las cuatro máquinas no podían correr indefinidamente con esa sobrecarga. Media hora antes de medianoche, envió un mensaje a Pearl Harbor: "Del "Archerfish" al Comsubpac y todos los submarinos en las áreas imperiales — Estoy persiguiendo un gran portaaviones y cuatro destructores — Posición Latitud 32° 30' N Longitud 139° 74' 5 E — Rumbo base 240° — Velocidad 20".

Treinta minutos más tarde, el enemigo hizo otro cambio de rumbo al Weste —Nuevo rumbo 270°. El Comandante Enright inmediatamente cambió al nuevo rumbo y puso unas vueltas más a las ya sobrecargadas máquinas. "De allí adelante", recuerda, "era una carrera loca" por una posible posición de fuego.

Su velocidad era alrededor de un nudo más de nuestra máxima, pero su plan de zig-zag nos permitía adelantarnos lentamente.

De todos modos el "Archerfish" continuó su carrera por dos horas y media; era problemático si el submarino podría ponerse en posición de ataque.

El portaaviones enemigo continuaba en su rumbo 270°. Enright podría no haber tenido oportunidad. A las 02.41 hrs. lanzó un segundo informe a Pearl Harbor.

Entonces 19 minutos después, los japoneses hicieron un cambio radical al Surweste.

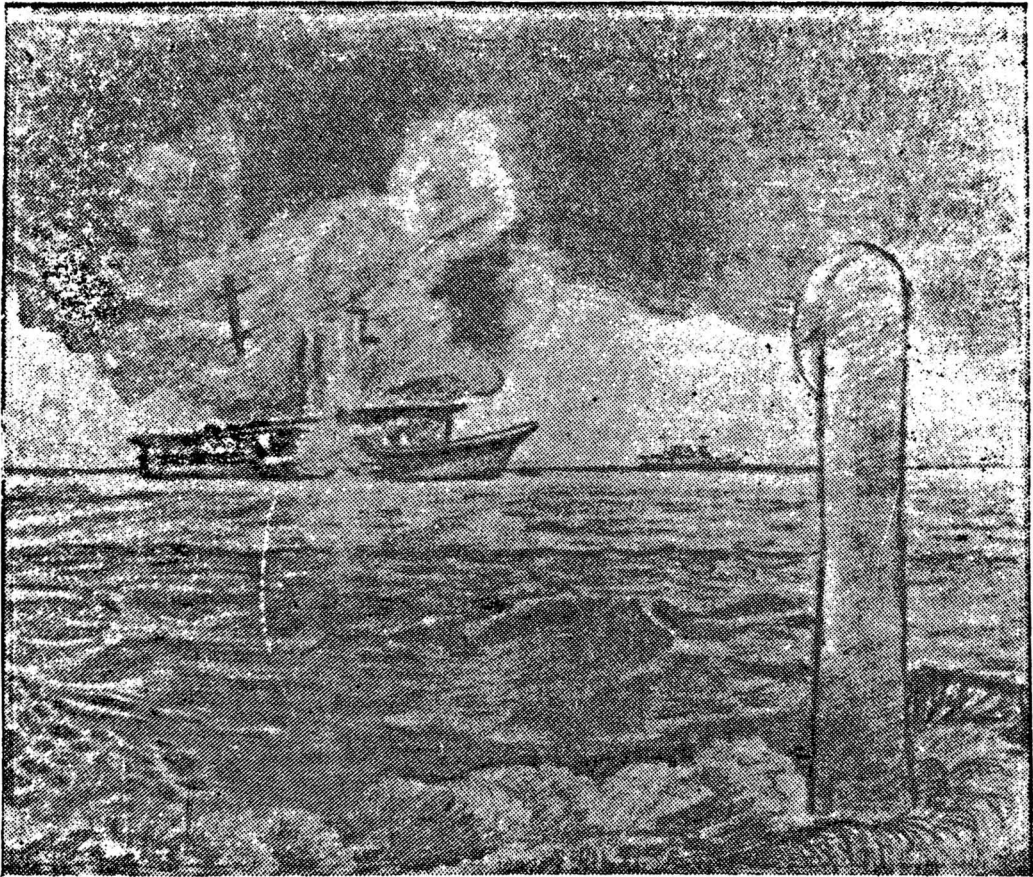
El gran portaaviones y sus tres escoltas se dirigían derecho hacia el "Archerfish". Este era el gran cambio por el que todos habían rogado. El submarino rápidamente cruzó el track. Enright cambió su rumbo al 100° y se sumergió a profundidad de periscopio para atacar. A la distancia de aproximadamente 12.000 yardas el submarino se puso en posición por la proa estribor del blanco.

Mientras el Comandante observaba el blanco por el periscopio a una distancia de 7.000 yardas comprendió que el blanco se acercaría demasiado; cayó entonces 10° a babor, dándose una pequeña inclinación a estribor y una distancia de 3.500 yardas.

La Partida de Control de Fuego tenía una solución perfecta. El Teniente Dave Bunting en el T.D.C. verificó y doble chequeó su solución de rumbo, velocidad y distancia. La Partida de Plotting con el Subteniente Gordon Crosby había resuelto los rumbos del blanco a través de la noche, permitiendo al "Archerfish" seleccionar el rumbo y ganar posición. El Teniente Tom Cousins, Oficial de Estiba, llevó al buque suave y rápidamente a la profundidad ordenada manteniéndola. El "Archerfish" estaba listo para el combate.

Por unos momentos Enright temió que el escolta de estribor podría interferir el ataque. Afortunadamente, el destructor se acercó al "Shinano" para recibir un mensaje pasando raudamente a 400 yardas del "Archerfish" y cuando el Sonarista traqueando al destructor más cercano informó "No hay pings — no nos tiene", el Comandante supo que estaba en el claro.

El Comandante no estaba totalmente satisfecho con su posición de fuego, pero el portaaviones de 72.000 tns. —creciendo a cada minuto— acortaba rápidamente la distancia. Entonces, justo antes de la orden de fuego, el "Archerfish" tuvo un segundo gran golpe de suerte. El "Shinano" zigzagueó alejándose cerca de 30°. En lugar de estar muy cerca Enright se encontró en una posición de ataque perfecta, 70° a estribor del track, distancia 1.400 yardas con un blanco de 800 pies de eslora efectiva.



El Comandante informó que el blanco había zigzagueado a su izquierda y Bunting informó "listo", Enright dio la orden de fuego. Aproximadamente a las 03.16 hrs., el primero de los seis torpedos de la salva salió de los tubos de proa. Los torpedos MK 14 graduados a 10 pies se desplegaron de popa a proa del portaaviones por toda su banda de estribor.

Todo estaba tranquilo en el "Shinano". A pesar de que el portaaviones navegaba en aguas peligrosas, las puertas estancas, en y sobre la cubierta protegida, estaban abiertas y muchas escotillas de acceso a la maquinaria bajo la cubierta protegida también lo estaban. Gran parte de los oficiales y tripulación dormían. El Ayudante del Oficial de Control de Averías había recién terminado de inspeccionar el buque y descansaba en la estación de Control de Averías de la Isla.

El "Archerfish" esperaba. El nublado se había abierto y bajo una Luna llena Enright vio el primer torpedo golpear al "Shinano" inmediatamente a proa de la popa 47 segundos después de haber dejado el tubo. Enright observó y escuchó el segundo torpedo 10 segundos después y él recuerda "una gran bola de fuego subió por el costado". El segundo torpedo hizo blanco 50 yardas a proa del primero.

Habiendo observado los dos primeros torpedos, con cuatro más en el agua y con un destructor enemigo a menos de 500 yardas no había necesidad de más observaciones. Anticipándose a una fuerte acción de los escoltas, Enright ordenó sumergida profunda.

Mientras el buque bajaba, la tripulación cree haber escuchado cuatro explosiones más espaciadas. Se felicitaron a sí mismos por el buen resultado.

A pesar que los destructores enemigos estaban detrás del "Archerfish", no fueron ni certeros ni persistentes.

El ataque duró sólo 20 minutos y ninguna de las 14 cargas de profundidad dañaron al submarino. Aparte de las explosiones de las cargas de profundidad el Sonar informó fuertes ruidos de rotura que duraron cerca de una hora.

Cuando los torpedos del "Archerfish" demolieron al "Shinano", había desesperanza y desorganización.

Convencidos que el portaaviones podía soportar 3 ó 4 blancos de torpedo, el Capitán Abe y sus oficiales fueron lentos, fatalmente lentos, en reaccionar a la emergencia. Sólo cuatro de los seis torpedos de la salva habían golpeado al gran portaaviones. Pero cuatro eran más que suficientes. Los tres impactos a popa habían roto totalmente la defensa antitorpedos del buque. El "Shinano" inmediatamente se escoró 10° a estribor. El salón de calderas de proa en la misma banda se inundó instantáneamente y no hubo sobrevivientes. Tres salones adicionales se comenzaron a inundar y todos los esfuerzos por controlar la inundación eran en vano.

El buque recién puesto en servicio estaba gobernado por una tripulación casi totalmente sin entrenamiento. La disciplina era mala, la organización y el Control de Averías eran aún peores, y la presencia de muchos técnicos civiles y obreros del astillero se sumaba al caos.

Muchos de los civiles vestidos similarmente a los oficiales y marineros se rehusaban a obedecer órdenes.

El portaaviones era tan nuevo que su seguridad estanca no se había probado y debido a lo apurado de la construcción, gran parte del trabajo de obra de mano era de mala calidad. Muchos agujeros en mamparos y cubiertas para pasada de cables y cañerías aún no se habían sellado. El sistema de achique e incendio no estaba operativo dado que la mayoría de las bombas no se habían enviado al buque antes del zarpe de Yokosuka. Había bombas portátiles a gasolina pero nadie sabía operarlas. Sólo algunas bombas manuales de limitada capacidad fueron puestas en servicio y no tenían casi ningún efecto. Se organizaron unas pocas brigadas de baldes pero pronto los hombres las fueron abandonando.

Con el "Shinano" aún moviéndose a baja velocidad, la inundación progresiva de departamentos dañados o sin dañar continuaba y la escora a estribor era cada vez más pronunciada.

Noventa minutos después que los torpedos golpearon el casco, el Ingeniero de Cargo inundó tres salones de caldera por babor. Esto contuvo la escora por un corto tiempo, pero no tuvo un efecto permanente. Para esa hora ya era muy tarde para medidas de contrainundación. Continuó la pérdida del poder total, alrededor de las 06.00 hrs., el gran casco yacía muerto en el agua. Reinaba un pandemonio. Apenas aclaró, la tripulación y los civiles comenzaron a abandonar el buque.

El "Shinano" estaba claramente rendido. Con la venia del Comandante el Ayudante de C.R.A. sacó el retrato del Emperador del puente, lo envolvió cuidadosamente y lo transfirió a un destructor que estaba al costado.

El portaaviones tenía ya una gran escora cuando los destructores sacaron su tripulación y no fue sino hasta las 11.00 hrs. de la mañana del 29 de noviembre de 1944, que se dio vuelta de campana a estribor, quedando con la quilla arriba. Mostrando su enorme casco y sus cuatro hélices de bronce, el buque permaneció por varios minutos en esa posición. Entonces con un gran ruido y escape de aire, el portaaviones se hundía por la popa. El Capitán Abe y más de 400 oficiales, tripulación y civiles se hundieron con él.

No fue sino hasta cerca del fin de la guerra que el buque hundido por el "Archerfish" fue identificado como el portaaviones "Shinano". Los aliados sabían de la existencia de los dos monstruosos acorazados "Yamato" y "Musashi", pero la existencia de este tercer buque era un profundo misterio. Habiéndose demorado cuatro años en su construcción, el tercero y último de los superbuques de guerra era destruido en el segundo día de su primera navegación.

Cuando el Comandante Joe Enright y sus hombres en el "Archerfish" torpedearon y hundieron el "Portaaviones Fantasma" "Shinano", hundieron el buque más grande jamás hundido por un submarino. Habían asestado un duro golpe al corazón de la Armada Imperial japonesa.