

El Submarino más Grande del Mundo al Estallar la II Guerra Mundial

Por

Pedro SAPUNAR Peric
Ingeniero Civil
Dirección de Obras Portuarias



ESTA ES LA historia del submarino más grande del mundo al iniciarse la Segunda Guerra Mundial, el gran crucero submarino francés "Surcouf". Este indiscutido monarca mundial de las profundidades oceánicas mantuvo su cetro durante todos los años de la década del treinta y con más exactitud entre los años 1929 y 1942, fechas de su lanzamiento y su hundimiento.

Desde los albores de la historia del submarino hasta la fecha de su puesta en grada no se había construido ningún submarino de mayor desplazamiento que él; sólo se le aproximaban los tres cruceros submarinos americanos lanzados en los años 1927, 29 y 30: "Argonaut", "Narwhal" y "Nautilus", y si bien los superaba netamente en su clase de crucero submarino, especialmente en lo referente a artillería pesada con su poderosa batería de dos cañones de 8 pulgadas, un deta-

lle ensombrecía el esplendor de su reinado: a pesar de tener mayor tonelaje que ellos, los tres hermanos americanos lo superaban en eslora, el "Nautilus" y el "Narwhal" por 10 pies y el "Argonaut" por 20 pies.

El "Surcouf"

Lleva su nombre en memoria de un gran marino francés, el temerario y audaz corsario Robert Surcouf (1773-1827) quien desarrolló sus actividades principalmente en el océano Indico, donde capturó 16 presas, la mayoría inglesas. Su exitosa carrera la continuó finalmente como armador de naves mercantes y corsarias.

Crucero submarino de 3.304 tons. en superficie a plena carga y 4.318 tons. sumergido, su construcción fue autorizada en 1926 y comenzada en 1927 teniendo en contra la viva oposición de la delegación británica a la Conferencia Naval de Londres sobre desarme naval.

Su concepción había nacido de las enseñanzas de la guerra de corso llevada a cabo por los submarinos, cruceros ligeros y corsarios alemanes en 1914-1918. La idea principal era la de construir un submarino de muy grande radio de acción y dotado de una artillería que superara absolutamente el armamento defensivo de cualquier buque mercante para así quedar fuera de su alcance, pero al mismo tiempo tenerlo bajo su fuego impunemente.

El "Surcouf" tenía un radio de acción de 10.000 millas y una torrecilla doble de 203 mms. (8 pulgadas), más espaciosa que la de los cruceros de 10.000 toneladas de su época, aprovisionados con 300 proyectiles por pieza. Estaba equipado, además, con medios de exploración no habituales para un submarino: un hidroavión y una lancha rápida de 16 nudos.

Lanzado en Cherburgo el 18 de octubre de 1929, el "Surcouf" aparejó por primera vez el 4 de octubre de 1932 bajo las órdenes del capitán de fragata De Belot, pero sus pruebas definitivas se efectuaron sólo el 30 de mayo de 1934 bajo el mando del capitán de fragata Leportier.

Definitivamente a punto, en posesión de su hidroavión, pero no de su lancha rápida, que después de sus pruebas no había sido adquirida, el "Surcouf" se alistó en el otoño de 1935 para un crucero de entrenamiento que lo condujo a las Antillas.

En 1938 un nuevo y lejano crucero lo lleva a las Antillas y luego al Africa negra, recorriendo 16.000 millas en 64 días de mar para una campaña de cuatro meses, sin prácticamente accidentes. Frente a Dakar hace una práctica de artillería muy notable sobre un blanco remolcado a 16.000 metros, apuntando su torrecilla antes de emerger, sucediendo que los observadores embarcados a bordo del remolcador vieron los surtidores de agua producidos por los proyectiles, antes de haber visto al submarino.

Después de carenar, el "Surcouf" volvió a partir hacia el Africa negra el 7 de marzo de 1939. Su ausencia debía durar varios meses, pero el 27 de agosto recibió la orden de dirigirse a Fort de France para ser destinado a la vigilancia del mar de las Antillas. Debido a que su estado

general requería de una gran carena, el Comandante de la Marina en las Antillas solicitó enviarlo de vuelta a Francia. Atravesando el Atlántico en compañía de un convoy de Jamaica (convoy KJ-2), el "Surcouf" llegó a Brest el 18 de octubre de 1939 después de un viaje medianamente movido por temporales y por los submarinos alemanes.

Las grandes reparaciones emprendidas sobre la marcha se iban a terminar cuando la amenaza de la invasión alemana se precisaba sobre Brest. Sin embargo, el ajuste de los motores no estaba terminado cuando el 18 de junio fue dada la orden de zarpe a todos los buques de guerra presentes en Brest. El gran submarino había permanecido en dique seco por un tiempo, experimentando una completa reparación; partes de su maquinaria se hallaban en tierra, en los talleres; el mecanismo de gobierno estaba siendo revisado porque había problemas con uno de los pares de timones de profundidad. Se recogió y se embarcó apresuradamente la maquinaria desmantelada y todo tipo de equipos (muchos de ellos aún sin reparar).

El diesel de babor se negó a partir, el de estribor no había sido montado. El capitán de corbeta Martin decidió zarpar con los dos motores eléctricos y pidió ayuda al remolcador "Infatigable" para que lo escoltara. Para complicar las cosas, la barra de inmersión de proa se acuñó en "más toda". El capitán Martin decidió dirigir la proa hacia la costa inglesa. En el curso de la ruta las cosas se pusieron en orden y el "Surcouf" arribó a Plymouth el 20 de junio a las 2 de la madrugada, con sus dos diesel marchando y su barra de inmersión de proa desacuñada. Muy desconfiado, pues él había verificado que su buque era objeto, desde la víspera, de una vigilancia constante por parte de la aviación británica, el comandante Martin hace abrir los tanques de lastre para estar prevenido por si hay un intento de abordar al "Surcouf", rehusando entrar al puerto antes de haber recibido órdenes de su comandante superior francés.

De hecho, durante los días que siguen, los ingleses se interesan muy de cerca por el "Surcouf", el que ha recibido sucesivamente la visita del almirante Dunbar-Nasmith, comandante en jefe de Plymouth, brillante submarinista de la Primera Gue-

rra Mundial; del comandante Sprague, comandante del H.M.S. "Thames", el más grande submarino británico; del teniente Griffiths, oficial de enlace para los submarinos.

Este mismo Griffiths debía, el 3 de julio al alba, invadir el "Surcouf" a la cabeza de una treintena de marinos ingleses, después de haber logrado abrir la escotilla de la torrecilla. Sigue una violenta pelea que cuesta la vida a un oficial francés y a tres ingleses, entre ellos Griffiths.

Finalmente el "Surcouf" queda en manos inglesas, quienes durante dos meses no saben qué hacer y finalmente deciden, el 1º de septiembre de 1940, transferirlo a las Fuerzas Navales Francesas Libres (FNFL) bajo el mando del capitán de fragata Ortoli, que había sido durante su armamento (equipamiento) su primer oficial artillero.

El reacondicionamiento y reequipamiento del "Surcouf" en estas condiciones, lejos de un arsenal francés, sin personal entrenado, fue para el comandante Ortoli una especie de prueba de destreza. De todas maneras las pruebas comenzaron el 16 de diciembre en Plymouth y continuaron en el Clyde justo hasta fines de enero de 1941.

El 19 de febrero siguiente, el "Surcouf" aparejó para Halifax donde debía participar con el acorazado "Ramillies" en la escolta del convoy HX118, puesto en ruta el 1º de abril. Pero estando en navegación el Almirantazgo Británico le hizo volver para confiarle una misión de transporte de materiales ansiosamente esperados en el Mediterráneo Oriental. El "Surcouf" arribó a Plymouth el 17 de abril y se puso a la tarea de desembarcar todos los pesos: municiones de 203, torpedos de reserva, hidroavión, grúa, etc.

El comandante Ortoli, juzgando que era aberrante querer transformar su buque en un submarino de carga, consiguió, después de numerosas protestas, obtener el abandono del proyecto. Se dio, pues, la orden de reembarcar cuanto se había llevado a tierra y pertenecía al buque.

Estos diferentes movimientos fueron dificultados por los ataques de la Luftwaffe sobre Plymouth los días 21, 22 y 28 de abril de 1941. El submarino mismo no sufrió averías graves, pero una

bomba caída sobre el muelle mató a un contra maestre e hirió a dos hombres. El hidroavión fue averiado en tierra, en Mounbatten.

El 14 de mayo, el "Surcouf" partió para ejecutar en el Atlántico dos patrullas, interrumpidas por una escala de 15 días en las Bermudas. Entró a Plymouth, de vuelta, el 28 de julio de 1941, para carenar.

El 20 de septiembre, el capitán de navío Orteli dejaba su mando para entregarlo a su segundo, el capitán de corbeta Blaison. La carena se terminó el 29 de octubre. Se proyectaba entonces enviar el "Surcouf" al Cabo de Buena Esperanza para que operara en el Atlántico Sur y en el Océano Indico.

Un cambio de programa lo reenvió a Halifax, donde se uniría a las corbetas "Mimosa", "Alysse" y "Aconit", que el almirante Muselier había concentrado en vista de su golpe de mano de Pascua de 1941 sobre las islas francesas de Saint Pierre y Miquelon.

El "Surcouf" no tuvo que intervenir. Permaneció en Saint Pierre justo hasta el 10 de enero de 1942 y luego recibió la orden de prepararse para partir hacia el Pacífico.

Después de repararse en Halifax por averías en su superestructura provocadas por mares tempestuosos encontrados a su salida de Saint Pierre, el "Surcouf" llegó a las Bermudas el 7 de febrero y salió el 12 hacia Panamá por el Paso de Caiques y después el Paso del Viento (entre Haití y Cuba) de manera de presentarse en Colón el 19 de febrero de 1942.

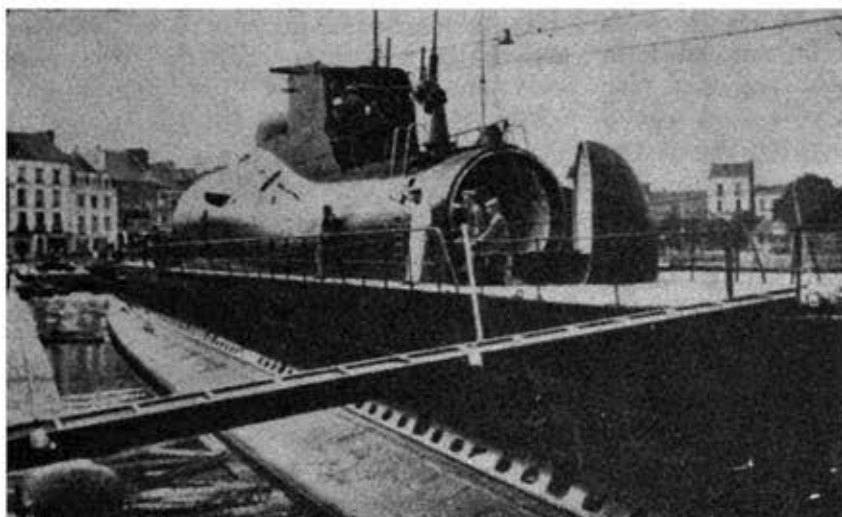
Ese 19 de febrero, el "Thompson Lykes", carguero de 6.742 toneladas, fletado por la marina norteamericana, comunicó haber abordado y hundido accidentalmente un navío que estimaba debía ser un submarino, a alrededor de 75 millas de Colón.

Se trataba sin duda del "Surcouf".

El 18 de febrero, a las 22.30 horas, el vigía y el oficial de guardia del "Thompson Lykes" han notado una luz blanca a un cuarto a estribor. La colisión sobreviene antes que el carguero haya tenido tiempo de cambiar de ruta. Una llamarada salta seguida de dos explosiones. Se escuchan algunas llamadas de auxilio. El carguero permanece sobre

el lugar justo hasta las 07.15 horas del día 19, ayudándose con sus proyectores para registrar el mar, sobre el que no se ven sobrevivientes ni restos.

Ciento veintiséis oficiales y marineros franceses, más el equipo de enlace británico, han desaparecido en este trágico accidente.



El "Surcouf" mostrando el hangar del avión.

Características del "Surcouf"

He aquí las características del "Surcouf", correspondientes a los planos definidos por el ingeniero jefe Roquebert:

Puesto en grada en diciembre de 1927; lanzado el 18 de octubre de 1929; entró en servicio en mayo de 1934.

Desplazamiento: 3304/4218 toneladas; dimensiones: 110 m. x 9 m. x 7.07 m.; motores: 2 de 3.800 CV Diesel Suez; 2 de 1.700 CV eléctricos; velocidad: 18 nudos en superficie y 8,5 nudos en inmersión; radio de acción: 10.000 millas a 10 nudos.

Tripulación: 8 oficiales y 110 hombres.

Pañoles normales 172 m³, en sobrecarga: 88 m³ en los tanques de lastres.

Hidroavión: Marcel Besson 411 de alas plegables; monoplano de dos plazas alojado en un hangar cilíndrico de 2 mts. de diámetro y 7 mts. de largo; colocación en el agua e izamiento asegurado por medio de una grúa; dimensiones: 12 mts. de envergadura y 9 mts. de largo; motor de 175 CV Salmson V; velocidad: 115 nudos, radio de acción de 215 millas; peso: 690 Kg. vacío y 1.130 Kg. cargado.

Las características aquí presentadas del crucero-submarino "Surcouf" fueron proporcionadas por el Musée de la Marine, principal fuente de informaciones para este artículo, que difieren a veces de las dadas por algunos textos especializados en la materia. De todas maneras, las diferencias encontradas no son de importancia. Se ha preferido esta fuente de información por dos razones: ser francesa y por provenir de este Museo de importancia mundial, organismo oficial de la Marina de Guerra francesa.

Los datos que a continuación se indican no han sido proporcionado por el Musée de la Marine, siendo ellos obtenidos de otras fuentes.

Artillería pesada: 2 cañones de 203 mms. (8") 50 calibres con un alcance de 30.200 yardas con una elevación de 30°, disparando granadas de 260 libras (123 Kg.) con una velocidad inicial de 2.780 pies/seg. y una rapidez de fuego de 3 tiros por minuto y con un total de 600 granadas almacenadas en sus pañoles. La disposición de los controles comprendía un director de tiro y un telémetro de 39¼ pies en la torrecilla del submarino; el fuego podía ser abierto 2½ minutos después de haber aflorado. Los cañones

iban en un montaje de torre doble delante de la torrecilla del submarino y eran del mismo modelo del que estaban equipados los cruceros pesados franceses.

Artillería ligera: complementando su batería de cañones de 8" el "Surcouf" tenía 2 cañones AA de 37 mm., 4 cañones de 13,2 mm. AA en montajes dobles.

Torpedos: 6 TLT de 550 mm. (21.7") para 14 torpedos y 4 TLT de 400 mm. (15.7") para 8 torpedos. Estos últimos eran pequeños, de alta velocidad, especiales contra buques mercantes; pero con un alcance de sólo 1.550 yardas.

Profundidad de inmersión: 44 brazas (80 metros).

Numeral de las Fuerzas Navales Francesas Libres: P-17.

Diseñado para prolongadas operaciones contra el comercio marítimo, el "Surcouf" podía cruzar por 90 días y de su proyectado papel se explicaba la provisión de un compartimiento para 40 prisioneros.

El Hidroavión Besson MB-411 del Submarino "Surcouf"

El hidroavión de observación MB-411 fue diseñado específicamente para operar desde el submarino "Surcouf"; en parte su diseño provenía de su antecesor el MB-35 Passe-Partout también diseñado por Marcel Besson para operar desde un submarino. El prototipo, el MB-410-01, ordenado el 24 de agosto de 1932, fue equipado con un motor Salmson 9NC de 130 HP radial, refrigerado por aire; pero este aparato se destruyó en 1933 cuando efectuaba pruebas oficiales de aceptación en San Rafael, y en consecuencia, un segundo prototipo fue ordenado, pero, debido al desbande de la compañía Marcel Besson, esta máquina fue construida por ANF-Les Mureaux y designado MB-411.

Voló por primera vez en Les Mureaux en junio de 1935. El MB-411 difería del primer prototipo en que tenía un motor Salmson 9ND de 175 HP y era de construcción mixta. Estaba diseñado para ser llevado en un hangar cilíndrico de 6,56 pies de diámetro y 22,96 pies de largo, ubicado a popa de la torrecilla central del "Surcouf", y podía ser desarmado

(plegado) rápidamente para almacenamiento. El armado requería 4 minutos desde que el MB-411 era sacado de su hangar y arriado al agua y soltado por la grúa. El MB-411 efectuó las pruebas oficiales de aceptación en agosto de 1935 y fue posteriormente entregado al "Surcouf" para pruebas de experimentación. Sin embargo, durante un crucero a bordo del "Surcouf" en los últimos meses de 1935, se encontró que eran necesarias varias modificaciones, y el MB-411 fue devuelto a ANF-Les Mureaux a principios de 1936.

Proyectado y construido como monoplaza, el MB-411 fue ahora convertido en biplaza, y después de pruebas adicionales con un peso (cargado) de 2.249 libras que terminaron a fines de mayo, el avión fue devuelto al "Surcouf".

El 11 de junio de 1936 el Almirantazgo pidió un segundo MB-411, cuya orden fue puesta el 10 de febrero de 1937 y estaba en construcción en el siguiente mes de julio cuando la primera máquina terminaba sus pruebas finales exitosamente.

Uno de los MB-411 se hallaba a bordo del "Surcouf" cuando el submarino navegó de Brest a Plymouth el 18 de junio de 1940; este aparato voló varias veces desde Poole Harbour, Dorset. Fue posteriormente averiado durante un ataque de la Luftwaffe a Plymouth donde estaba almacenado para después ser embarcado a bordo del "Surcouf". En consecuencia, cuando el submarino zarpó desde Plymouth el 10 de mayo de 1941, no tenía el aparato a bordo. El "Surcouf" fue posteriormente hundido por colisión en el mar Caribe; lo que le sucedió al MB-411, que quedó en Francia, no se sabe.

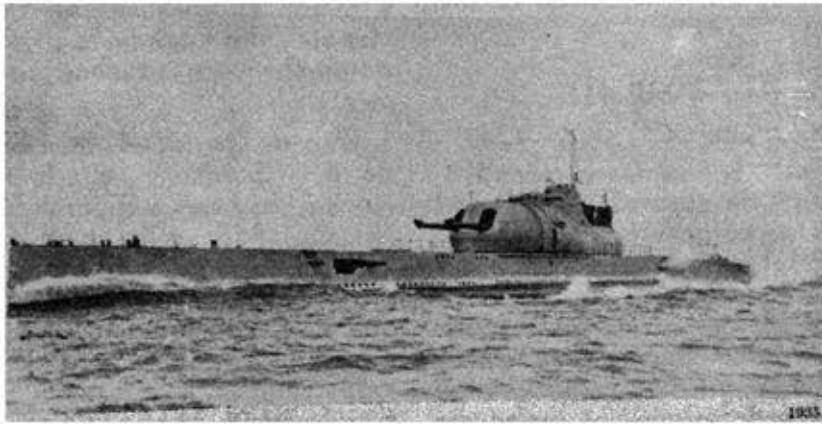
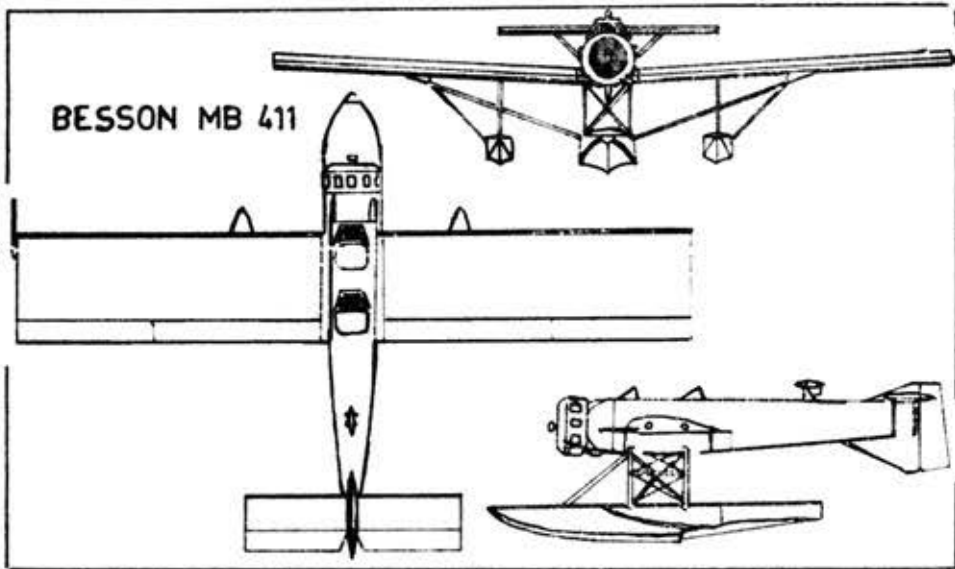
Tipo: Hidroavión de observación, biplaza, de submarino.

Motor: Salmson 9ND de 175 HP, 9 cilindros, radial, refrigerado por aire.

Performance: (a 2.249 libras), máxima velocidad: 115 mph a 3.280 pies; velocidad de crucero económica: 81 mph; alcance normal: 215 millas a 81 mph; máximo alcance (como monoplaza con estanque auxiliar en la segunda cabina): 404 millas; autonomía normal: 2 horas 40 minutos.

Pesos: vacío, 1.521 libras; cargado normal, 2.249 libras; máximo, 2.513 libras.

Dimensiones: envergadura, 39 pies $4\frac{1}{2}$ pulgadas; largo, 27 pies 0.75 pulgadas; alto, 9 pies $4\frac{1}{4}$ pulgadas; superficie alar: 236.806 pies cuadrados.



El avión MB 411 que portaba el "Surcouf". Este, en la fotografía.

LOS MAS GRANDES SUBMARINOS DEL MUNDO ANTERIORES AL "SURCOUF"

A continuación se expone un breve resumen de los más destacados y mayores submarinos del mundo, construidos antes de 1929, fecha de lanzamiento del "Surcouf"; con este fin se investigó minuciosamente el período comprendido entre los años 1914 y 1929 en Anuarios Navales y textos de Historia Naval. No se investigó la época anterior a la Primera Guerra Mundial, por ser todos los submarinos construidos antes de 1914

de pequeñas dimensiones y escaso desplazamiento y por lo tanto, sin importancia para los fines de comparación que se persiguen. Los datos que se darán de cada submarino serán: su fecha de terminación (salvo indicación en contra) y su desplazamiento en superficie, además de pequeñas notas adicionales.

Alemania

Submarinos U-139 al U-141: Marzo a junio de 1918, 1.930 toneladas.

Submarinos U-142 al U-150: Comenzados en noviembre de 1916, 2.160 toneladas. No fueron terminados, aunque

según algunos autores, el U-142 se habría alcanzado a terminar antes de la rendición.

Submarinos U-151 al U-157: Fueron los famosos submarinos comerciales tipo "Deutschland", que posteriormente fueron transformados en cruceros-submarinos. Se terminaron de transformar en cruceros submarinos en mayo de 1917, el primero, y en febrero de 1918, el último. 1.510 toneladas.

Submarinos U-173 al U-182: Fines de 1918, comienzos de 1919, 2.000 toneladas. Unos cuantos quedaron terminados y se rindieron listos el 80%.

Australia

Submarinos Tipo "J": 1916-1917, 1.260 toneladas. Construidos por Inglaterra y donados a Australia luego de corto servicio en Europa.

Estados Unidos

Submarinos Tipo "AA": 1917 a 1920, 1.100 toneladas.

Submarinos "Barracuda", "Bass" y "Bonita": 1924, 1924 y 1925 respectivamente, 2.000 toneladas.

Submarinos "Argonaut", "Narwhal" y "Nautilus": 1927, 1929 y 1930 respectivamente, 2.710 toneladas los dos primeros y 2.730 toneladas el tercero. Si bien el "Nautilus" está levemente fuera del período estudiado, se lo ha incluido por dos razones: por haber comenzado su construcción dentro del período en cuestión y por ser una unidad del mismo tipo (casi gemela) de las otras dos.

Inglaterra

Submarinos Tipo "M": 1918, 1.600 toneladas. Denominados submarinos-monitores por montar un cañón de 12".

Submarino Experimental X-1: 2.425 toneladas, 1923. Desguazado antes de la II Guerra Mundial.

De esta investigación histórica se pueden sacar dos importantes conclusiones:

a) Antes de 1927 (fecha de puesta en grada del "Surcouf") no se construyó en el mundo ningún submarino de mayor desplazamiento que el "Surcouf".

b) Antes de 1927 no se construyó en el mundo ningún submarino de mayor eslora que el "Surcouf".

Los más grandes submarinos del mundo en el período 1927 - 1942

Hecha una minuciosa investigación histórica (semejante a la anteriormente detallada) para el período comprendido entre los años 1927 y 1942, es decir, entre el año de puesta en grada del "Surcouf" y el año de su hundimiento, se obtienen las siguientes conclusiones al comparar las características de éste con las de los otros submarinos contemporáneos a él:

a) Durante el período 1927-1942 no se construyó ningún submarino de mayor desplazamiento que el "Surcouf"; los que más se le aproximaron en este aspecto fueron los cruceros-submarinos americanos: "Argonaut", "Narwhal" y "Nautilus" anteriormente mencionados.

b) Durante el período 1927-1942 sólo se construyeron tres submarinos de mayor eslora que el "Surcouf" y ellos fueron los tres submarinos americanos recién nombrados, los que lo superaban en 20, 10 y 10 pies respectivamente.

Bibliografía

Navies of the Second World War — The French Navy, Vol. 1.

Warplanes of the Second World War — Vol. 6, Floatplanes by W. Green.

Brassey's Naval Annual — (Varios volúmenes).

Jane's Fighting Ships — (Varios volúmenes).

Flottes de Combat — 1938.

Navies of the Second World War — The British Navy — Submarines.

Navies of the Second World War — The American Navy — Submarines.

Navies of the Second World War — The Netherland Navy.

Navies of the Second World War — The German Navy — Submarines, Vol. 1 and Vol. 2.

El Japón pierde la Guerra del Pacífico — Marcel Giuglaris.

La Guerra Submarina alemana 1914-1918 — R.H. Gibson y M. Prendergart.

Musée de la Marine — París. El jefe del departamento de estudios de este museo (órgano oficial de la Marina Francesa) proporcionó al autor de este artículo, toda la información relativa a la "vida del "Surcouf".