

Para aquellos que piensan que un buque tan pesado (58.000 toneladas de desplazamiento después de la modernización) pudiera ser lento, nos anticipamos a informarle que actualmente los dos en servicio desarrollan sobre 33 nudos, comentándose extraoficialmente que son los buques más rápidos de la flota, en su tipo, con un radio de acción de 14.000 millas a 12 nudos de velocidad económica, sin reabastecerse de combustible. Esta maravilla de la técnica naval en propulsión se consiguió reemplazándoles sus viejas cuatro turbinas Westinghouse, sus cuatro hélices y sus ocho calderas Babcock, que ahora queman petróleo diesel. Con todos estos cambios se ha logrado generar una potencia propulsora sobre los ejes de transmisión de sobre 200.000 H.P. Su sistema de gobierno también fue mejorado, en base a dos timones paralelos que incrementaron notablemente sus condiciones de maniobrabilidad.

La armada norteamericana, con la puesta en servicio de estas dos grandes unidades a flote, por el momento ha creado dos grupos tácticos de batalla, integrados cada uno por uno de estos acorazados como buque-insignia, un crucero del tipo Ticonderoga y dos destructores o fragatas, más los buques auxiliares de apoyo. Estos grupos de batalla tendrán sus puertos base en cada océano de la costa norteamericana; uno de ellos posiblemente se ubique en el golfo de México, en donde se acaba de llamar a propuestas públicas para la construcción de instalaciones adecuadas.

El gobierno norteamericano está demostrando que no se puede ir a la mesa de las conversaciones de paz, para un eventual desarme y limitación de las armas nucleares, desde una posición de desequilibrio en potencial ofensivo y defensivo, que favorece a la parte contraria.

REFLOTAMIENTO DEL SUBMARINO "SCIRE"

*Luis Noziglia Barbagelata
Contraalmirante (Sanidad)*

Una información de prensa proveniente de Haifa (Israel) nos ha dado a conocer que a esa bahía llegó el buque rastreador italiano *Anteo*, para procurar recuperar el submarino *Sciré*, famoso transportador de "torpedos humanos", o "torpedos dirigidos", durante la Segunda Guerra Mundial.

LOS TORPEDOS HUMANOS

Antes de la iniciación de ese gran conflicto, los ingenieros navales italianos, tenientes Toschi y Tesei, idearon un instru-

mento bélico de forma y dimensiones similares a las de un torpedo (que podría compararse también a un minúsculo submarino); su tripulación la componían dos hombres que montaban en ellos a horcajadas, protegidos por una pantalla de vidrio plástico. En medio de la mayor reserva, estas nuevas armas de combate fueron construidas en La Spezia y ensayadas en un dique de carena, allá por el mes de enero del año 1936.

A raíz de las numerosas pruebas y

experiencias a que estos singulares torpedos fueron sometidos, sufrieron diversas modificaciones; durante la guerra alcanzaron las siguientes características:

Dimensiones, 6,70 metros de largo por 53 centímetros de diámetro; velocidad, 2,5 millas; radio de acción, 10 millas; inmersión hasta 30 metros; motor de propulsión eléctrica; batería de acumuladores para el suministro de energía; estanques de llenado y vaciado mediante bombas eléctricas, para su descenso y ascensión; comando de timones semejante al bastón del avión; instrumentos de control fosforescentes; instrumentos para cortar redes. La cabeza o cono medía 1,80 metro y contenía 300 Kg. de explosivos. El piloto se cubría con una escafandra de tela engomada que dejaba libres la cabeza y las manos, y llevaba un autorrespirador que le permitía una autonomía de 6 horas.

En el agua, estos aparatos tenían el tosco aspecto de un chanco flotando, por lo que los italianos los llamaron irónicamente "maiale" (marrano), pero su nombre oficial fue el de *Siluri a lenta corsa*, es decir, torpedos de marcha lenta, siendo designados con la sigla SLC. Posteriormente se les conoció en todo el mundo como torpedos humanos o torpedos dirigidos.

LA DECIMA FLOTILLA MAS

Casi simultáneamente con el desarrollo del arma anterior, fueron concebidos pequeños y veloces botes a motor portadores de una carga explosiva, destinados a ser colocados en el mar, cerca de las bases enemigas, para ser lanzados contra buques adversarios; el explosivo iba en la proa y el piloto, ubicado en la popa, se lanzaba al agua después de asegurar la puntería. (Así fue hundido el crucero *York* en la bahía de Suda, isla de Creta). Fueron designados como Botes de Asalto.

Con la importancia que fueron adquiriendo estos nuevos medios de combate, en la armada italiana se creó una reparti-

ción especial, cuya finalidad fue el estudio, construcción, adiestramiento de personal y empleo de éstos y de otros medios ideados. La repartición fue llamada Décima Flotilla Mas, y posteriormente se subdividió en dos ramas: Medios Submarinos (torpedos humanos) y Medios de Superficie (botes de asalto).

EL SUBMARINO "SCIRE"

Posteriormente se hizo necesario adaptar algunos submarinos, a fin de ser portadores de los torpedos humanos. Al efecto, se resolvió utilizar algunos sumergibles del tipo llamado Adua, o Africanos, que eran pequeños, de 620 toneladas, en cuyas cubiertas fueron colocados 3 cilindros metálicos, herméticamente cerrados, destinados a la contención de dichos instrumentos, uno a proa y dos a popa; además, les fue eliminado el cañón, se les achicó la torrecilla, se les pintó de un color verde pálido para mimetizarlos mejor, etc. Entre los elegidos figuró el *Sciré*, y a su mando fue destinado el capitán de corbeta J. Valerio Borghese.

El *Sciré* fue hundido mientras cumplía su quinta misión. A continuación resumiremos brevemente el cometido de cada una de ellas.

Primera misión

Destinada a llevar tres torpedos humanos a la rada de Gibraltar. El 21 de septiembre de 1940 el submarino deja La Spezia, y ocho días después, a sólo 50 millas de Gibraltar, recibe un mensaje del Estado Mayor General de la Armada, en el que se le ordena regresar a su base porque la Escuadra británica acababa de abandonar Gibraltar.

Segunda misión

Igual finalidad que la anterior. El 21 de octubre el *Sciré* sale de La Spezia; el 27 llega a la entrada del Estrecho, pero la presencia de buques de guerra enemigos le obliga a permanecer al acecho, hasta que el

día 29 penetra en su interior, navegando sumergido y contra la corriente; el submarino se ubica en el fondo de la bahía de Algeciras, a 15 metros de profundidad, en donde el río Guadarranque desemboca en el mar. El radiotelegrafista recibe la confirmación de que en el puerto inglés hay dos acorazados; a las 2 a.m. del 30 de octubre, el submarino aflora y salen los seis hombres a cumplir su misión. El *Sciré* retorna, y el 3 de noviembre llega a su base sin novedad.

Mientras tanto, la primera pareja sufrió varias peripecias con el manejo del torpedo, hasta que éste falla definitivamente y se hunde, dirigiéndose los pilotos a nado hasta la costa española, para alcanzar posteriormente su patria. La segunda pareja tuvo que esquivar un convoy de barcos y llegó hasta las obstrucciones del puerto, en donde, por graves fallas mecánicas del equipo, se vio obligada a destruirlo y abandonarlo, dirigiéndose en seguida a nado hasta tierra. El torpedo abandonado dio algunas vueltas en la bahía y se varó finalmente en la costa, en donde los hispanos se incautaron de él llevándolo a uno de sus arsenales, hecho que no escapó a los observadores ingleses.

La tercera pareja penetra al interior del puerto y llega a 75 metros del acorazado *Barham*, llevando con muchas dificultades su torpedo, el que posteriormente hizo espontánea y prematura explosión, lo que provocó grave alarma en la bahía e hizo que los pilotos cayeran prisioneros de los ingleses.

En resumen, podemos decir que a pesar de la tenacidad de todos los participantes, las deficiencias del material —que demostró no hallarse aún a punto— hicieron que fracasara la misión a muy poca distancia del objetivo.

Tercera misión

En mayo de 1941 el *Sciré* hizo una tercera tentativa de forzar el puerto de Gibraltar,

en concordancia con otra acción proyectada simultáneamente sobre la isla de Malta. Para evitar que los tripulantes de los torpedos dirigidos sufrieran inconvenientes durante la larga y pesada navegación en submarino, se había acordado llevarlos en avión a España, en donde fueron trasladados por agentes especiales al petrolero italiano *Fulgor*, internado en Cádiz desde el comienzo de la guerra.

Partiendo siempre desde La Spezia, al octavo día de navegación llega el submarino a Cádiz, y al anochecer atraca silenciosa y prudentemente al costado del *Fulgor*, en donde recibe a las tres consabidas tripulaciones. En seguida navega con ellas a bordo hacia la bahía de Algeciras, en la cual penetra hasta quedar a 2,5 millas de Gibraltar; luego, salen los seis pilotos a cumplir su cometido. El *Sciré* hizo el viaje de retorno sin novedad.

En esas circunstancias, el Estado Mayor les alcanzó a avisar que esa misma tarde los buques ingleses habían dejado el puerto; las tripulaciones se deciden entonces a buscar otros objetivos. Desgraciadamente, uno de los torpedos quedó averiado desde la salida misma del sumergible, y los otros dos se perdieron por dificultades imprevistas, al tener que operar, en lugar de en el interior del puerto, como estaba previsto, en partes muy profundas de la bahía, todo lo cual hizo fracasar una vez más los objetivos propuestos, aun cuando la misión sirvió como un “entrenamiento real” a los pilotos.

Cuarta misión

Al finalizar el año 1941 se decidió atacar a la flota inglesa del Mediterráneo que se encontraba en Alejandría, y una vez más el *Sciré* fue designado como transporte de los medios especiales. Siempre bajo el mando del comandante Borghese, sale de su base casi a la medianoche del 3 de diciembre,

costea Sicilia y se dirige a la isla de Leros, en el mar Egeo, en donde se espera la llegada de los pilotos que participarán en la acción.

El plan de operaciones prevé la mayor aproximación posible del submarino al puerto de Alejandría, indispensable para el éxito de la misión, superación de las obstrucciones por parte de los pilotos, dirigirse sobre los blancos designados por el comandante del *Sciré* —de acuerdo con las últimas informaciones que le serían transmitidas por radio—, unir la carga explosiva al casco de los objetivos y sembrar cierto número de bombas flotantes incendiarias destinadas a hacer arder el puerto. El submarino debía regresar de inmediato, y a los pilotos se les había indicado las zonas menos vigiladas para procurar escapar. La nave zarpa de Leros el 14 de diciembre, pasa con felicidad los campos minados, se ubica en el sitio estimado y se produce el desembarque el día 18. Mientras los pilotos —que aparecen como seis cabezas apenas visibles fuera del agua— escrutan las sombras que tienen a la vista, tres destructores ingleses se acercan al puerto; al serles abiertas las barreras, tras sus estelas penetran los atacantes, estudian el panorama que se les presenta y colocan sus cargas en los objetivos elegidos, que son los acorazados *Valliant* y *Queen Elizabeth* y un petrolero de 16.000 toneladas. En el tiempo previsto se producen las explosiones: los acorazados reciben gravísimas averías, que los hicieron tocar el bajo fondo de la bahía, adosados al molo, con las cubiertas visibles fuera del agua; el petrolero *Sagona* es destruido, averiando la misma explosión al caza *Jervis*.

Los seis pilotos cayeron prisioneros después de haber cumplido una de las hazañas más temerarias de la guerra.

Quinta misión y fin del "Sciré"

Algunas unidades navales británicas de Alejandría fueron trasladadas a Haifa, en previsión de una posible caída de ese puer-

to ante el rápido avance de las tropas germano-italianas hasta El Alamein. Se proyectó entonces efectuar un asalto a cargo de nadadores provistos de cargas explosivas (llamadas *mignatta*, o "sanguijuela"), los cuales serían llevados por el *Sciré* hasta el lugar de la acción. El comandante Borghe se había sido nombrado jefe del grupo submarino de la Décima Flotilla Mas, por lo que su puesto en el sumergible lo ocupó el capitán Bruno Zelich.

El plan de operaciones preveía que el submarino-transporte dejaría a los atacantes a 1,5 millas de la entrada del puerto, y éstos se dirigirían a su interior en busca de los objetivos designados, mientras que aquél esperaría durante un tiempo determinado para su posible recuperación. El *Sciré* fue sorprendido por el enemigo, atacado por el torpedero *Islay* y por baterías costeras, y hundido frente a Haifa el 10 de agosto de 1942. Los 50 miembros de la tripulación y los 10 nadadores embarcados para la misión desaparecieron en el mar con su unidad; sólo dos cuerpos fueron arrojados a la playa cuatro días después, recibiendo sepultura en el cementerio cristiano de la ciudad.

* * *

Sciré es el nombre de un río del Africa sudoriental, afluente del Zambeze, que desemboca a través de la antigua colonia portuguesa de Mozambique.

* * *

En el año 1959 una empresa particular intentó rescatar al submarino hundido, pero los gastos superaron largamente todo lo previsto, por lo que la operación fue abandonada; se logró recuperar solamente uno de los contenedores estancos y muy pocos otros elementos, que fueron vendidos a precio de oro a la armada italiana, la que los exhibe en el Museo Naval de La Spezia.