
EL TIFÓN COBRA, 18 DE DICIEMBRE DE 1944

♦ RESUMEN ♦

Mientras se desarrollaban las últimas fases de la reconquista de las Filipinas, el 18 de Diciembre de 1944 la poderosa Tercera Flota de la Marina de Estados Unidos, al mando del almirante William Halsey, se vio enfrentada a un poderoso tifón, denominado posteriormente como Cobra, con olas sobre los 12 m y vientos de hasta 130 nudos. En este trágico encuentro, los destructores *Spence*, *Hull* y *Monaghan* se hundieron, con la pérdida de casi 800 vidas humanas. Además, 29 buques sufrieron averías de diversa consideración y 146 aviones resultaron destruidos.



ERWIN FREDERICK RIVADENEIRA

Capitán de fragata, Master of Science in Computer
Science, NPS Monterey, CA, USA. (efrederick@armada.cl)

Tifón Cobra, Tercera Flota, Campaña de Filipinas, almirante William Halsey,
comandante George Kosco, capitán Henry Plage

En plena Segunda Guerra Mundial y mientras se desarrollaba la Campaña de las Filipinas, el 18 de diciembre de 1944 la poderosa Tercera Flota de la Marina de Estados Unidos, al mando del almirante William F. Halsey, perdió tres destructores, 146 aviones y sufrió averías de diversa consideración en 29 buques, aunque lo más grave fue la muerte de casi 800 hombres. Sin embargo, no estaban los japoneses detrás de estas serias pérdidas, superiores en vidas humanas para el bando norteamericano a las de la batalla de *Midway*, sino que sólo la naturaleza. Literalmente el viento divino y no oleadas de aviones *kamikaze* japoneses.

Un poderoso tifón, bautizado posteriormente como Cobra o de Halsey, sorprendió a la Tercera Flota con olas sobre los 12 m y vientos de hasta 130 nudos. Su comandante, con insuficiente asesoría de su personal meteorológico y la presión de ejecutar misiones de ataque en la isla de Luzón, en apoyo al general Douglas MacArthur; ya que menos de dos meses antes había sido seriamente cuestionado por su actuación en la batalla del golfo de Leyte, no pudo darse cuenta del grave peligro en que se encontraban sus unidades, especialmente los destructores más livianos y varios escasos de combustible, hasta que fue demasiado tarde.

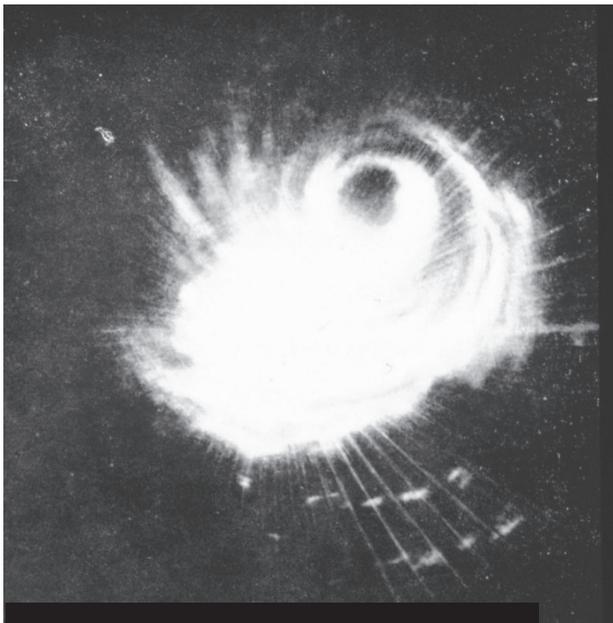
Este artículo busca recordar la historia de cómo se llegó a esta situación, de ese trágico día y de la operación de rescate de los días siguientes, de las decisiones acertadas o no que tomaron los respectivos comandantes, de las acciones heroicas y otras que merecen cuestionamientos; del hundimiento del USS *Monaghan*, del USS *Spence* y del USS *Hull*, así como de las brillantes acciones del USS *Tabberer*, que no siguiendo (o sencillamente desobedeciendo) órdenes, salvó la mayor cantidad de naufragos de los buques que se hundieron.

El plan de la Tercera Flota y la aparición del tifón

A mediados de diciembre de 1944, la Tercera Flota de la Marina de Estados Unidos, compuesta por siete portaaviones de ataque, seis portaaviones ligeros, ocho acorazados, 15 cruceros y alrededor de 50 destructores, además de numerosos buques logísticos, se encontraba apoyando el desembarco en Mindoro, ejecutado el 15 de diciembre. Después de más de dos días de incesantes operaciones, las unidades livianas debían reabastecerse de combustible, para lo que la planificación indicaba alejarse, efectuar un *rendez vous* con las unidades petroleras y ejecutar las maniobras de reaprovisionamiento en la mar correspondientes, para volver a apoyar las acciones en tierra a contar del día 19. El almirante Halsey tenía el firme compromiso de regresar a la brevedad, ya que aún pesaban sobre él fuertes cuestionamientos sobre sus decisiones en la batalla de golfo de Leyte, ocurrida menos de dos meses antes, en que se le acusaba de haber abandonado a la fuerza de desembarco que debía proteger al atacar a la fuerza de señuelo japonesa al mando del almirante Ozawa, compuesta por cuatro portaaviones prácticamente desprovistos de aeronaves.

Cumpliendo lo planificado, la Flota se retiró a un área unas 300 MN al Este de Luzón e inició los preparativos para las maniobras de reaprovisionamiento, especialmente orientado a los destructores, ya fuera desde los petroleros o desde acorazados o portaaviones.

El 17 de diciembre a bordo del acorazado USS *New Jersey*, buque insignia del almirante Halsey, el oficial meteorólogo de la flota capitán de fragata George Kosco, estudiaba la dispersa y muchas veces contradictoria información meteorológica que tenía disponible. Tenía evidencias de la presencia de una tormenta tropical unas 400 MN al Este de la flota, nada de qué preocuparse por el momento ya que un frente frío se encontraba mucho más cerca. Sin embargo, notaba por el movimiento



El tifón visto desde la pantalla de radar del CV Yorktown

El mismo almirante Halsey podía ver lo peligrosamente cerca que se encontraba el destructor clase *Fletcher* USS *Spence*, intentando recibir combustible del propio buque insignia, llegando incluso a una colisión menor. Miembros de su Estado Mayor le indicaron que no era un hecho aislado, que ningún buque había podido completar la maniobra y ya había numerosos reportes de mangueras rotas y daños. Por su parte, los portaaviones ligeros señalaban tener dificultades para recuperar los aviones de la patrulla aérea de combate, por lo que Halsey debió ordenar suspender la maniobra hasta el día siguiente en espera de mejores condiciones meteorológicas.

del acorazado, por el estado del mar y del viento que las condiciones no eran buenas para el reaprovisionamiento programado.

A las 10:00 horas las unidades adoptaron las formaciones para efectuar el reaprovisionamiento, muy necesario para buena parte de los destructores, peligrosamente escasos de combustible, porque en los días anteriores habían efectuado todo tipo de maniobras a máxima velocidad como parte de las acciones antiaéreas contra los ataques japoneses. Esta falta de combustible agravaba la situación de la mayoría de ellos, con mucho peso por alto agregado durante la guerra en la forma de antenas y radares en los mástiles, además de armamento antiaéreo instalado en cubiertas superiores, lo que había disminuido su estabilidad.

Desde un principio se notó que el reaprovisionamiento iba a ser muy difícil, las olas de 4 a 5 m y un viento de 35 nudos aumentando a 40 nudos, hacían que, a pesar del buen nivel de entrenamiento alcanzado, uno tras otro se presentaban problemas, roturas de material y situaciones muy peligrosas para las unidades participantes, con inminente riesgo de colisión.

En el buque insignia se reunieron el almirante Halsey y su Estado Mayor junto a su oficial meteorólogo. Basado en la información disponible, el análisis del comandante Kosco señalaba que aunque la tormenta tropical estaba más cerca de lo estimado inicialmente, se debería juntar con el frente frío que producía el viento y las olas que se observaban, debilitarse y alejarse hacia el Noreste, de acuerdo a su comportamiento histórico. Para cumplir su misión, Halsey debía iniciar el reaprovisionamiento a más tardar a las 06:00 horas del día 18 y así fue dispuesto, fijando un punto para el reaprovisionamiento 140 MN hacia el Noroeste.

Avanzada la tarde, Kosco recibió nuevos reportes meteorológicos que señalaban que una tormenta fuerte se encontraba aproximadamente 200 MN al Noreste de la flota. Lo más seguro era irse hacia el Sur o al Suroeste, por lo que sugirió al almirante Halsey un nuevo punto de reaprovisionamiento en esa última dirección, lo que fue aceptado.

Pasada la medianoche, el comandante Kosco se sintió sobresaltado, tenía un mal presentimiento con la tormenta y fue a la oficina meteorológica para buscar más

antecedentes. Se convenció que lo mejor era que la flota navegara directamente hacia el sur para alejarse de ella y a través de su Jefe de Estado Mayor habló con el almirante Halsey para plantearse. El rumbo sur alejaría a la flota de sus objetivos, por lo que el almirante no podía aceptar la idea. ¿Qué tan severa es la tormenta? Preguntó Halsey. "Severa, pero no tanto" fue la respuesta de Kosco. Halsey analizó con su Jefe de Estado Mayor los problemas operacionales que tendría al hacer caso a la sugerencia, pero siguió firme en su decisión inicial y el lugar de reaprovisionamiento se mantuvo.

A las 03:45 horas Kosco, que casi no había podido dormir, se dio cuenta que la situación meteorológica local era mucho más grave que lo que decían los pronósticos recibidos desde Hawaii y fue nuevamente a hablar con Halsey, sugiriéndole que la flota cayera directamente al sur lo antes posible. El almirante, que se encontraba despierto, autorizó a romper el silencio radial y que Kosco pidiera opiniones a otros meteorólogos de la flota, quienes no tenían clara la posición y no sabían si era una tormenta severa o realmente un peligroso tifón. Recién a las 05:00 horas y habiendo conversado también con

algunos almirantes subordinados, Halsey se convenció y ordenó caer hacia el Sur, pero manteniendo el reaprovisionamiento programado para las 06:00 horas.

A la hora dispuesta para iniciar la maniobra las condiciones de mar y viento estaban mucho peores que el día anterior. El almirante Halsey esperó hasta las 07:00 para dar la orden de navegar hacia el Norte para dar inicio al reaprovisionamiento. No sin antes negar la última sugerencia de Kosco de mantener el rumbo sur para alejarse del peligro, dado que en vez de retirarse, debían cumplir sus compromisos. El recuerdo de Leyte, sin duda, pesó en su decisión, no podía fallarle al general MacArthur, no estaban haciendo ejercicios programados en tiempo de paz, estaban en guerra.

Después de la caída, y al convencerse que era imposible para los destructores siquiera acercarse con seguridad a los petroleros, a las 08:00 horas el almirante Halsey se vio obligado a suspender definitivamente el reaprovisionamiento y muy a su pesar avisarle al general MacArthur que no podría ejecutar los ataques aéreos programados para el día siguiente. Se ordenó nuevamente a la flota navegar hacia el Sur.



DD Maddox de la clase Allen M. Sumner enfrentando tifón Cobra

A las 09:15 horas, Halsey envió un mensaje a sus unidades que señalaba la posición estimada de la tormenta y que su intensidad era superior a lo esperado, esto último debe haber parecido muy obvio a todos sus destinatarios.

A media mañana empezaron a llegar a la Insignia reportes por radio desde distintas unidades de fallas de gobierno, problemas de propulsión y eléctricos, aviones que se golpeaban en los mamparos de los portaaviones ligeros y se incendiaban, aviones y equipamiento que caían al agua. El comandante Kosco, mirando que el anemómetro marcaba más de 70 nudos y soplaban constantemente desde el norte, que el barómetro continuaba bajando, que el tamaño de las olas movían muy violentamente las más de 50.000 toneladas del acorazado en que navegaba y los reportes que escuchaba, comprendió finalmente que el frente frío no existía. La flota se encontraba en medio de un tifón y la mayor parte de ella en el sector más peligroso.

A las 11:49 horas Halsey dio autorización a sus comandantes subordinados para gobernar al rumbo que se sintieran más cómodos. Recién a las 13:00 horas, se dio por primera vez una alerta de tifón a la flota. Ya era demasiado tarde, tres de sus destructores se habían ido a las profundidades.

USS Spence

El destructor *Spence*, al mando del capitán de corbeta James P. Andrea, Annapolis clase 1937, y con una dotación de 341 personas, se encontraba con menos del 15% de su capacidad de combustible y sin lastre. Todos los intentos de reaprovisionamiento del día anterior habían fallado, inclusive llegando a colisionar con un petrolero, además de con el buque insignia, como ya fue relatado. Precisamente su condición excesivamente liviana lo hacía más difícil de maniobrar. Recién a las 08:30 horas se dispuso lastrear el buque hasta el mínimo de 40%, recomendado para mantener una estabilidad segura, algo que no se había dispuesto antes para tener la máxima

capacidad posible de recibir combustible en la maniobra programada para esa mañana.

La noche había sido muy incómoda por las cada vez más malas condiciones de mar, pero la mañana sería aún muchísimo peor. La dotación se golpeaba constantemente con los mamparos y apenas podían mantenerse de pie y cubrir sus puestos.

A las 10:00 horas la situación empeoraba con un viento que sobrepasaba los 80 nudos, olas de casi 8 m y fuerte lluvia. En el puente, el comandante prohibió salir a cubierta y ordenó portar los chalecos salvavidas. Se percibía una escora a babor cada vez más pronunciada y mayores dificultades para que el buque se recobrara de ella. A las 10:30 la ballenera se soltó y se fue al agua, poco después sucedió lo mismo con algunas carga de profundidad. Se empezaron a producir pérdidas de poder eléctrico intermitentes, porque varias toneladas de agua habían ingresado a las salas de máquinas mojando los tableros eléctricos, cortes que se hicieron cada vez más prolongados a pesar del esfuerzo de los ingenieros, que intentaban continuar, además, con los movimientos de agua en los estanques para lastrear el buque.

A las 11:17 horas, para sorpresa de varios de los que estaban en el puente, el capitán Andrea dio un reporte rutinario por radio, equivalente a sin novedad, y que mantenía su posición en la formación. El viento aumentó a 100 nudos y golpeaba directamente la banda de estribor, produciendo escoras a sotavento cada vez mayores. Naturalmente el buque se salió de la formación hacia babor y su comandante, para corregir, dispuso cerrar la caña a estribor, lo que aumentó cada vez más la escora hasta llegar a los 70°. En ese momento el poder eléctrico y la iluminación se perdieron definitivamente y el timón se quedó trabado. La sumatoria del viento, las olas, la excesiva obra muerta, mucho peso por alto y la superficies libres (por la gran cantidad de agua que ya había entrado a bordo, junto a la maniobra de lastres a medio ejecutar) produjeron que la escora superara los 80°, después los 85°, sin que el buque tuviera un brazo de adrizamiento

El tifón Cobra, 18 de diciembre de 1944

E. Frederick

suficiente para poder volver a la posición de adrizado (sin escora), produciendo que el agua empezara a entrar por ventiladores, aspiraciones y todas las partes altas del buque, incluso las chimeneas, por lo que el moderno destructor clase *Fletcher*, veterano de las batallas de bahía de la Emperatriz Augusta y cabo San Jorge, se dio vuelta de campana y se hundió a las 11:23 horas.

USS Hull

Este destructor clase *Farragut*, estaba al mando del capitán de corbeta James A. Marks, Annapolis clase 1938 (generación de oficiales más joven que tenía mando sobre buques de combate), quien llevaba dos meses al mando y no gozaba de mucha popularidad en su dotación de 263 personas, ya que siempre se había visto distante, muy exigente en los aspectos disciplinarios y, lo más preocupante, había demostrado poca pericia marinera.

En la mañana del 18 de diciembre, en el puente del *Hull* se escuchó por radio que un contraalmirante solicitaba autorización al almirante Halsey para gobernar con sus unidades al mejor rumbo para evadir el tifón, ya que estaba complicándose la situación para sus unidades más pequeñas, escuchándose como respuesta de "Bull" Halsey, "negativa, es una oportunidad para que practiquen destreza marinera."

¿Tifón? ¿Cómo podía estar la Tercera Flota en un tifón? Hasta ese momento nadie había escuchado algo sobre un tifón y no había respuestas. A las 10:00 horas, un marinero cayó el agua sin que el buque pudiera o intentara, siquiera, hacer maniobra alguna para poder recuperarlo.

Aunque tenía una cantidad de combustible suficiente, el destructor presentaba movimientos muy violentos y bastantes dificultades para recuperarse de la escora, que se acercaba cada vez más a los 73° que marcaba como tope el clinómetro, máxima escora que los destructores clase *Farragut* en su diseño original podrían teóricamente recuperar. Consciente que ese valor debía haber disminuido con la adición de varias

antenas en los mástiles y armamento antiaéreo en las cubiertas superiores, el contraalmirante sugirió a su comandante bajar toda la munición a las santabárbaras, ya que en esas condiciones era imposible para algún enemigo atacar y lanzar al agua la ballenera, que al estar constantemente llena de agua agregaba varias toneladas de peso extra por alto y constituía además un serio peligro si se largaba sola, porque podía pasar a llevar a las personas que se encontrasen en las cercanías. El capitán Marks negó rotundamente ambos requerimientos y expulsó del puente al contraalmirante.

A las 10:20 horas, producto de los golpes de mar y filtraciones de agua, el radar falló, quedando el *Hull* casi ciego, limitado a la poca visibilidad del ojo humano en aquellas durísimas condiciones meteorológicas. Menos de 10 min después, la ballenera se soltó, rompió los pescantes y se fue al agua, llevándose consigo a 8 ó 10 personas a las turbulentas aguas. El contraalmirante volvió al puente a dar el reporte y culpó directamente al comandante, quien se encontraba absorto en un rincón, sin escuchar a nadie, por lo que tampoco pareció comprender los siguientes reportes sobre inundaciones en la sala de máquinas y otras averías.

Poco después de las 11:00, se escuchó por radio que un portaaviones en las cercanías tenía un incendio en su cubierta de hangar. El comandante avisó que iba en su ayuda y dio las órdenes para cambiar de rumbo, cayendo hacia babor. Los que estaban en el puente se dieron cuenta que poder siquiera ubicar al portaaviones era casi imposible y que cualquier cambio de rumbo podía ser desastroso.

El segundo comandante, que se encontraba supervisando el puente, le pidió a gritos al comandante que no hiciera caer al buque, recibiendo una respuesta negativa y repitiendo el capitán Marks la orden de la caída. Producto de ella, el destructor quedó con proa al viento de más de 100 nudos, sin viada, dando bandazos que le cambiaban la posición de la proa hasta en 40°; ingobernable, a pesar de las frenéticas órdenes del capitán Marks, que sin esperar

a ver si alguna daba resultado, probaba con otras combinaciones de máquina y timón, incluyendo toda fuerza avante. En ese momento crítico, el contraamaestre pronunció unas palabras que no se habrían escuchado antes en un buque de la Marina de Estados Unidos. "Segundo, relévelo del mando o él nos va a matar." El segundo comandante estuvo a punto de hacerlo, pero no quería ser el primero en liderar un motín y el buque continuó entregado a las fuerzas de la naturaleza.

La situación descrita sirvió de inspiración para el autor Herman Wouk, quien en el clímax de su libro *El Motín del Caine* relata una situación muy similar, en donde a bordo del ficticio *Caine*, el comandante fue relevado durante un tifón y el buque mantuvo un rumbo que permitió que se mantuviera a flote. Sin embargo, esto no sucedió en el *Hull*.

Después de la caída, el buque empezó a recibir uno tras otro los golpes de las olas por el costado de babor, que lo fueron escorando a estribor hasta superar los 80°, por lo que el agua terminó ingresando por las chimeneas y el veterano de Pearl Harbor, las Aleutianas y las Marianas, se hundió alrededor de las 11:15 horas. Afortunadamente, el hundimiento no fue tan rápido y más de la mitad de su tripulación pudo saltar a las embravecidas aguas.

USS Monaghan

Este destructor también de la clase *Farragut*, se encontraba al mando del capitán de corbeta F. Bruce Garret, Annapolis clase de 1938, quien llevaba sólo dos semanas al mando de sus 261 tripulantes. El buque tenía aproximadamente un 70% de combustible y no había efectuado carga de lastre, ya que no parecía necesario por estar por sobre el 45% recomendado para ese tipo de destructores.

Las condiciones de viento y mar eran tan malas como en los otros destructores. A las 09:27 horas el comandante envió un mensaje por radio señalando que no podía mantener el rumbo. En vez de navegar al

180° ordenado, el destructor quedaba con proa al 330°, independiente de la potencia de máquinas y timón que se intentara.

A las 10:00 horas el *Monaghan* fue escuchado por radio por última vez al avisarle a un buque no identificado que gobernara para evitar una colisión ya que no podía maniobrar. El buque estaba completamente a su suerte enfrentado al tifón, con una escora cada vez más pronunciada hacia estribor producto del viento de más de 70 nudos y las olas de hasta 10 m.

A las 10:30 horas quedaron inoperativos todos los generadores eléctricos principales, excepto el de emergencia y también falló el servomotor del timón. Escuchando la asesoría de su personal, el comandante ordenó lastrar completamente el buque para aumentar el brazo de adrizamiento e intentar compensar la escora.

Pocos minutos después de las 11:30 horas, la escora a estribor aumentó a 70° y se apreciaba cada vez una menor capacidad del destructor para resistirse a dicha inclinación. Finalmente la escora llegó a 90° y el veterano de *Pearl Harbor*, *Mar del Coral* y *Midway*, quedó flotando de costado hasta desaparecer bajo las gigantescas olas.

USS Tabberer

El destructor escolta de la clase *John C. Butler*, *USS Tabberer* estaba al mando del capitán de corbeta Henry L. Plage, oficial de reserva naval. Su dotación de 215 hombres le tenía mucha adhesión y respeto. Ciertos detalles, tales como hacer participar a todos, desde el comandante hasta el último marinero, en las faenas de víveres, basado en que todos comían por igual, le habían dado popularidad entre su gente. Además, y probablemente mucho más importante, había mostrado una gran pericia marinera, junto a la capacidad de pensar fríamente y mantener la calma en toda circunstancia.

El destructor escolta tenía un 75% de combustible, pero su reducido tamaño lo hacía muy sensible a las grandes olas,

El tifón Cobra, 18 de diciembre de 1944

E. Frederick

que iban en aumento. Alrededor de las 09:00 horas el capitán Plage reconoció que enfrentaba un tifón y apreciando que el viento constantemente producía escora a estribor, ordenó inundar todos los estanques de lastre de la banda de babor. Pasadas las 10:30 horas, con el anemómetro marcando sobre los 80 nudos y olas de casi 8 m, se sintió demasiado cerca de otras unidades con dificultades para maniobrar y que eran apenas visibles, por lo que decidió caer a babor para quedar claro de aquellas unidades. Después de la caída el buque pasó por una situación similar a los destructores que se hundieron, quedando sin gobierno y a merced de las olas, con escoras de 45°, sin poder salir de la situación con potencia de máquinas o timón. Sin embargo, tuvo la calma de esperar y evitando pelear contra el tifón, dejar que el buque se acomodara naturalmente y así volver a recuperar el control.

A las 12:30 horas el viento había aumentado sobre los 100 nudos y el anemómetro se desintegró. La ballenera se destruyó con los golpes de mar quedando inservible. Aunque la escora ahora superaba los 60°, el buque parecía estable y demostraba tener la fuerza suficiente para recuperarse. A las 13:15 horas, la extrema combinación de viento y oleaje produjo una escora de 75°, que el buque pudo recuperar, sin embargo, el mástil principal se quebró a la mitad, cayendo al agua la antena del radar y las antenas de telecomunicaciones.

Ésta pérdida de peso por alto mejoró la estabilidad del buque, que no volvió a inclinarse tanto, pero parte del mástil quedó también tocando el agua, como una especie de ancla de mar, por lo que apenas fuera razonablemente seguro había que cortarlo definitivamente. Lo más grave, el buque perdió momentáneamente todas sus comunicaciones.

La presión barométrica comenzó a subir, también a disminuir el viento y la altura del oleaje; la parte más peligrosa del tifón había pasado, por lo que alrededor de las 18:30 horas, una partida cortó y largó al agua los restos del mástil. Posteriormente, personal de telecomunicaciones inició una



CVL Cowpens escorado

complicada maniobra para montar una antena de radio de emergencia. A las 20:50 horas, uno de los especialistas escuchó un pitazo y vio una débil luz que asoció de inmediato a la de los chalecos salvavidas. ¡Hombre al agua! ¡Luz por la cuadra de estribor!

Aunque el tifón había pasado, la maniobra de rescate, con olas aún de 4 m y viento de 30 nudos, fue muy complicada y el comandante debió ejecutar acciones casi temerarias para finalmente conseguir su objetivo. El recientemente rescatado señaló que era del destructor *Hull*, que se hundió alrededor de mediodía y que varios de sus compañeros debían estar en las cercanías. Se había recuperado el primer náufrago de los tres destructores hundidos.

Comenzando a comprender la magnitud del desastre, el comandante del *Tabberer* dispuso iniciar una rebusca cuadrada expansiva, ordenando vigías extra y encender los proyectores, sin importar que se encontraran a menos de 200 MN de



territorio enemigo. El puente y la cubierta se llenaron de voluntarios buscando náufragos. En menos de una hora ya habían podido recuperar a 11. Cada cierto tiempo se detenían las máquinas y se apagaban todas las luces, para intentar escuchar un grito o un pitazo, o distinguir alguna tenue luz.

A las 03:10 horas del día 19, pudieron hacer funcionar la antena de emergencia e informarle a la Tercera Flota que se encontraban recogiendo náufragos del destructor *Hull*, que se había hundido.

A las 09:50 horas ya llevaban 27 personas recuperadas y a las 1310 recibieron un mensaje directamente del almirante Halsey que les ordenaba dirigirse a un punto de reunión con otros buques dañados a 90 millas al Sur, para posteriormente dirigirse a reparaciones a *Ulithi*.

Sorprendido por la orden y porque no aparecía ningún otro buque o aeronave que estuviera buscando náufragos, el capitán Plage decidió mantener la

búsqueda por el mayor tiempo posible, lo que tuvo resultados ya que vieron a una persona más y que se encontraba con un tiburón acechando a menos de 10 m, el que pudieron ahuyentar con varias decenas de disparos de diversos calibres. El náufrago pensó que el buque que se acercaba era japonés y lo estaban ametrallando. Totalmente rendido fue rescatado por sus compatriotas.

A las 15:15 horas se divisó una balsa con siete náufragos, los que fueron rápidamente rescatados. Plage analizando que su buque desprovisto de sensores electrónicos y con comunicaciones muy precarias sería de muy poca utilidad en el punto de reunión, contrario a lo que podía hacer ahora rescatando náufragos en el lugar en que se encontraba, decidió definitivamente ignorar la orden del almirante Halsey y continuar la búsqueda. Con mucho alivio recibió a las 1630 horas un mensaje del comandante de la Tercera Flota, que le disponía quedarse en el área hasta la mañana siguiente, momento en que sería relevado por otras unidades, lo que se produjo a las 08:40 del día 20. Habían podido rescatar finalmente a 55 sobrevivientes del *Hull* y del *Spence*. Plage notó que de los 55 rescatados, 54 portaban chaleco salvavidas, comprendiendo la importancia que había tenido este para los náufragos y que había marcado la diferencia entre la vida y la muerte.

Rescate e investigación

El almirante Halsey dispuso una operación de búsqueda y rescate con medios navales y aeronavales, que destacó de la flota mientras el grueso de sus unidades ejecutaron el demorado reaprovisionamiento y se prepararon para cumplir su misión, el ataque planificado a Luzón, que estuvo listo sólo con un día de retraso. Sin embargo, aunque disminuido en fuerza, el tifón se encontraba ahora en cercanías del área de los blancos, por lo que tampoco fue posible ejecutar las operaciones aéreas programadas.

El tifón Cobra, 18 de diciembre de 1944

E. Frederick



Daños en un CVL al soltarse e incendiarse aviones en la cubierta hangar

En los tres días que duró la operación, se pudieron finalmente rescatar 24 tripulantes del *Spence*, 62 del *Hull* y sólo seis del *Monaghan*.

La pérdida de 790 hombres, tres destructores y casi 150 aviones fue investigada por una corte marcial. Sin embargo, ésta fue bastante rápida y probablemente poco incisiva, ya que había otros menesteres muy importantes de que preocuparse, como ganarle a Japón en una guerra mundial.

En ella se pudo determinar que el comandante de la Tercera Flota había cometido algunos errores de juicio bajo *stress* de operaciones de guerra, causados por una pobre asesoría meteorológica y por la presión de cumplir compromisos adquiridos en apoyo a operaciones bélicas en ejecución. Pero, no había sido negligente ni debería recibir sanción de ningún tipo.

De manera similar, el comandante Kosco no merecía castigo, no obstante debía reestructurarse toda la organización meteorológica, debiéndose agregar más estaciones terrestres, buques y aeronaves que cumplieran este tipo de funciones.

Tampoco debía ser sancionado el capitán Marks, del *Hull*, único comandante de los destructores hundidos que sobrevivió. En la corte no se mencionó nada de las discrepancias ocurridas en el puente del buque durante el tifón, que casi llevaron a un motín.

Los destructores clase *Farragut* (como el *Monaghan* y el *Hull*) se mostraron preocupantemente inestables con mal tiempo, pero nuevas pruebas mostraron que su estabilidad no había variado tanto de su diseño original y continuaron en servicio sin restricciones hasta el fin de la guerra, en que fueron dados de baja después de nuevos análisis que concluyeron que tenían una estabilidad muy marginal.

Cuando el almirante Halsey, ya con el conocimiento en detalle de las acciones de rescate efectuadas, fue a revistar y felicitar a la dotación del *Tabberer*, preguntó a sus ayudantes cuando se había graduado de Annapolis el capitán Henry Plage, quedando extrañado con la respuesta "nunca, él es reservista", por lo que quedó convencido que su país era invencible si de un lugar que no fuera la Academia Naval

podía surgir un comandante de buque como Henry Plage.

Conclusiones

Las lecciones que se obtuvieron del encuentro de la Tercera Flota con el tifón el 18 de diciembre de 1944, fueron brillantemente consolidadas por el comandante de la Flota del Pacífico, el almirante de flota Chester W. Nimitz, en una carta confidencial fechada el 13 de febrero de 1945, que le hizo llegar a la totalidad de los comandantes de unidades de la Marina de Estados Unidos en ese océano.

En ella se explicaban claramente las lecciones obtenidas, plenamente vigentes hoy para cualquier marina del mundo. Las más importantes eran:

- o Tener conocimientos muy detallados de estabilidad, control de averías y manejo de lastre en sus respectivas unidades, especialmente para enfrentar temporales.
- o Tener muy buenos conocimientos de meteorología y hacer una correcta evaluación de las condiciones locales, sin confiar tanto en los pronósticos que se reciban desde estaciones meteorológicas y otras fuentes externas.
- o Al enfrentar un fuerte temporal, los comandantes deben tener prioridad en adoptar el mejor rumbo y condición que asegure la supervivencia de sus buques,

por sobre mantener el rumbo y la formación de las unidades e incluso de ejecutar las tareas ordenadas.

- o Los comandantes de fuerzas o grupos de tarea deben pensar siempre en sus buques más pequeños, con mandos y dotaciones menos experimentadas, al dar las instrucciones para enfrentar un temporal.
- o Al enfrentar un temporal, es mandatorio tomar todas las medidas necesarias para dejar el buque en una condición segura antes que por las condiciones meteorológicas no sea posible hacerlo.

En cuanto a los mandos, nuevamente quedó demostrada la importancia de conocer en detalle las capacidades y limitaciones de cada unidad, de escuchar las sugerencias de los subordinados, de analizar las experiencias anteriores y de efectuar las prácticas que sean necesarias para obtener una buena pericia marinera con sus buques.

Esto último, relacionado con tener destreza marinera para enfrentar un temporal, es lo más importante y no se limita a las maniobras de los buques enfrentados a malas condiciones climáticas, si no que a cualquier puesto al interior de la institución o incluso fuera de ella. Siempre debemos estar preparados para enfrentar algún tipo de tifón, aunque no necesariamente sea causado por la meteorología.



BIBLIOGRAFÍA

1. Calhoun, Raymond. 1981. *Typhoon: The Other Enemy, The Third Fleet and the Pacific Storm on December 1944*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.
2. Henderson, Bruce. 2007. *Down to the Sea*. New York: Harper Collins Publishers, Smithsonian Books.
3. Nimitz, Chester. 1945. *Lessons of Damage in Typhoon, Nimitz Confidential Letter of 13 February 1945*. Hawaii: CINCPAC.
4. Smith, Steven Trent. 2019. 'During Halsey's Typhoon, Two Captains Fight A Stormy Fate'. Acceso el 27 de diciembre 2019. *History Net*. <https://www.historynet.com/during-halseys-typhoon-two-captains-fight-a-stormy-fate.htm>
5. Thomas, Evan. 2006. *Sea of Thunder*. New York: Simon & Schuster.
6. Sin autor especificado. 2019. 'Typhoon Cobra—The Worst Natural Disaster in U.S. Navy History, 14–19 December 1944'. Acceso el 28 de diciembre 2019. *Naval History and Heritage Command*. <https://www.history.navy.mil/about-us/leadership/director/directors-corner/h-grams/h-gram-039/h-039-2.html>