

OPERACIÓN SACACORCHOS

Antonio Cordero

antoniocordero2@gmail.com

Agosto 2024

Resumen

El relato que acompaña esta introducción está escrito por el excelso marino D. Eduardo Estrella Suances, al que tengo el honor de llamar mi amigo.

D. Eduardo Estrella, además de insigne marino es submarinista, fue comandante de un submarino de la clase S-70 y participó activamente en los requisitos y diseño de los nuevos submarinos de la clase S-80. Es por tanto buen conocedor del arma submarina, los retos y los desafíos a que se enfrenta cada día de inmersión y cada misión que realizan.

Hay que tener un carácter especial para ser submarinista, donde la inteligencia y la templanza tienen que combinarse para trabajar en un ambiente confinado poniendo la vida y el éxito de la misión en manos de una máquina y unos sensores que son su único contacto con el mundo. El conocimiento de las capacidades de las herramientas y la confianza en su funcionamiento son la clave.

En este relato, la ficción se mezcla con la realidad, en algunos casos la realidad supera a la ficción, pero siempre debemos tener presente la máxima: lo que alguien es capaz de soñar, otro lo podrá realizar.

Espero que les guste y que pasen unos minutos divertidos y recuerden siempre que todo lo que van a leer es producto de la imaginación..., o no.

OPERACIÓN SACACORCHOS

Eduardo Estrella

No era la primera vez que el Capitán de Corbeta Santiago Fortuni se encontraba en una situación de triple amenaza (superficie, aérea y submarina). Sin embargo, el escenario, la capacidad antisubmarina y el adiestramiento del adversario eran muy diferentes de los que hasta ese momento había tenido que enfrentarse.

Acostumbrado a ejercicios en el seno de la Alianza Atlántica y certificaciones nacionales donde su submarino había alcanzado el mayor nivel de alistamiento en las calificacio-

nes operativas para el combate en las que había participado, Fortuni tenía una confianza absoluta en su dotación, así como en la fiabilidad de los sensores y armas de su unidad. Esta confianza también era compartida por el Estado Mayor de la Armada, que en los dos últimos años designó a su barco para incorporarse en las fuerzas de Reacción Rápida de la Alianza (NRF).

Nunca antes se había activado a las NRF por un periodo tan dilatado, pero había sobradas razones que justificaban esta decisión del Consejo Atlántico (NAC). En ese momento era necesario y urgente resolver el conflicto surgido por el cierre del Canal de Suez y la consiguiente falta de abastecimiento por vía marítima hacia países Europeos, entre los que Italia, Francia y España estaban siendo especialmente perjudicadas. De ahí que éstas El conflicto del Canal estalló por una repentina subida de las tasas de paso anunciada por el recién formado gobierno de Gestalia, perteneciente al partido de los Radicales Islámicos, que con su ideología fundamentalista trató con esta medida, que únicamente afectaba a países no musulmanes, dañar a las maltrechas economías europeas, que estaban tratando de salir de una crisis económica que duraba ya diez años. El coste por cruzar el canal se quintuplicó en menos de un año, lo que constituía el cierre de facto del mismo para los países occidentales. Ello originó una queja formal por parte de los principales países afectados que a su vez solicitaron el apoyo de la OTAN, al entender que el desabastecimiento de productos de primera necesidad, tales como petróleo o trigo, era motivo suficiente para invocar el artículo 5.

En mayo de 2028, la OTAN solicitó la mediación de Naciones Unidas en el conflicto, y un mes más tarde se sentaron a negociar las dos organizaciones con el Gobierno de aquel país. La postura inflexible de Gestalia hizo que el Consejo de Seguridad aprobara una resolución a finales de ese mismo mes en el que se establecía que, en tanto no se volvieran a aplicar las tasas de paso establecidas y acordadas en el convenio de transferencia y explotación del canal a este país, autorizaba a la OTAN a garantizar el libre tránsito de las mercancías, haciendo uso de la fuerza si fuera necesario.

La Alianza Atlántica activó a las NRF marítimas y creó una Task Force compuesta por dos portaaviones, tres buques de aprovisionamiento, doce escoltas (4 eran cruceros y ocho fragatas), seis buques de guerra de litoral así como tres submarinos, dos de ellos nucleares de las clases Virginia y Barracuda, y el tercero el español Virgen del Pilar, de la novedosa clase S-2000, cuyo comandante era el CC. Fortuni. Dicha fuerza se desplazó al Mediterráneo Oriental para llevar a cabo la operación Corkscrew, cuya misión consistía en el despliegue de dos Task Group en el mediterráneo oriental y mar Rojo respectivamente, que debían patrullar los accesos al canal de Suez así como las principales bases navales de Alejandría y Port Said en el Mediterráneo, y de Suez en el mar Rojo, y negar la salida a la mar de sus buques de guerra, con el fin de garantizar el libre tránsito de buques a través del Canal. La fuerza se encontraba desplegada en la zona el 15 de julio y la Orden de Operaciones fijaba una duración inicial de seis meses, que podría ser ampliada en función de la evolución de las conversaciones con el gobierno de Gestalia. La finalidad superior a alcanzar era el restablecimiento de la libre circulación de buques por el Canal sin necesidad de contar con la presencia de buques de guerra de la Alianza.

En la operación Corkscrew, el submarino Virgen del Pilar llevó a cabo varios cometidos que contribuyeron de forma decisiva al éxito de la misión.

Su escenario de actuación fue el Mediterráneo Oriental, donde se le asignaron varias áreas de patrulla de submarinos. Las más importantes se centraron en los puertos de Port Said y Alejandría, donde Gestalia concentraba al 70% de su Flota.

Una de las tareas más difíciles encomendadas a Fortuni fue la de realizar un despliegue encubierto de minas de fondo durmientes, bottom passive mines, de la clase “minea” en las salidas de ambos puertos a las que previamente introdujo la firma acústica de los buques de guerra que tenían su Base en ellos. Las minea empleadas tenían forma cilíndrica, su longitud era de dos metros y el diámetro de su sección era el mismo que el de los tubos lanzatorpedos, para poder ser lanzadas desde éstos. Su funcionamiento consistía en que al pasar una unidad naval enemiga por sus proximidades, registraba su firma acústica y magnética y las comparaba con las contenidas en su base de datos, de manera que si coincidían, la mina minea transmitía una señal acústica de alta frecuencia al módulo portador de las boyas satélite, también llamado magistral, con el código de posición de la mina, la hora de la detección y los datos de identificación del barco amenaza. A partir de ese momento, el magistral lanzaba una de las veinte boyas que almacenaba en su interior, que ascendía gracias a su flotabilidad positiva, hasta alcanzar la superficie del mar. Una vez allí, la información indicada era transmitida vía satélite al submarino patrullante y al buque de mando. Lógicamente, además de la función de alerta, las minas podían ser programadas para detonar en caso de identificación de un buque de guerra. Por último, tenían una función de esterilización, que consistía en la desactivación de la mina. Los modos de funcionamiento de la mina podían ser modificados desde el submarino mediante la transmisión de una serie de códigos acústicos a la magistral. El único problema era que para asegurar la recepción correcta de los códigos, el submarino debía encontrarse dentro del círculo de tres millas centrado en la posición de la magistral, aunque también existía la posibilidad de que un avión de patrulla marítima lanzase una sonoboya activa en las proximidades de la magistral con el código de activación de una de los tres modos de funcionamiento de las minas.

Eran las 0200Z a bordo del Pilar y Fortuni, había convocado una reunión en la cámara de mando y control del submarino para ultimar los últimos detalles de la aproximación:

- Buenos días Comandante, - saludaron los oficiales.
- Buenos días o noches a todos - respondió sin ganas el fatigado Comandante. Y tras mirarlos a todos continuó.
- He estado pensando la forma en que vamos a realizar el despliegue de minas minea y finalmente he decidido que a diferencia de lo que hicimos en Port Said, en que la baja cobertura de los radares del enemigo, sus amplias zonas de sombra y sus sensores bastante obsoletos, nos permitieron hacer el fondeo de las minea en cota periscópica, sin comprometer la contradetección, aquí en Alejandría la situación es completamente diferente, por lo que no me queda más remedio que efectuar la aproximación, despliegue y retirada sin asomar un solo mástil. Por tanto, segundo, vas a activar al equipo de navegación durante toda la aproximación y cuando entremos en su mar territorial o ante la detección de cualquier plataforma naval enemiga, se me avisará y se navegará en situación de zafarrancho de combate. Alejandro, quiero que tengas tres tubos inundados con torpedos DM2A4 con programación de lanzamiento en salva. Los otros tres tubos los utilizaremos para efectuar el despliegue de las minas minea.

- Enterado Comandante – respondió Alejandro con aspecto serio. Alejandro, era el Jefe de Armas y tenía mucha experiencia en la filoguía de estos torpedos, no en vano, tenía el record de lanzamientos efectuados en la Flotilla de Submarinos.

El comandante, siguió dando instrucciones;

- Vamos a permanecer en todo momento navegando en condición de Silencio de Vigilancia activada. Cuando cortemos el veril de 50 metros, pasaremos a condición de máximo silencio, y dando amplio resguardo a las zonas de despliegue de sonoboyas pasivas de fondo enemigas. La condición de máximo silencio limita la velocidad del barco y además me obliga a parar equipos auxiliares de refrigeración que son muy importantes, por lo que pretendo permanecer en ella un máximo de dos horas, durante las cuales la velocidad no será superior a 8 nudos.

- Comandante, recomiendo también activar esta condición ante la detección del destructor clase UDALOY II – apuntó un oficial que consultaba datos continuamente en su ordenador portátil.

- Conforme, Jose Carlos.

El TN. Jose Carlos Redondo, era el Oficial de Detección del Pilar. Llevaba muchos años embarcado en el submarino, contaba con amplios conocimientos de acústica y desde luego era el que mejor sabía configurar el sonar remolcado del submarino para optimizar el alcance de detección y capacidad de seguimiento en banda estrecha según el escenario de actuación. Lamentablemente para él, en esta ocasión en que el escenario se caracterizaba por contar con aguas muy poco profundas y la alta maniobrabilidad requerida, aconsejaban prescindir de este sensor en el que tenía una gran confianza y que al mismo tiempo le proporcionaba los mayores alcances de detección y pronta obtención de los datos vehiculares del blanco. Jose Carlos, era especialista en Armas Submarinas, y conocía muy bien la capacidad antisubmarina del UDALOY II así como el alcance de su torpedo-misil ruso RPK-2 VIYUGA (SS-N-15) que podía ser lanzado a una distancia de 28 millas del blanco. Por esta razón, estaba convencido de que ante una detección de este buque, había que extremar la discreción del submarino.

El Comandante hablaba ahora dirigiéndose directamente al Oficial de Derrota:

- El equipo de navegación va a integrar la situación proporcionada por el navegador inercial con la obtenida por el sondador multihaz una vez este último haya realizado el proceso de comparación tridimensional de mapas.

El último levantamiento que hicimos de la senda de tránsito que vamos a utilizar en esta aproximación fue hace tres meses, por lo que tengo bastante confianza en la precisión que vamos a obtener de ella. Además, debéis estar muy atentos a los numerosos nombres que nos vamos a encontrar en esta senda, pues los podréis utilizar como referencia para comprobar que la posición es correcta o para actualizarla, volviendo a reducir el error a cero. Por último, aprovechando que el fondo es aplacerado, vamos a integrar el sondador multihaz en el sistema de control de plataforma de manera que el piloto automático obligue a los timones de buceo a evolucionar de manera que la quilla del barco se encuentre en todo momento diez metros por encima del fondo y que la inclinación para los cambios de cota sea igual o inferior a cinco grados. En cuanto al resto de directrices, mantengo las

indicadas en la política de patrulla para la operación corkscrew. ¿Tenéis alguna duda o pregunta que hacer?

El silencio reinante en la cámara de mando y control, unido a las caras de aprobación de los presentes, no hicieron sino reforzar la confianza que el Comandante tenía en el plan y en su buena aunque arriesgada ejecución. Se encontraban presentes catorce de los treinta y dos miembros de la dotación, la mayoría de ellos oficiales y suboficiales, sonaristas y torpedistas, además del suboficial maniobra, Don Daniel Esperanza, que contaba con una gran preparación en navegación de precisión.

El silencio fue roto por el Capitán de Corbeta segundo comandante, Fernando Grande. El segundo era taimado y algo gruñón, a lo que el Comandante concedía poca importancia pues lo achacaba a su baja estatura y poco agraciado físico.

- Comandante, ¿puedo hablar contigo en el camarote? Me gustaría tratar contigo unos temas de personal.

- Si no hay preguntas, doy por finalizada la reunión. Vamos segundo, ven al camarote.

- Comandante, no quería hacerte observaciones delante de la dotación sobre los inconvenientes que veo en tu decisión, pero si no tienes inconveniente me gustaría exponértelos ahora.

- Me parece muy bien, segundo. Dispara.

- El problema es que la plataforma continental tiene muy poca profundidad y, aunque es aplacerada, el veril de 50 metros se encuentra a 8 millas de costa, con lo que el submarino se va a ver limitado en su capacidad de evolucionar en cota durante un periodo de tiempo muy dilatado. Además, a todo ello se suma el problema de los barcos pesqueros parados que estén recuperando o dando sus redes, pues aquí, a diferencia de España, todo el mundo arrastra dentro del veril. Si no hacemos la aproximación en cota periscópica, podemos llevarnos la desagradable sorpresa de que el cazador sea cazado.

- Ya lo he pensado y es un riesgo que tenemos que correr. Aunque también te digo que éste es muy bajo dado que hoy es sábado y por tanto día festivo en Gestalia. Los comisarios religiosos en este régimen tan extremista castigan severamente a quien trabaja el sábado. Por tanto, intuyo que pocos o ningún pesquero osará salir a la mar o dar sus redes.

- Muy bien Comandante. Entonces daré a la dotación las directrices correspondientes al régimen de vida abordado que se derivan de las condiciones de silencio que has ordenado.

- Segundo, no olvides que este tipo de aproximación y fondeo los hemos practicado muchas veces en ejercicios. Además, la capacidad antisubmarina del enemigo es limitada y, a tenor de lo que reflejan los últimos informes de inteligencia, sus sonaristas están poco adiestrados.

Efectivamente, la operación de fondeo de minas minea fue todo un éxito, como también lo fue el resultado obtenido tras su despliegue. Gracias a la inteligencia acústica con que contaba la Armada, todos los movimientos de buques de guerra que salían de puerto fueron detectados y transmitidos al buque de mando y al Pilar.

Tanto el Pilar como los otros dos submarinos se encontraban en operaciones integradas, que si bien no era el mayor nivel de integración en la fuerza (las operaciones en red se

encontraban en fase experimental), si era suficiente para realizar operaciones de alerta temprana, seguimiento y hostigamiento sobre los barcos de guerra de Gestalia, que finalmente se verían obligados a regresar a sus bases.

Sin embargo, esta supremacía Naval, no estaba respaldada por la determinación que demandaba el escenario. Este hecho se puso de manifiesto cuando un destructor de la clase UDALOY II, al salir del puerto de Port Said, desoyó las advertencias dadas por un buque de combate de litoral que, siguiendo instrucciones del buque de mando, le ordenó dirigirse a puerto. Inicialmente, hubo dudas y mucha disparidad de opiniones sobre las medidas coercitivas a tomar. Las reglas de enfrentamiento, únicamente contemplaban el uso de la fuerza de forma gradual y proporcionada. Los ingleses consideraron estas reglas un tanto ambiguas ya que no indicaban acciones a tomar ante actos concretos que eran fáciles de identificar y concretar. De hecho, cuando pusieron encima de la mesa ejemplos de posibles actos hostiles, vieron muchas actitudes titubeantes en el resto de las delegaciones sobre las reacciones a tomar, que finalmente acabaron sin consenso. La resolución del consejo de seguridad de Naciones Unidas en la que se autorizaba “si fuera preciso” el uso de la fuerza había que concretarla, y este aspecto era algo en lo que los gobiernos de los principales países afectados mostraron muchas reticencias y desencuentros. Por este motivo, se recurrió a la ambigüedad como elemento desbloqueador del proceso negociador. Así, cada país podría dar a sus respectivas unidades desplegadas unas reglas de enfrentamiento nacionales más concretas que efectivamente resultaron conservadoras y que a la postre no dieron una respuesta firme a esta situación.

El caso del destructor se había identificado como un suceso más que probable antes de que se produjese. Los ingleses defendían que la salida a la mar de los barcos de guerra de Gestalia constituía “per se” un acto Hostil, y que frente a un suceso de esta naturaleza, había que dar un solo aviso antes de atacar. De hecho, recomendaron que se utilizase el submarino para este tipo de enfrentamientos, al considerar que era la plataforma más idónea para atacar sin verse expuesta, reduciendo de esta forma los riesgos de posibles bajas e incidiendo en la moral del enemigo, disuadiéndole de realizar estas acciones y haciéndole sucumbir en la idea de sacar más unidades a la mar.

Sin embargo, cuando tras ignorar las órdenes recibidas del buque de combate del litoral, el destructor de Gestalia se alejó de éste y posteriormente atacó y hundió al Porta-contenedores Vichy de bandera francesa, que acababa de cruzar el canal y se encontraba a la altura de Alejandría, saltaron las alarmas. En el ataque, los treinta y nueve miembros de la dotación perdieron la vida.

El submarino Pilar, que se encontraba en el momento del hundimiento del Vichy en cota periscópica y mantenía comunicaciones vía satélite con el buque de mando, recibió la orden de éste de atacar en cuanto tuviera una solución fiable de lanzamiento. Fortuni, tras la alerta dada por la boya que informó de la salida de puerto y situación del escolta, se encontraba a 16 millas de su posición, por lo que decidió realizar un lanzamiento de tres torpedos en salva, programándoles previamente la velocidad de tránsito más alta y unos puntos de búsqueda circular de 2 millas de radio en la zona de probabilidad del contacto y separados entre sí 6 millas. Con la predicción de alcances proporcionada por el sistema de Combate para la cabeza acústica del torpedo en modo pasivo, el porcentaje de éxito en

la interceptación era superior al 85%.

Antes de que el torpedo que se encontraba en el centro de la formación alcanzase la zona de búsqueda circular, tuvo detección de un buque y por DEMON pudo confirmar que contaba con ocho palas, las mismas con que contaba el destructor clase UDALOY II. El Comandante sabía que este número tan elevado de palas era exclusivo de los buques de guerra y como aquellos pertenecientes a la coalición los tenía localizados y monitorizados en su sistema gracias al LINK-22, no tenía la menor duda de que aunque no lo tuviera a la vista, se trataba del destructor enemigo.

- Pasa al torpedo central a modo de ataque, - ordenó el Comandante al Jefe de Armas.

El TN. Alejandro Cascabeles dejó a los otros dos torpedos en espera y continúa realizando el ataque con el torpedo central.

- Enterado Comandante.

La posición de espera, significaba que los torpedos pasaban a navegar a la velocidad más baja posible y a describir un círculo de 500 yardas en torno a la posición en la que se encontraban cuando recibían la orden de “Espera” a través de la filoguía.

Cuatro segundos después de que el torpedo consumiera el “time on target” estimado, desapareció la filoguía en la pantalla de armas y se escuchó un ruido lejano correspondiente a una explosión. Aunque había sido un lanzamiento fuera del horizonte, la tensión y posterior júbilo de la dotación fueron tan intensos como en un enfrentamiento cuerpo a cuerpo con bayoneta.

Gracias al ataque efectuado por el submarino Pilar sobre el destructor de la clase UDALOY II, el gobierno de Gestalia prohibió la salida a la mar de todas sus unidades navales y pasados tres meses, el gobierno de aquél país volvió a sentarse en la mesa de negociaciones, y ya en una posición más débil tuvo que aceptar la propuesta de Naciones Unidas de aplicar a todos los barcos las mismas tasas de peaje al cruzar el canal de Suez independientemente de cual fuera su nacionalidad.

Fortuni, recordaba el éxito de su acción un año después, cuando se encontraba con su barco en aguas del océano Índico y listo para enfrentarse a un enemigo mucho más complejo por sus sistemas, preparación y determinación.