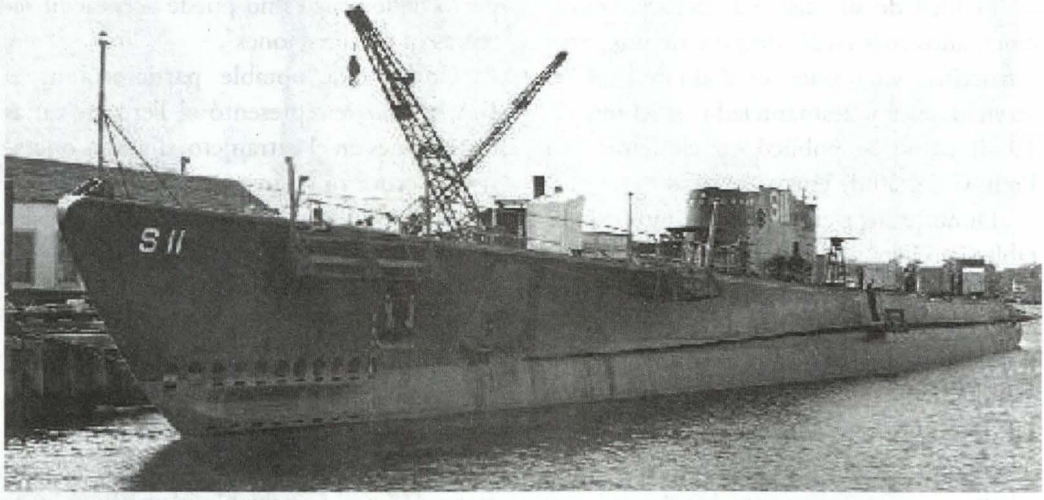
LA TRAGEDIA DEL SUBMARINO SQUALUS

Vicealmirante (r)
Fernando Elías Aparicio



Recientemente leí el Best Seller "The Terrible Hours", obra escrita, por Peter Mass, en donde describe detallada y extensamente todo lo referente al hundimiento de uno de los submarinos más representativos de la Armada estadounidense: El *Squalus*. Embarcación que sufriera un trágico final en las afueras de Porstmouth, en el Estado de New Hampshire el 23 de mayo 1939. La nave sucumbió a 240 pies de agua, pereciendo 26 personas, sólo pudieron sobrevivir a esta catástrofe 33 personas, de los 59 tripulantes.

El libro se compone de 19 capítulos y un epílogo. Justamente un ejemplar en inglés de dicho libro me lo obsequió mi dilecto jefe y amigo, el contralmirante (r) Federico Salmón de la Jara, quien me recomendó leerlo. Mi apreciado amigo el vicealmirante (r) Alfonso Panizo Zariquey al comentarle sobre el particular me facilitó el libro: Hell at 50 Fathoms, publicado por Charles A. Lockwood Vice Admiral USN (Ret), Hans Cristian Anderson Colonel, USAF (Ret) con prólogo de C.B. Momsen Vice Adm. (Ret.), inventor del pulmón que lleva su nombre usado para escape de submarinos hundidos.

El libro Hell at 50 Fathoms consta de diez capítulos y en cada uno de ellos se describen los diversos accidentes que se han producido en submarinos de la USN, entre las décadas de 1910 a 1950 y en el apéndice se mencionan accidentes en submarinos de distintas Marinas del mundo, desde 1864 a 1960.

El Hundimiento

El *Squalus* y el *Sculpin* eran submarinos gemelos; tenían 310 pies de eslora, 27 pies de manga y de 1.450 toneladas de desplazamiento. Eran los submarinos más nuevos tipo flota de la USN.

En la mañana del 23 de mayo de 1939 el Tte. Oliver F. Naquin, su Comandante, navegaba hacia el mar en las turbulentas aguas del río Piscatacua, ya que el astillero se encontraba a 3 millas de la boca de dicho río.

El plan del día en esa decimonovena inmersión, desde su comisionamiento, era realizar diversas evoluciones, requeridas antes de ser incorporado a la Flota. Primero se realizaría una inmersión rápida con el buque navegando en superficie con sus máquinas diesel a 16 nudos hasta alcanzar la profundidad de periscopio dentro de los 60 segundos.

Además de los 56 miembros de la dotación habían a bordo 3 observadores civiles:



Harold C. Preble, arquitecto naval; Charles M. Woods, electricista del astillero y Don Smith de la Cleveland Diesel Engine División, de la General Motor Corporation. Aproximadamente la mitad de submarinos del programa de construcciones eran equipados por esa firma. Smith supervisaba todas las instalaciones; pues era reconocido en los astilleros por su pericia.

Harold C. Preble era el verificador del progreso, detectaba las faltas y era el enlace entre el personal del astillero y el personal del submarino.

Smith y Woods, los otros dos civiles se encontraban en los compartimentos de máquinas en popa asistiendo al alférez Joseph N. Patterson, oficial de ingeniería que chequeaba su departamento.

"Preparar la inmersión", fue la orden desde el puente dada por su Comandante.

Pronto en todo el submarino a través del sistema de comunicaciones se escucharon los informes: compartimento de torpedos de proa: preparado y listo, para la inmersión. Compartimento de baterías y de proa: preparado y listo para inmersión y así sucesivamente.

El Tte. Doyle segundo en comando recibía los informes de cada estación y colocaba la clavija en el tablero de verificaciones y cuando terminó, se reportó al capitán a través de la escotilla al puente: "buque preparado y listo para inmersión". El Comandante a su vez ordenó pasar el despacho de la hora en que se entraba a inmersión, la duración de la misma y la ubicación del área (latitud y longitud).

Dos toques inmediatos de la alarma de inmersión seguidos de la palabra "inmersión", dieron inicio a la misma. El segundo comandante en medio de las órdenes y chequeos de estaciones, observó que eran las 08:40 de la mañana.

Los dos vigías que precedieron al Comandante, bajaron del puente, ocupando sus puestos como operadores de los planos de proa y popa. El golpe de la escotilla del puente seguido de la palabra, "escotilla cerrada", confirmó este hecho.

El mecánico Alfred G. Prien cerró la inducción principal; vió la luz verde en el tablero de aberturas del casco (Christmas Tree) reportando: "inducción principal cerrada". "Tablero verde".

El Tte. Doyle oficial de inmersión, ordenó soltar aire de 600 libras de presión y mirando el barómetro observó que la aguja comenzaba a moverse, indicativo de que había estanquedad y de que todas las aberturas al exterior estaban cerradas, "presión en el submarino", "tablero verde" reportó al Comandante quién acababa de bajar la escala que conecta el puente con el puesto central.

Todo parecía perfecto; el Comandante y Preble con sus cronómetros en la mano tomaban el tiempo en que se alcanzó la profundidad del periscopio que estuvo dentro del minuto. Bill Doyle ordenó cerrar las válvulas de evacuación de los tanques de lastre e instruyó a los operadores de los planos, para mantenerse a 62 pies (profundidad de periscopio).

Las alegrías y sonrisas desaparecieron cuando el Furriel Charles S. Kuney, dotado de los auriculares gritó: ¡Comandante! los



compartimentos de máquinas se están inundando, luego vino otra frenética voz de popa por el intercomunicador: la inducción principal está abierta.

Pareció algo fantástico para ser real, ninguno de los que estaban en el puesto central había conocido tal emergencia.

La orden se hizo esperar

- *¡Sopla tanques de lastre!*
- *¡Soplar el tanque de boyantes de proa!*
- *¡Soplar el tanque de seguridad!*
- *¡Todo a subir!*
- *¡Cerrar puertas estancas!*
- *¡Cerrar válvulas de ventilación!*

El submarino tomó una gran inclinación a popa. El Comandante y su dotación trataron desesperadamente de llevar el submarino a la superficie y le costó trabajo mantenerse en pie dado el ángulo de inclinación que tomó el buque. Aire de alta presión a los tanques de lastre mantuvieron al *Squalus* a 70 pies de profundidad por muy poco tiempo, pues al controlarse la inundación de los compartimentos de popa y perder fuerza automotriz, la popa del buque tocó suavemente fondo quedando el sub-

marino con una inclinación entre 35 y 40 grados punta arriba.

Seguidamente, la iluminación desapareció, prendiéndose las linternas de emergencia. El Comandante se comunicó con el Tte. Nichols que se encontraba en el compartimiento de torpedos y de proa con algunos tripulantes. La comunicación con los compartimientos de popa no se pudo establecer porque dichos compartimientos se inundaron rápidamente.

Finalmente, el *Squalus* quedó en el fondo con 11 grados de inclinación. El Comandante consideró soplar más los tanques de lastre pero desistió de la idea, ya que debía ahorrar aire que sería necesario y vital para las horas que tendrían que esperar hasta que vinieran a rescatarlos.

Esa mañana antes de entrar a su oficina el contralmirante Cole, submarinista, y Jefe del Astillero fue informado de que el *Squalus* había entrado en inmersión con una duración de una hora; encargó a su ayudante que se le informará la hora de salida a superficie.

Luego ingresó el Comandante del *Sculpin* buque gemelo del *Squalus* a despedirse pues debía salir en un viaje de pruebas y buena vecindad a Sudamérica vía Canal de Panamá.

Al transcurrir en exceso el tiempo en que el *Squalus* debió haber salido a superficie, Cole citó a todo los Jefes de Departamentos del Astillero y les ordenó preparar la emergencia y que el remolcador *Penacook* estuviese listo. Se comunicó también con el Comandante de la Base de Submarinos de New London quien prometió preparar el buque de salvataje *Falcon* equipado con campana de rescate y enviarlo a la brevedad al área del hundimiento.

Reunió en su oficina a los Jefes de Departamento. Tenía bajo su comando a expertos constructores navales tales como el Comander USN Andrew Mc Kee y a los Lietenant Commanders Floyd Tusler y Armand Morgan, todos ellos con experiencia en submarinos y rescates usando la campana Mc Cann.

Inmediatamente ordenó al Comandante del *Sculpin* cancelar su viaje, y hacerse a la mar de inmediato, para tratar de ubicar al *Squalus*.

Mientras tanto el *Squalus* ya había soltado su boya de marcar y disparado cohetes rojos y amarillos que indicarían, el lugar exacto del hundimiento.

Asimismo, el personal del *Squalus* trató de mantenerse abrigado; conservar oxígeno, aire y soda lime y esperar el rescate con la campana, dejando el uso del Pulmón Monsem como último recurso, ya que la temperatura del mar era de 35 grados farenheit. La presión de 107 libras por pulgada cuadrada que tendrían que soportar, en caso de usar el Pulmón Monsen después de una larga espera con aire enrarecido, los atontaría. O sea que los chances de sobrevivir usando este escape con Pulmón a esa profundidad eran escasos y demasiado riesgoso.

El Comandante dispuso a los sobrevivientes en dos grupos: 15 en los compartimientos de torpedos de proa, con el alférez Nichols y los 18 restantes permanecerían en el puesto central con él, Doyle y Robertson diciéndoles: estamos en el fondo con los compartimientos de popa inundados y

la válvula de inducción abierta, no podremos salir a superficie por nuestros propios medios, tenemos que esperar hasta que nos contacten, envíen un buzo a cerrar la válvula de inducción, conectar mangueras de aire a las líneas de salvataje de los compartimientos inundados para tratar de sacarnos a la superficie. Al parecer no tendremos que esperar mucho tiempo pues el *Sculpin* estará en el área al medio día. Mientras tanto manténganse tranquilos, respiren suavemente, no conversen, ahorren sus linternas. Esta orden fue transmitida a Nichols que se encontraba en proa a cargo del personal, encargándole que en cuanto estableciera contacto a través de la boya de marcar explicara la situación en que se encontraba el buque. La siguiente consideración del Comandante fue dar una adecuada cantidad de aire y mantenerlo purificado. Se desparramó una capa ligera de soda lime en las superficies disponibles, las cuales eran agitadas ocasionalmente para que hiciera efecto. Se soltaba oxígeno cuando se notaba que el aire se enrarecía. Se recuperaron algunas conservas y galletas de la despensa de oficiales del compartimiento de baterías de proa.

En cuanto a la forma como serían rescatados: pensó que lo harían con la campana, ya que desde que se completó ésta en 1931 se había estado usando en prácticas con buques sentados en el fondo, recuperando tripulantes. Las escotillas de proa y popa del *Squalus* tenían el asiento preparado para colocar la campana en su posición correcta.

Para esa fecha existía en cada Base de Submarinos buques de rescate con su respectiva Campana de Salvamento.

Actualmente este trabajo requiere menos tiempo y el uso de menos buzos para cerrar el ducto abierto, expeler el agua del submarino usando aire de salvamento para llevarlo a la superficie.

Solo era necesario que descienda un buzo, engrillete el cable de bajada de la campana en la parte de la escotilla de escape. Después de eso, la campana se iza utilizando el motor del winche impulsado por aire comprimido, alimentado desde el buque de rescate. En el *Squalus* era la primera vez que dicha campana sería usada estando en una situación de vida o muerte. Muchas cosas podrían salir mal. Mal tiempo en el área podría hacer imposible el uso de buzos.

Todos los sobrevivientes estaban optimistas y ocasionalmente disparaban un cohete rojo y amarillo.

Mientras tanto, el *Sculpin* se acercaba al área. El vigía de babor del mismo divisó el cohete rojo aproximadamente a una milla, el Comandante ordenó máxima velocidad; en pocos minutos se estuvo cerca de la boya de marcar color naranja del *Squalus*. Se podía leer: *submarino hundido acá*. Al principio el teléfono de la boya fallo. Desde el *Squalus* se escuchaban las hélices del *Sculpin*, finalmente la voz del Comandante del *Sculpin* estableció contacto con el alférez Nichols recibiendo el informe de la situación del buque hundido.

A las 12:40, después de un periodo que parecía interminable el Almirante Cole recibió un mensaje del *Sculpin* informándole del contacto con el *Squalus* y que se había fondeado muy cerca de él.

Esa mañana, el *Falcon,* buque de resca-

te llegó a las 04.30 a.m. Los Comandantes Monsen y Mc. Cann habían venido de Washington D.C. con sus dos menores buzos vía hidroavión.

Además se encontraban en el área el remolcador *Penacook*, buques del Coast Guard que patrullaban el área. El nuevo crucero *Brooklyn* de 10,000 toneladas impulsado por sus máquinas de 100,000 caballos de fuerza, se desplazó a 32 nudos trayendo miles de pies de mangueras de buceo de alta presión.

Durante las interminables horas de la tarde y noche se estableció contacto entre el *Sculpin* y el *Squalus*, enviándose mensajes con el código Morse.

En uno de los últimos despachos en que preguntaba al *Squalus* sobre las condiciones del submarino, Naquim contestó: ¡condición satisfactoria, pero mucho frío!

Esa mañana el mar estaba movido, el tiempo en el Atlántico podría empeorar, así que el Almirante Cole que se encontraba a bordo del *Falcon* decidió no tratar de reflotar el *Squalus* expulsando el agua de sus compartimientos inundados, eso podría tomar mucho tiempo y decidió que la Campana de Rescate de 18,000 libras de peso fuera bajada desde el buque de rescate *Falcon*. Monsen y Mc. Cann dirigían la operación por teléfono. La campana se trimó y lastró en forma tal que retuviera una ligera boyantes positiva. El winche impulsado por aire comprimido comenzó fácil y prestamente a moverse y el descenso comenzó.

Así a las 11:40 del día 24 de mayo se dio inicio al primer histórico viaje de un ingenioso aparato de rescate inventado por Mc Cann.

El viaje fue sin incidentes. El equipo operó perfectamente y la campana descansó en el asiento de la escotilla de escape. Los tanques de lastre de la campana fueron inundados para darles boyantés negativa y que la empaquetadura quedara ajustada al asiento de la escotilla. Como una mayor precaución el buzo descendió y puso barras alrededor del borde de la campana en el asiento de la escotilla. Esto le dio más fuerza y firmeza a la conexión para compensar posibles corrientes o la inclinación del submarino.

En el primer viaje de la campana subieron 7 tripulantes seleccionados entre aquellos que estaban en peores condiciones de salud. Como el único civil Preble, fue el primero en entrar.

Los observadores que vieron salir a los primeros rescatados de la campana, experimentaron una mezcla de emociones: Alegría de verlos vivos y el orgullo y regocijo de ver el primer rescate real usando la campana Mc Cann.

El segundo viaje que comenzó a las 14:42 hrs. les llevó sopa caliente para los sobrevivientes. Regresó a las 16:19 con 9 tripulantes.

El último viaje comenzó a las 19:30 horas; los 6 últimos tripulantes seguidos por Doyle y Naquim vinieron en éste. Estando a 150 pies de la superficie la campana se paró. El cable de bajada se había enredado en el winche y no se movía ni hacia arriba ni hacia abajo. El Almirante Cole, ordenó que se tratara de liberar el cable o se cortara. De hacer eso había que mantener a la campana con boyantés negativa para que

no saliera a superficie sin control ya que esto podría ocasionar daños al *Falcon* pudiendo hundirlo. También se corría el riesgo de que se hundiera la campana.

Mc. Cann, el inventor de la Campana de Rescate, no tenía dudas de lo que debería hacerse y tomando el teléfono ordenó al buzo a cargo de la campana, inundar el tanque de lastre, lo que fue hecho e informado. Ahora dijo Mc Cann bajaremos la campana y enviaremos un buzo para desconectar el cable de bajada asegurado al grillete de la escotilla. Luego traeremos la campana a la superficie con el cable de subida.

El cable de subida llamado también recuperador se lascó despacio, hasta que la Campana descansara en el fango. El buzo que bajó al llegar a la escotilla del submarino no pudo sacar el pasador del grillete. El frío y el aturdimiento, por estar respirando aire de alta presión, entumecieron sus sentidos. Finalmente recordó que en su cinturón traía unas tijera (cizalla) y forcejeó hasta cortar el cable.

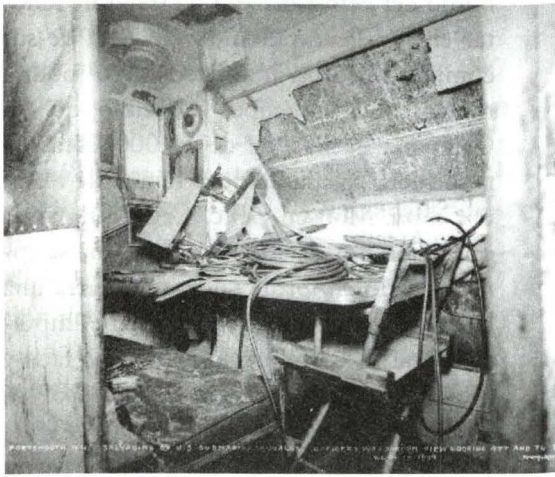
El paso siguiente consistió en intentar levantar la campana a la superficie usando el cable superior. Los buzos que se turnaban observaron que el cable estaba deshilachado debido al esfuerzo hecho cuando los operadores de la campana trataron de aclarar el winche. La operación se detuvo de inmediato para evitar que el cable se partiera. La campana rebotó nuevamente al fango.

Dos buzos bajaron en sucesión para engrilletar un cable nuevo a la parte superior de la campana pero se enredaron en los cables eléctricos y en las mangueras de aire y se les tuvo que subir casi inconscientes.

La situación se puso desesperante; el arriesgar la vida de más buzos en un trabajo en que dos excelentes buzos habían fracasado, parecía inútil. Para entonces, estaba 4 horas en el fondo, había que tomar otra acción.

Mc Cann y Monsem decidieron arriesgar la boyantés cuidando de cobrar cuerpo a cuerpo la parte del cable averiado, esto requirió disminuir el peso de la campana y aumentaría la boyantés soplando agua de sus tanques de lastre. Operación riesgosa por cierto. Si se soplaba demasiado aire la campana podría salir a la superficie disparada, con la velocidad de un cohete.

Media docena de hombres pusieron en tensión el cable, la campana no se movió. Mc. Cann ordenó soplar el tanque de lastre por 30 segundos, tampoco se movió, los hombres que cobraban no se arriesgaban en poner mucho esfuerzo por temor a partir el último ramal del cable que quedaba



Aspecto de uno de los compartimentos del Squalus desp de ser llevado a dique seco

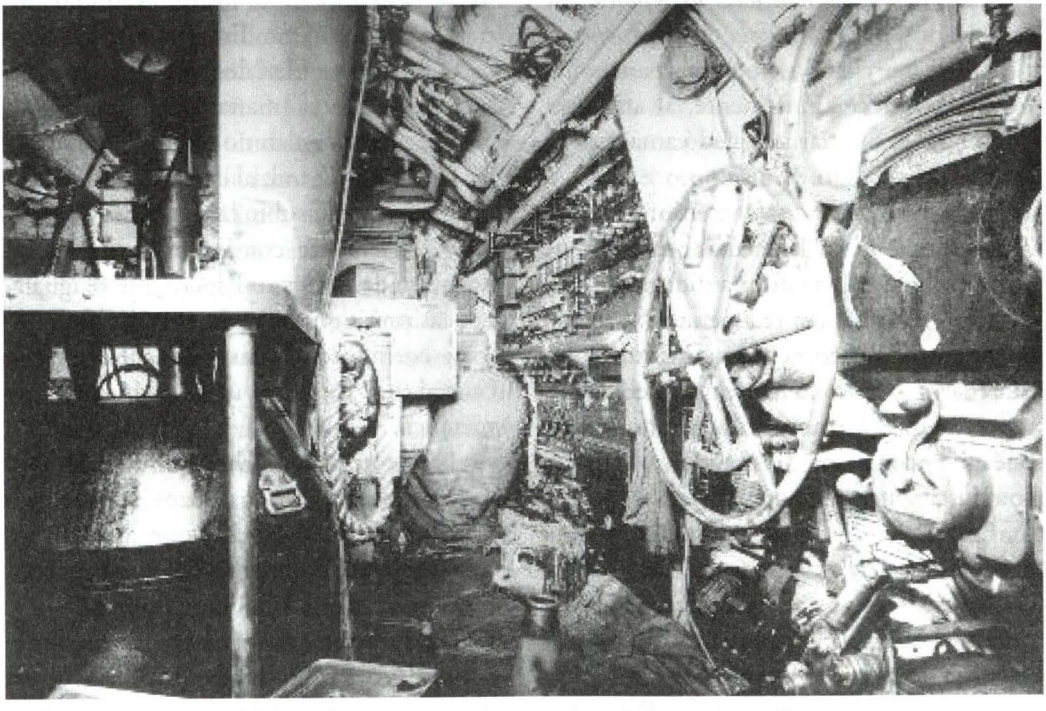
averiado. Había que soplar más agua del tanque de lastre para así aligerar la campana, sopla 15 segundos más. Al final de éste soplo, apareció el cable sobre la barandilla, a medida que los hombres se esforzaban con un suave pero constante jalón. Cuando la parte dañada del cable estuvo a bordo, el resto del trabajo se facilitó apareciendo por fin la parte superior de la campana, iluminada por los reflectores de luz del *Falcon*. Ya era de noche.

Un inmenso regocijo se produjo de parte de los observadores, muchos a bordo del crucero *Brooklyn* en donde se encontraban hombres de prensa de diversos diarios, otros a bordo del *Falcon* y otros buques en el área.

Con un nuevo cable la campana bajó nuevamente, esta vez para posarse sobre la escotilla de torpedos de popa y al abrirla constataron que todos estos compartimentos se encontraban inundados.

Ningún sobreviviente. En este accidente fatalmente murieron 26 y 33 fueron salvados por un invento maravilloso, la Campana de Rescate Mc Cann, que fue inventada y construida por submarinistas y constructores navales.

Sería muy extenso describir en este artículo las operaciones de reflotamiento del *Squalus* que duraron 113 días, usando pontones especialmente construidos que se colocaban a proa y popa del buque. Después de consultar con Washington D.C. se deci-



El reflotamiento del Squalus *duro 113 días y se usaron pantones especialmente construidos que se colocaron en la proa y en la popa del buque.*

dió lo siguiente: se bombearía todo el petróleo de los tanques. Usando mangueras de alta presión, se soplaría y vaciaría los tanques de lastres. Se colocarían pontones bajo la proa y popa del buque; la intención era reflotar el submarino en tres etapas: la primera lo levantaría 80 pies, luego se remolcaría a media agua hasta que tocara fondo nuevamente en aguas menos profundas, y así se hizo sucesivamente llevado por remolcadores hasta llegar a la boca del Río Piscatacua y por último en la tercera etapa, en la boca de dicho río, asegurarse que el *Squalus* no calara más de 40 pies que le permitiera ser remolcado hasta el astillero.

Desde el lugar del hundimiento hasta el astillero existía una distancia relativamente corta de 15 millas náuticas. El *Squalus* fue remolcado por el *Wandak*, el *Penacook* y el *Chandler*, navegando en zigzag para evitar los bajos fondos. Finalmente, al atardecer de ese día, el submarino quedó amarrado al muelle del astillero.

El bombeo del *Squalus* continuó todo el día siguiente hasta la medianoche, ya que en la mañana debía entrar a dique seco. Para entonces se habían recuperado 5 cadáveres de los compartimento de máquinas los que fueron llevados a la Morgue del Hospital Naval de Portsmouth. Cuatro horas después se encontraron 17 cuerpos más en los compartimentos de popa.

Era obvio que todos tuvieron una muerte casi instantánea, ya que la inundación de los compartimentos a popa del puesto central: compartimentos de máquinas y de torpedos de popa, fue tan rápido que no les permitió ponerse los Pulmones Monsen, los que fueron encontrados en sus sitios durante la posterior inspección del submarino en dique seco.

El cadáver de un torpedista fue encontrado, sentado verticalmente cerca de los tubos lanza torpedos, con sus auriculares puestos como si estuviera esperando comunicación del puesto central.

Otro cadáver, el de un marinero, se encontró en el baño del compartimento de baterías de popa, así como el de un electricista que para recuperar su cadáver hubo que usar un soplete de acetileno para cortar parte de la cubierta metálica. Al parecer fue sorprendido por la inundación cuando se encontraba inspeccionando las celdas de las baterías.

Al efectuar el recuento del personal de sobrevivientes y el de los cadáveres encontrados sólo faltó uno. Este fue el del cocinero Thompson, quien después de preparar el desayuno de esa mañana, se encontraba descansando y quien no alcanzó a pasar hacia el puesto central; al darse cuenta del peligro de su vida, subió la escala de la escotilla y tenazmente consiguió abrirla en un desesperado esfuerzo. Esperó que se igualaran las presiones a fin de escapar. Todo esto se corroboró al sentirse desde el puesto central un fuerte e inexplicables sonido metálico.

La escotilla debió haberse cerrado posteriormente ya que los buzos que trabajaron durante los 113 días que duraron los trabajos de reflotamiento siempre la encontraron cerrada.

Cuando el *Squalus* estuvo en dique seco, se llevó a cabo la fase final de la Junta de Investigación que ya tenía adelantadas las declaraciones de los 33 sobrevivientes,

así como los testimonios de los mismos.

El informe final de la Junta al Secretario de Marina no culpaba a nadie del personal, por el desastre. Certificaba a su vez que los oficiales y los tripulantes tenían buen entrenamiento y eran eficientes.

En cuanto a su Comandante el Tte. Naquim demostró sobresalientes dotes de mando durante el hundimiento y rescate de su buque. Se llegó a la conclusión de que se debió a una falla mecánica del mecanismo de la Inducción Principal. Cuando se probó la palanca de la válvula se encontró que el pasador de la misma no estaba en su lugar, esto confirmó la teoría de muchos submarinistas, que la válvula de inducción se encontraba cerrada al momento que se inició la inmersión y que después se abrió, cuando el buque alcanzó los 50 pies de profundidad.

El Comandante Monsen suscribió la teoría de que la Inducción Principal se abrió después de la inmersión. En su opinión todas las palancas de las válvulas del casco se encontraban muy cerca, una de otra, lo que podría ocasionar confusión; posteriormente, para prevenir futuros errores se colocó en todos los submarinos en servicio un escudo protector para aislar la Inducción Principal de las válvulas adyacentes y a los nuevos submarinos en construcción, se les cambió la ubicación de la válvula de inducción dándole un agarrador (palanca diferente).

Hubieron también algunos cambios importantes en el diseño de las válvulas interiores de ventilación que había que cerrarlas a mano en forma laboriosa. Con el nuevo cambio solo se requería que un tripulante moviera una palanca y la presión del mar se encargaba de cerrarlas automáticamente. Con estas recomendaciones se encontró la respuesta. Lo que sucedió al *Squalus* nunca más sucedió en un submarino de la USN.

Cuando entró el *Squalus* a dique fue encontrado en extraordinario buen estado. Muy poco o parte de sus instrumentos eléctricos tuvieron que ser reemplazados. Equipos como el giro, compás y el computador de datos de torpedos (TDC), fueron fácilmente reparados.

El submarino fue recomisionado el 15 de mayo de 1940 con el nombre de *Sail-Fish*. Para fines del verano de ese año comenzaron las pruebas de inmersión.

La mayoría de su tripulación servía en otros buques.

En el invierno de 1941, fue asignado a la flota del Pacífico. Su muelle de amarre estaba cerca del *Sculpin*.

En el otoño de 1941, fue a servir en la flota de Asia en las Filipinas igual que el *Sculpin,* ambos en la Base Naval de Cavite (Filipinas).

Allí se recibió la noticia del ataque japonés a Pearl Harbor; 29 submarinos que operaban desde Cavite, se encontraban en la mar en anticipación del ataque japonés.

El 18 de noviembre de 1943, el *Sculpin* se encontraba en su noveno patrullaje de guerra. Al atardecer de dicho día su radar detectó navegando a un convoy japonés. Se decidió navegar en superficie durante la noche a rumbo paralelo para darle alcance, y tomar en la mañana posición de ataque. Acercándose a profundidad de periscopio el convoy giró hacia el *Sculpin* lo que lo

obligó a tomar profundidad. Cuatro destructores, un crucero y un carguero pasaron encima aparentando no haberlo detectado. El Comandante esperó por una hora antes de salir a superficie para intentar un ataque rápido pero le tejieron una trampa pues un quinto destroyer que seguía al convoy lo atacó a máxima velocidad forzándolo a combatir en superficie con la consiguiente desventaja.

Un proyectil del destructor destrozó el puente y la torre de combate matando a 4 oficiales incluyendo al Comandante; y destrozó la Inducción Principal. Otro proyectil explotó en su cubierta de proa. El último oficial a bordo, el oficial de inmersión no tuvo más opción y ordenó abandonar el buque y hundirlo; aquellos que sobrevivieron con sus chalecos salvavidas se arrojaron al mar pero fueron hechos prisioneros.

El viejo *Squalus* que fue recomisionado con el nombre de *SailFish* se encontraba al norte de Truk, interceptando buques que iban y venían del Japón.

En la noche del 03 de diciembre, un fuerte tifón apareció en el área donde operaba, con mar agitado, vientos de 40 ó 50 nudos y lluvias intensas disminuyendo la visibilidad de 0 a 500 yardas.

Su nuevo Comandante Rober E.M. Ward detectó varios contactos en el radar. Se trataba de un convoy japonés. Seleccionó el mayor y más cercano de los blancos. A pesar del fuerte viento persiguió tenazmente al convoy por 10 horas, disparando varios torpedos. En la madrugada, el Comandante cautelosamente sacó su periscopio y vio un portaaviones japonés sin movimiento en el agua. Lo hundió disparando 3 torpedos más.

Lo que nadie supo es que a bordo se encontraban 21 sobrevivientes tomados prisioneros del *Sculpin,* el submarino gemelo del *Squalus* y el que lo ubicó ese fatal día del 23 de mayo 1939. Ironías del destino. Sólo uno de ellos, el marinero George Rocek se salvó de ahogarse al hundirse el portaaviones japonés.

Así terminó la aventura del *Squalus* SS192. En la historia submarinista, destacó vivamente el contraste entre sus antecedentes de tragedia y triunfos; únicos en su caso. No es raro entonces que los submarinistas, cuando intercambian historias sobre sus experiencias hagan hincapié en su singular carrera. Algunos lo recuerdan como el *Squalus*. Otros como el *Sailfish*. ¡Pero todos lo recuerdan!