Tragedia a bordo del HMS Thetis

Fernando Elías Aparicio

Los hombres a bordo del Royal Navy *Thetis* no tuvieron tanta suerte como quienes protagonizaron el hundimiento del USS *Squalus*.

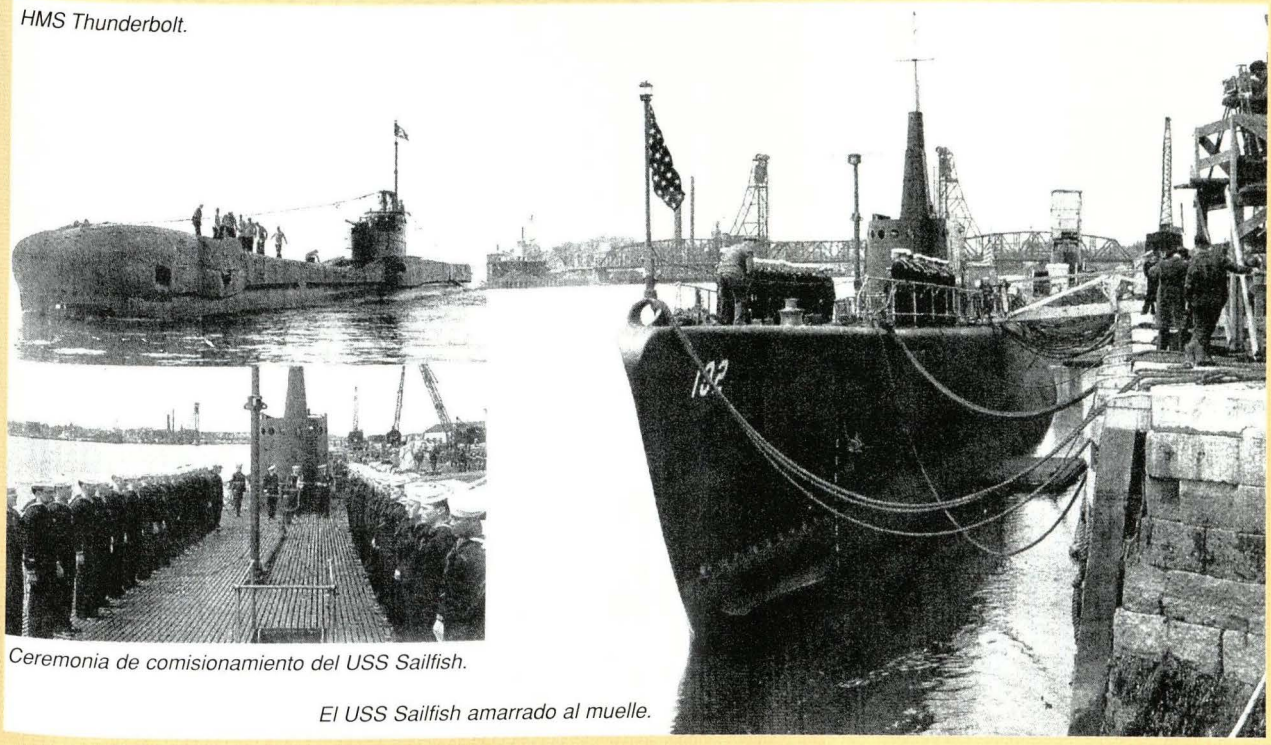
El *Thetis* fue un submarino británico de la clase T, considerado entre los más modernos del mundo, pues poseía diez tubos lanzatorpedos de 21 pulgadas. Se hizo a la mar en 1938, sin embargo, fue el *Tritón*, el primero de ellos en ser lanzado un año antes.

Luego de las pruebas premiliminares encontraron un problema con los planos hidraúlicos del *Thetis*; el constructor Cammel Laird trabajó durante el invierno y la primavera en resolverlo. En junio de 1939, el submarino estaba listo para su primera inmersión en la bahía de Liverpool. Para la ocasión, invitaron a bordo a un inusual grupo, el cual habían excedido el límite permitido de 52 a 103 personas. Como era costumbre, se preparó refrescos para los invitados; el tiempo era bueno y la atmósfera agradable.

A la 1:40 pm. del 1 de junio, el capitán Guy Bolus, transmitió su intención de permanecer en inmersión por tres horas. Los observadores a bordo del buque escolta *Grebecook* se sorprendieron al ver que, en vez de sumergirse, el submarino flotaba con la proa hacia abajo, posición en la que permaneció aproximadamente treinta minutos. ¿Qué sucedió? Posiblemente, el buque estaba muy ligero y necesitaba el peso del agua en sus tubos LT´s y en sus tanques de lastre, para que se sumergiera.

el capitán del *Thetis*, inmediatamente, ordenó verificar si el submarino tenía suficiente agua en sus tanques. Al comprobar que estaba ligero, mandó a que abrieran los cierres de los tubos Nº 5 y Nº6 con el fin de inundar los dos tubos LTs inferiores. El oficial de Torpedos, el teniente Frederick G. Woods, se dirigió a la proa y verificó cada uno de los tubos, abriendo los grifos ubicados en sus cierres posteriores. Sólo el tubo Nº 6 tenía agua en su interior. El oficial torpedista no se percató que el grifo del tubo LTs Nº 5 estaba taponeado con pintura, por lo que reportó: 'tubo seco', pero en realidad estaba inundado.

HMS Thunderbolt.



Ceremonia de comisionamiento del USS Sailfish.

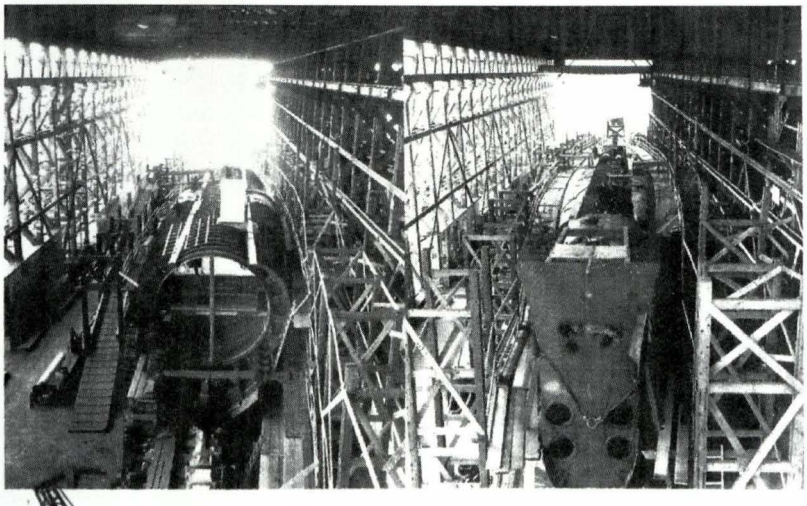
El USS Sailfish amarrado al muelle.

Recientemente, un pintor había cubierto el interior del cierre posterior con una capa de esmalte, pero olvidó proteger el orificio del grifo, simplemente lo cubrió, obstruyendo la pequeña pero vital abertura que no permitió ver al interior del mismo.

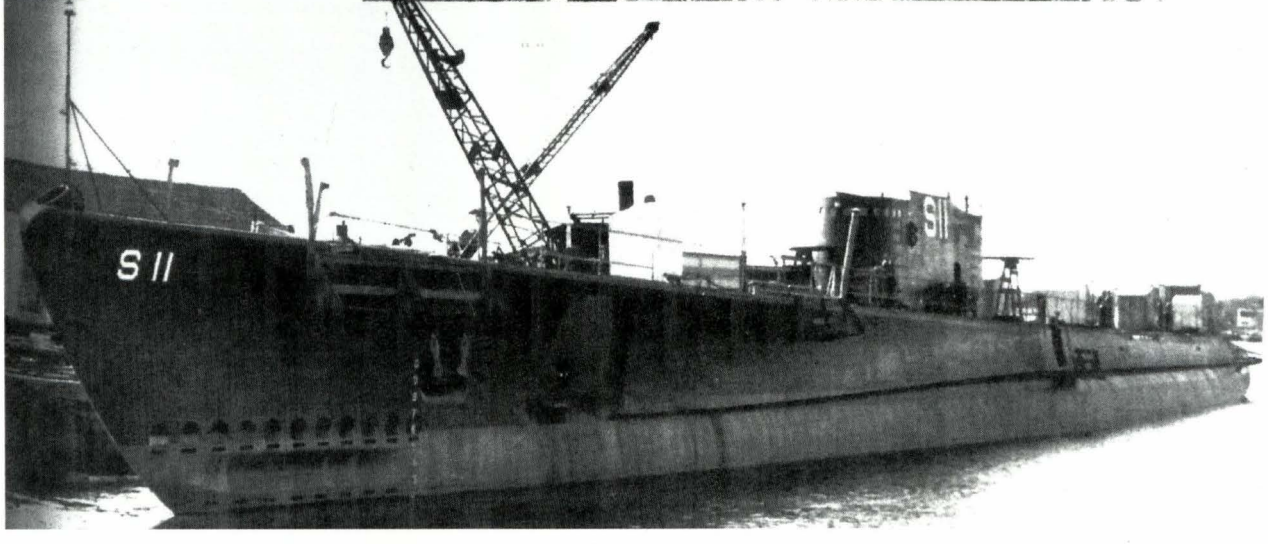
El oficial torpedista se aseguró de que los tubos LTs estuvieran cerrados, ya que el sistema que indicaba esta acción estaba parcialmente cubierto por una barra metálica, que dificultaba la lectura de ésta. Verificó las palancas de los cierres y los de los tubos 5 y 6 trabajaban en dirección opuesta a los otros cuatro; es así que cuando las palancas estaban alineadas, los tubos del uno al cuatro permanecían cerrados, mientras que el cinco y seis estaban abiertos. Probablemente, el oficial al observar que las palancas permanecían alineadas, era señal de que todo estaba en orden. Lo único que separaba el interior del *Thetis* y el mar, era el cierre posterior del tubo N°5. Woods ordenó a un tripulante verificar cada tubo LTs. Los cuatro primeros se encontraban vacíos, el quinto estaba algo duro. Cuando finalmente, dos tripulantes giraron la palanca y el agua entró en el compartimiento a través del tubo LTs de 21 pulgadas de diámetro, ahora abierto al mar.

El *Thetis*, repentinamente se sumergió. Los tripulantes se tambaleaban y no se mantenían de pie. Los equipos sueltos caían estrepitosamente. Los tímpanos dolían a medida que la presión del aire subía; la gente trataba de sostenerse, cogiendo cualquier objeto que encontraba a su alcance: candeleros, tuberías, palancas y cualquier otro. El submarino se estremeció, daba bandazos a medida que descendía hasta tocar fondo a 150 pies de profundidad. Allí permaneció inamovible, en el fondo compuesto de fango y arena, inclinado a 40 grados como una gran flecha errada en su blanco. La tripulación trató de inyectar aire de alta presión en los tanques de lastre, sin embargo, el agua continuaba entrando al compartimento de torpedos.

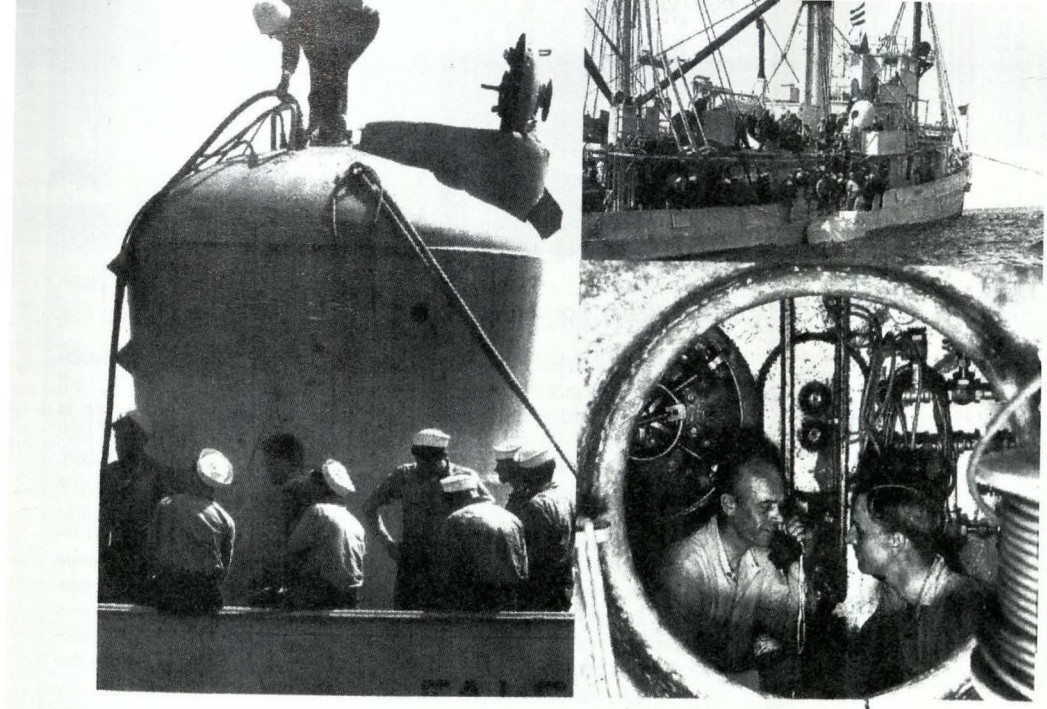
Si la inundación se limitaba sólo a aquella área, el submarino se hubiera salvado, pero los tripulantes no pudieron cerrar la puerta estanca entre el espacio del tubo y el compartimento donde se estibaban los torpedos, debido al singular dispositivo de seguridad. El ángulo en el que se hallaba el submarino hundido y el atascamiento de uno de los 18 templadores, no lo permitieron. Los tripulantes pasaron al compartimento contiguo donde lograron cerrar la puerta estanca.



USS Squalus, enero de 1938, durante su construcción en el astillero de Portsmouth. En esta vista, mirando hacia atrás se aprecia una parte del casco resistente y los tanques principales de lastre (a la derecha) la proa tomando forma, alrededor de los tubos lanza torpedos.



El submarino fue lanzado al agua el 14 de setiembre de 1938. Su número se cambió por SS192, antes de ser comisionado.



El buque de rescate USS Falcon a la derecha y el USS Wandak, a la izquierda, sobre el lugar del hundimiento del Squalus. La campana de rescate Mc Cann (visible en la cubierta de popa, es preparada para ser arriada.

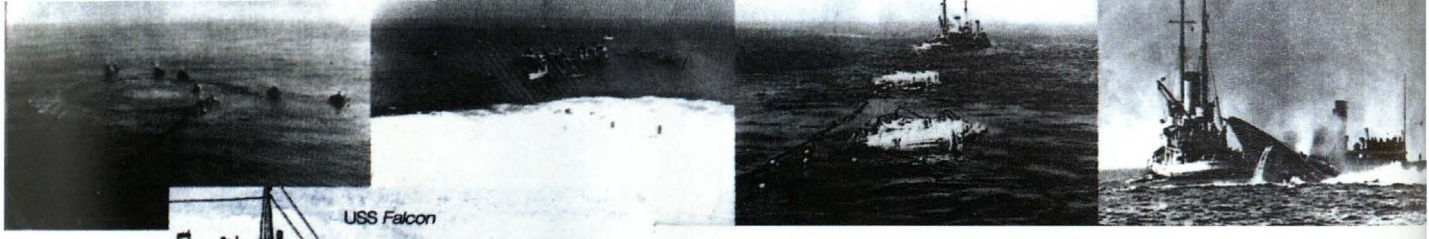
Comandante Allan R. Mac Cann, durante las pruebas iniciales de la campana de rescate en el astillero Naval de Brooklyn a comienzo de los años treinta. (El peruano: 23-08-03).

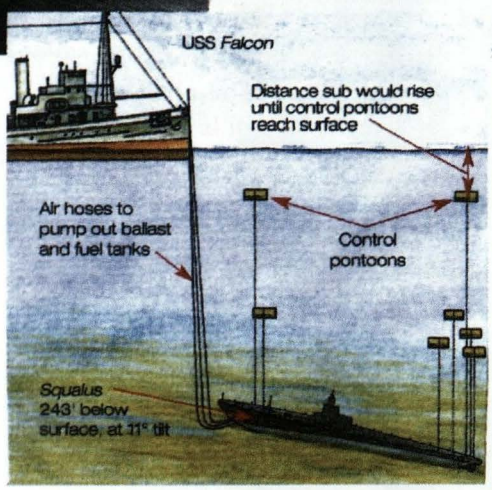
La incompetencia en la superficie incrementó el problema. El remolcador *Grebecock* fondeó en el punto equivocado, lo cierto era que el submarino estaba a cuatro millas del lugar donde el *Thetis* había tocado fondo El hecho de que la RAF (Royal Air Force) mal interpretara por una diferencia de siete millas la posición de la boya de marcar del submarino, aumentó la confusión.

El *Thetis* estaba equipado con dos boyas indicadoras que eran operadas manualmente desde su interior. Cuando las sueltan, éstas salen a la superficie aseguradas por un cable, adicionalmente, con dos lanza-cohetes submarinos, que disparan granadas de humo, al alcanzar la superficie producen una llamarada que indica que el submarino hundido está en problemas. Pocos minutos antes de las cuatro de la tarde, dispararon las granadas rojas. Los tripulantes atrapados pensaron que tan pronto vieran desde el *Grebecock* las boyas y las llamaradas rojas, las operaciones de rescate se iniciarían de inmediato, pero la boya del compartimento de popa nunca llegó a la superficie, se enredó alrededor de la popa y el cable de la boya de proa, la fuerte corriente marina la rompió.

Para entonces, gran parte de los compartimientos de proa del *Thetis* estaban inundados, Pero todo no estaba perdido. La clase T, de los submarinos británicos, fueron diseñados con una cámara de escape Davis (DSEA), que permitía a los miembros de la tripulación salir de un submarino hundido, empleando el aparato. La cámara poseía dos entradas principales, una apertura a cada lado del mamparo estanco que dividía el área inundada del resto del submarino. Uno de los tripulantes sugirió el empleo de la cámara de escape como un medio para salvar el submarino hundido. La idea era que un tripulante con el aparato de escape Davis, ingresará al área inundada para cerrar la puerta estanca atascada, entonces el agua en la sección de proa podía bombearse hacia fuera. El plan era peligroso –había solamente oxígeno en el aparato Davis para 30 minutos– pero la esperanza surgió como una brisa fresca, a través de la enrarecida atmósfera al interior del submarino.

El primer teniente de a bordo se ofreció como voluntario. Después de colocarse el aparato de escape, entró a la cámara y el agua brotó a borbotones, elevándose casi a la altura de su cabeza, ello lo obligó a salir. Estaba mareado por la elevada presión del



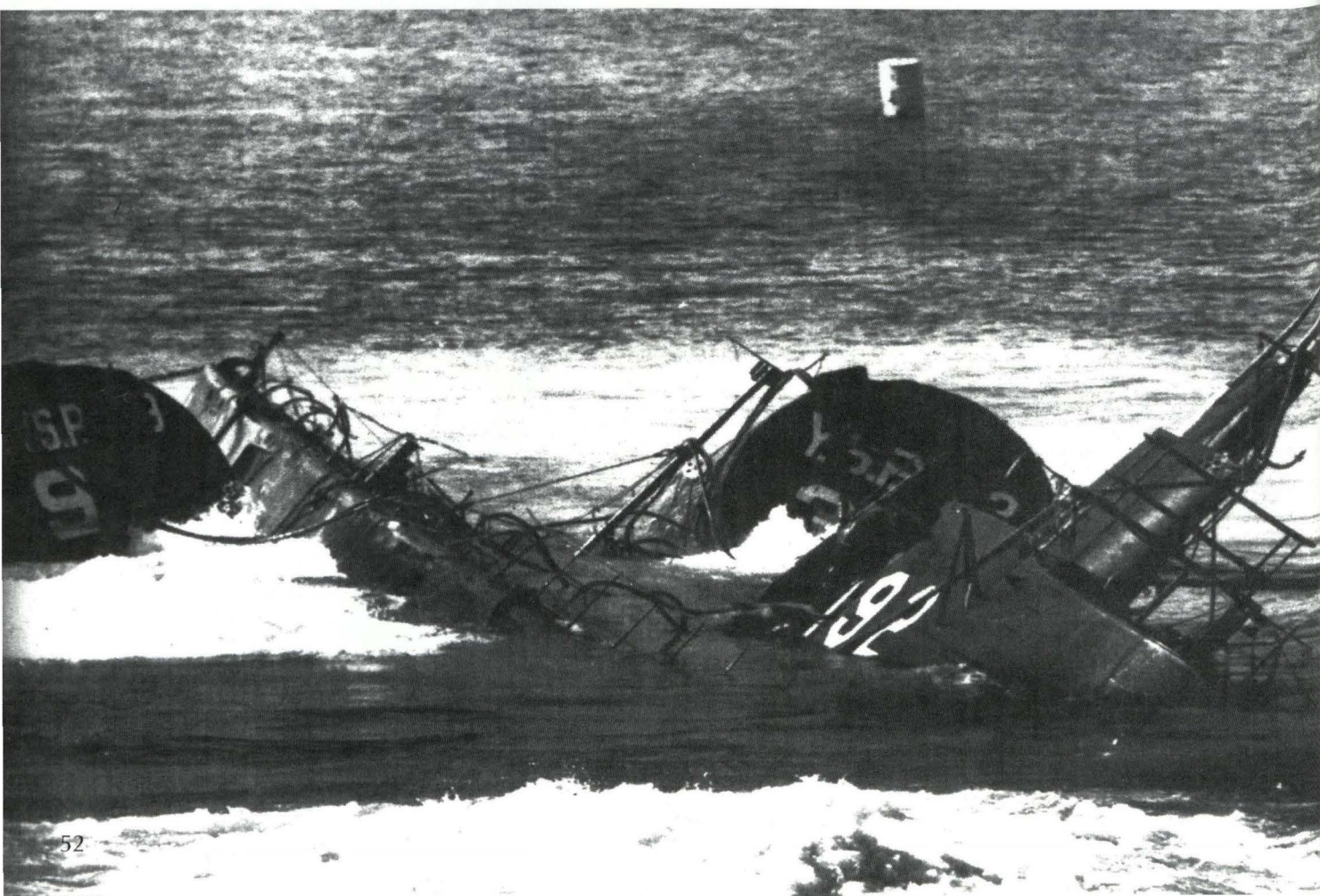


SALVATAJE DEL SQUALUS

- *Después que el último de los sobrevivientes fue rescatado y se inspeccionó la sección de popa se inició la operación de salvataje.*
- *El buque se encontraba a 243 pies bajo la superficie. Afortunadamente, la mezcla de helium – oxígeno permitió a los buzos trabajar a mayores profundidades. Durante tres meses, se hicieron 648 operaciones de buceo. El Plan era levantar al Squalus con pontones y su propia flotabilidad. Sin embargo, debido a la profundidad era difícil determinar el centro de gravedad con exactitud o la flotabilidad necesaria para izar el buque horizontalmente. Si se levantaba primero un extremo, el personal de salvataje tendría que controlar cuidadosamente el ángulo con que se traería el submarino a la superficie. Para limitar la distancia de cada izada, los buzos colocaron los pontones a diferentes niveles, entre la superficie y el submarino. Los pontones más altos controlarían la altura de la izada. La primera fue después de 50 días, el 13 de julio pero resultó accidentada. Según el Comandante Momsen la proa salió como un tornado fuera de control. Los pontones se rompieron y las mangueras se cortaron. Tomó otros 20 días preparar el equipo para otro intento, una segunda izada tuvo éxito y llevó al Squalus a 90 pies de la superficie del agua. Después fue izado y puesto en dique seco en Portsmouth el 13 de setiembre de 1939.*

El gráfico de la izquierda muestra la posición de los pontones de salvataje. A mediados de agosto, el Squalus fue finalmente llevado a 92 pies de profundidad. (Arriba) Después de que soplaron los levantaron agitando el agua, hacia arriba el peso del submarino. Los pontones de control flotan en el agua (derecho medio) mientras el Squalus es remolcado.

Reflotamiento del submarino de la USN Squalus.

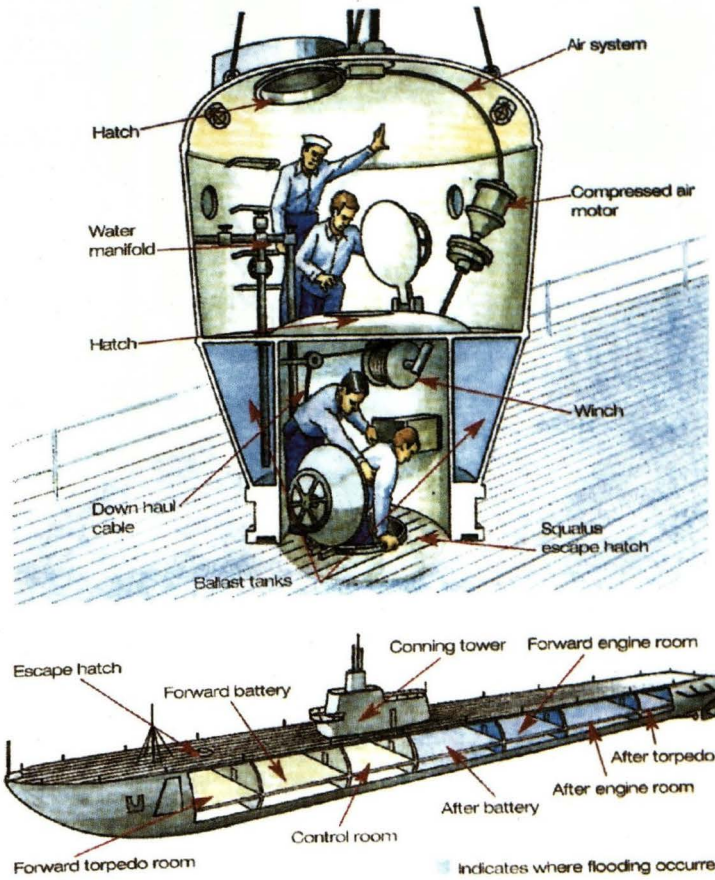


agua. Otros lo intentaron, pero tampoco tuvieron éxito. Además, existía el problema de disponer del agua dentro de la cámara de rescate. Era evidente, que la única forma de tener éxito era a mano, los tripulantes en línea pasaban baldes llenos con agua hacia popa. La tarea consumía el tiempo y el trabajo abrumaba a los hombres y consumía el preciado oxígeno, pero era la única forma de vaciar el compartimiento inundado, de manera que el *Thetis*, estuviera lo suficientemente ligero para recibir aire a presión que le proporcionara la flotabilidad positiva.

Sólo quedaba esperar y conservar las fuerzas. A las ocho de la noche, los signos de actividad en la superficie cesaron. Parecía que el mundo los había olvidado. Poco a poco los hombres caían en letargo mortal, dificultando la concentración en los problemas presentes. El aire disponible era escaso, a pesar de ello, los tripulantes pasaron una noche tranquila. Pero intentarían, otra vez, la cámara de escape al día siguiente. A la mañana, la tripulación del destroyer *Brazen* divisó la popa del submarino proyectándose hacia fuera, rápidamente se aproximaron y se asombraron al ver a dos hombres salir de las profundidades: el capitán H. P. Oram, comandante de la Quinta Flotilla de Submarinos, uno de los invitados abordo y el teniente Woods, oficial de torpedos, ambos usando el aparato de escape Davis. Aproximadamente, una hora después aparecieron otros dos hombres, El maquinista principal, Walter Arnold y el ajustador Frank Shaw, proveedor del astillero Canmell Lair.

Los sobrevivientes informaron que las condiciones a bordo del *Thetis* se deterioraban cada hora. Los tripulantes débiles y desorientados y algunos inconscientes, no resistirían mucho tiempo. Mientras tanto, abajo sucedió algo grave. El tripulante encargado de la cámara de escape, sin lugar a dudas se aturdió y apenas consciente, olvidó soltar el engranaje de la escotilla superior, impidiendo abrirla desde el interior y no cerró la válvula de inundación al retornar al compartimento de motores. Fue el final. El agua de mar entró rápidamente, aumentó el nivel de dióxido de carbono y las 99 personas aún con vida en el *Thetis*, entraron en estado de inconsciencia hasta morir tranquilos y sin sufrir.

En la superficie los esfuerzos por rescatar al submarino continuaron. Los buzos intentaron ganar la entrada al submarino, pero fatalmente, el mal tiempo y los cables que conectaban al *Thetis* con el remolcador de salvataje de repente se soltaron.

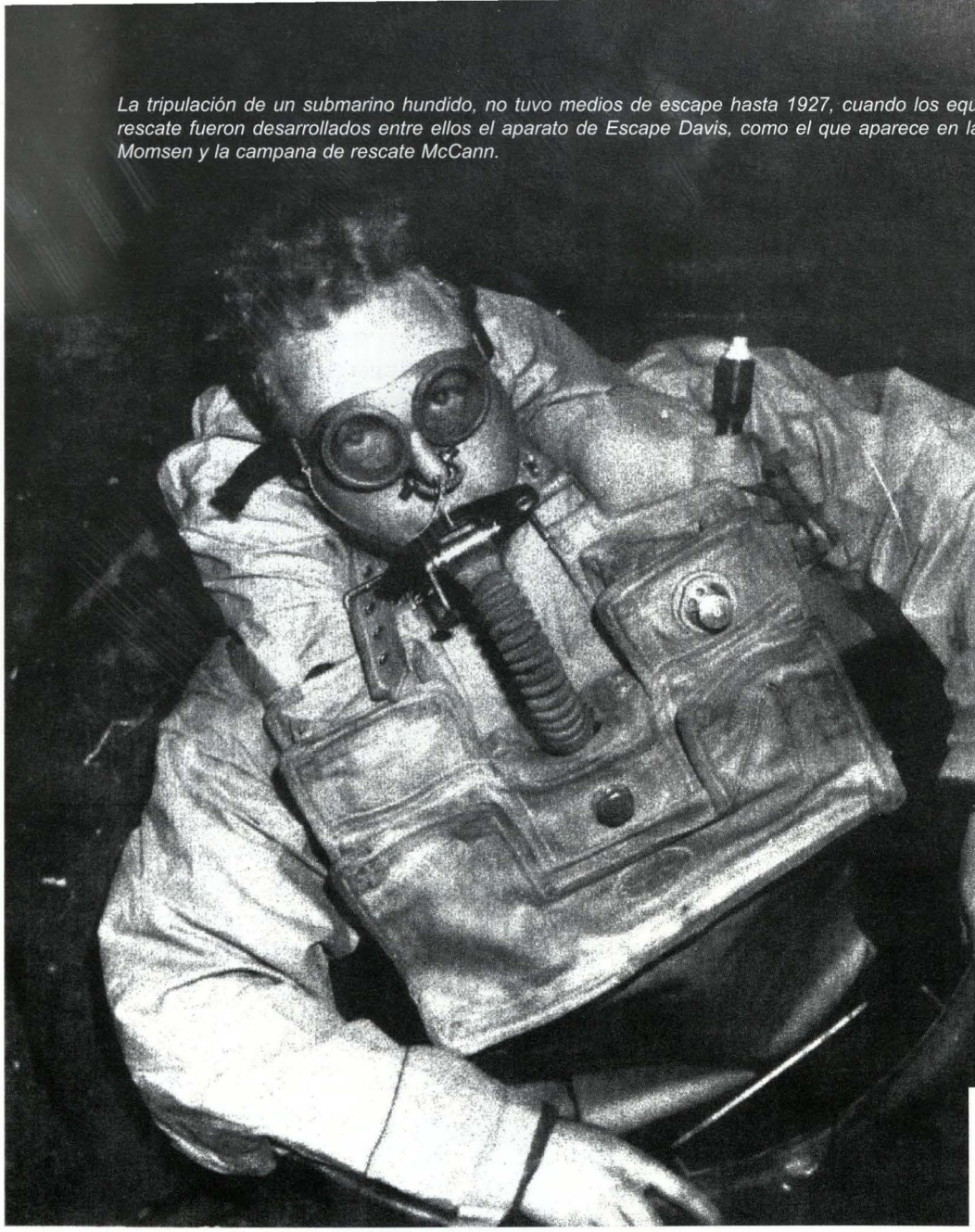


El diario London News, informó acerca del importante papel que desempeñó la campana en el exitoso rescate de los sobrevivientes del Squalus.

Descripción de la Campana de Rescate McCann

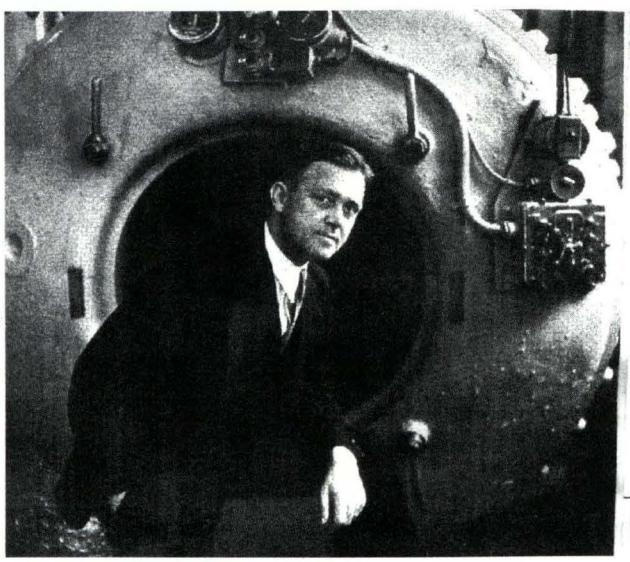
Consta de dos compartimientos divididos horizontalmente, el superior presurizado; recibe de la superficie la manguera de aire para el motor compresor que acciona el winche del cable de bajada, así como los cables eléctricos para teléfono y luces.
Un mamparo horizontal con escotilla estanca en el medio, separa los dos compartimientos. También se encuentra en éste el winche: el cable de bajada y en la parte baja se muestra la escotilla de Escape del "Squalus".
El diagrama inferior muestra los compartimientos inundados a popa del puesto central a saber: batería de popa de máquina de proa y popa así como el de torpedos de popa.

La tripulación de un submarino hundido, no tuvo medios de escape hasta 1927, cuando los equipos standards de rescate fueron desarrollados entre ellos el aparato de Escape Davis, como el que aparece en la figura, el pulmón Momsen y la campana de rescate McCann.

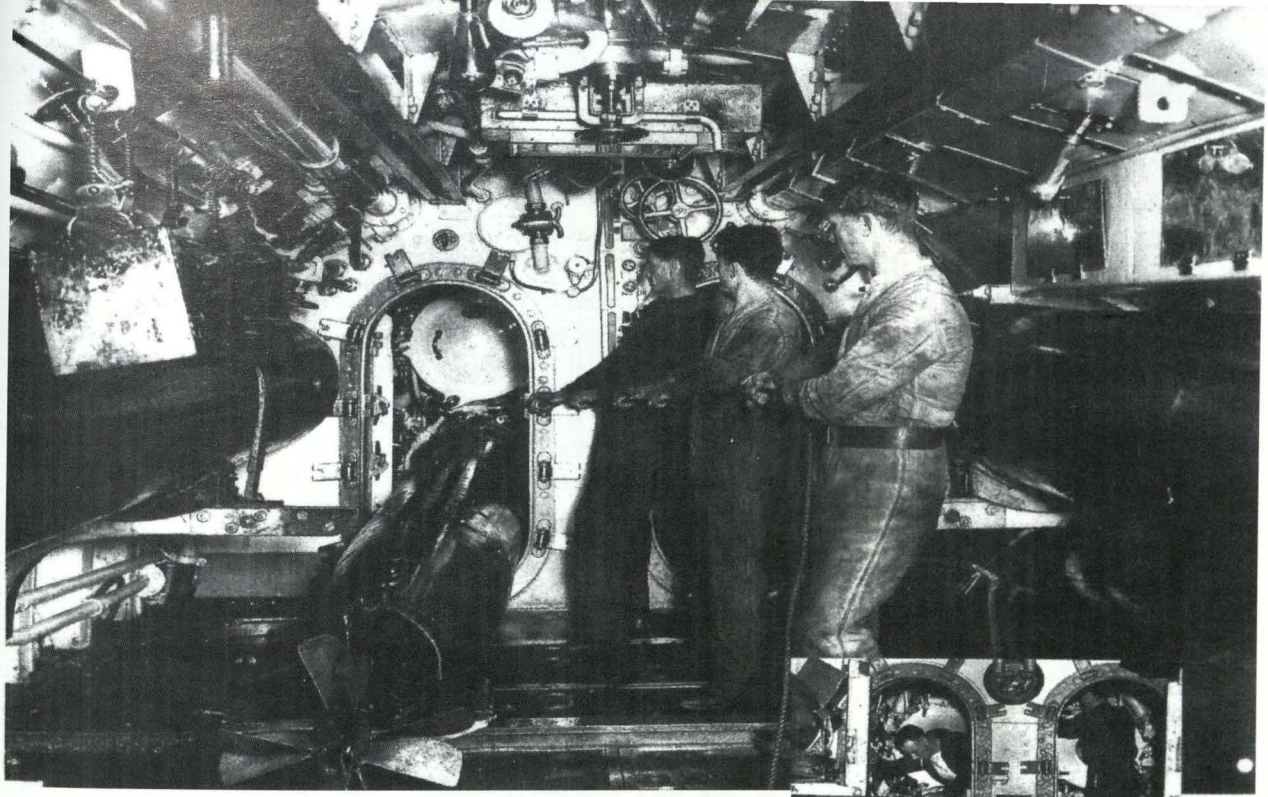




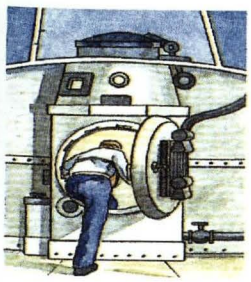
Charles B. Momsen demuestra su pulmón de escape, aparato portátil que permite a los atrapados en submarino hundido salir a superficie.

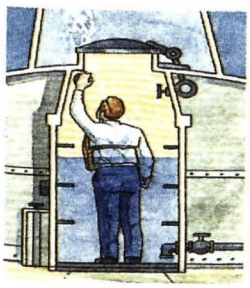


Monsen con la cámara de descompresión que él ayudo en su desarrollo.

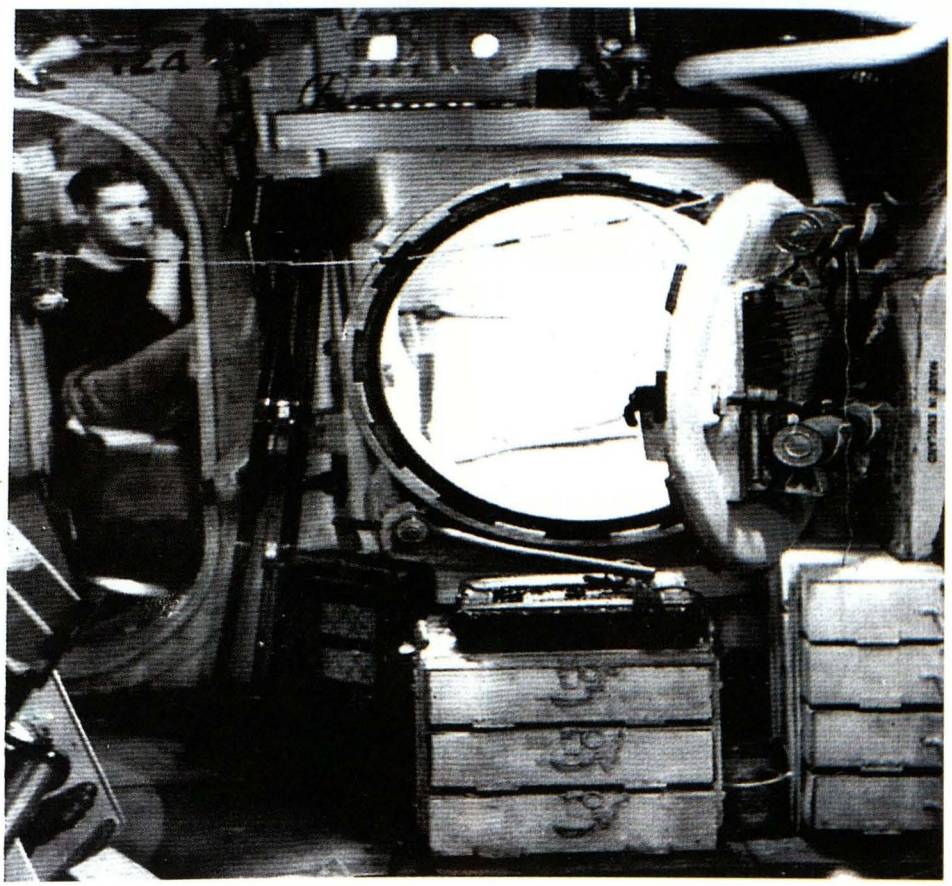


Fotografías tomadas frecuentemente de la proa de un submarino de la Marina británica, durante 1930.
Arriba: tripulantes cargan un torpedo a través de la puerta estanca del mamparo al tubo Nro. 4, los cierres de los tubos LT Nro. 5 y 6 están bajo el nivel de la cubierta y muy difíciles de alcanzar. Cuando se navega, la puerta (derecha) del mamparo se mantenía cerrada y asegurada todo el tiempo.







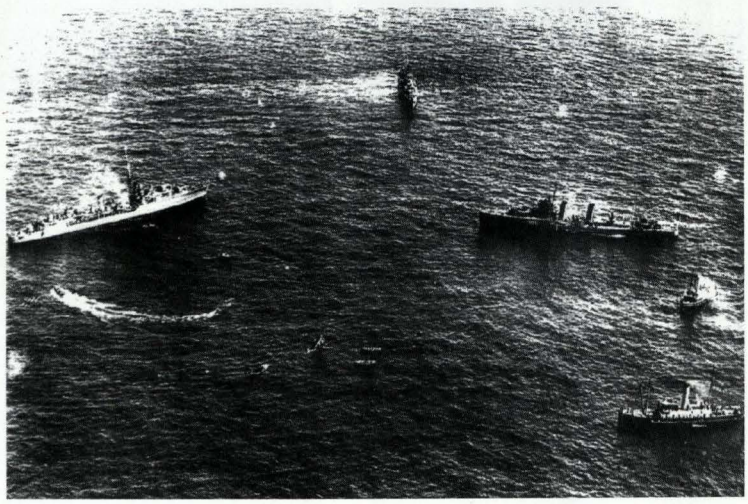


DESCRIPCIÓN DE LA CÁMARA DE ESCAPE DE LOS BRITÁNICOS

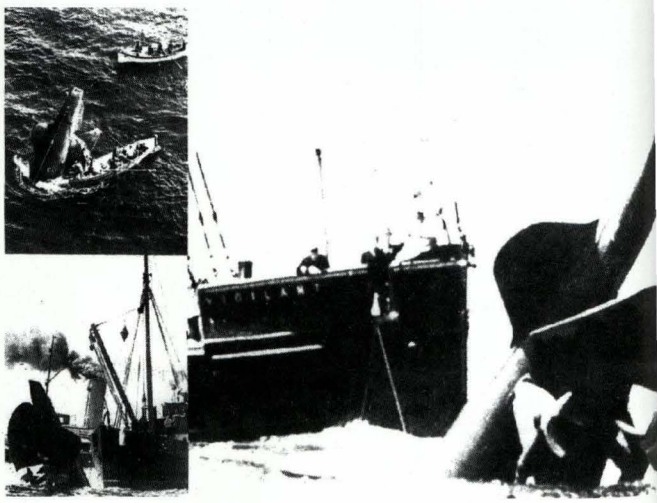
La cámara de escape de un submarino británico clase T, tiene puertas estancas circulares dan acceso por ambos lados. Las cajas que se encuentran estibadas a la derecha del diagrama contiene los aparatos de escape.
Usando el aparato de escape Davis - versión del pulmón Momsen – un tripulante entra a la cámara de escape (figura superior izquierda) y cierra la puerta estanca detrás de él, (figura central izquierda) el tripulante suelta la agarradera de la escotilla superior, después abre una válvula para inundar la cámara con agua de mar, (figura inferior izquierda) una vez que la cámara está inundada, el tripulante abre la escotilla superior y nada hacia la superficie. Después que la cámara ya no tenga agua otro tripulante entra y repite el procedimiento.

El *Thetis* y el *Squalus* fueron reflotados y reconstruídos extensivamente y se incorporaron nuevamente, en la guerra naval. Mientras que el *Thetis* fue comisionado como el HMS *Thunderboldt* y sirvió en el Mediterráneo hasta que fue hundido con toda su dotación en las costas de Sicilia por un buque escolta italiano el 14 de marzo de 1943, el *Squalus* fue recomisionado como el USS *Sailfish* y su carrera fue exitosa en el Pacífico.

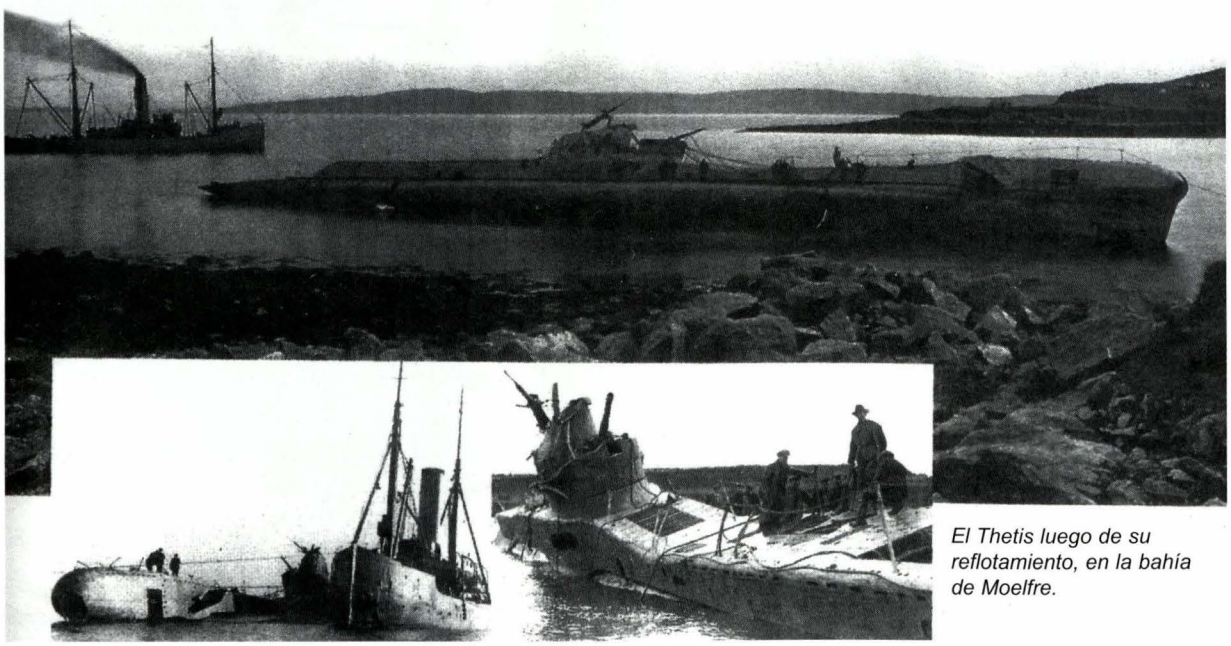
En diciembre de 1943, hundió un portaaviones japonés y luego rescató a los náufragos. Increíblemente, entre ellos se encontraban algunos sobrevivientes del USS *Seulpin*, tomados prisioneros por los japoneses un mes atrás. ⚓



Buques de Rescate convergen cerca de la emergente popa del Thetis, *aproximadamente al centro de la foto.*



Después que el último sobreviviente fue rescatado se amarraron cabos a la popa del submarino (foto alta izquierda) y un remolcador trató de izarlo (fotos parte baja izquierda y derecha) para que los buzos ingresaran al submarino hundido.



El Thetis luego de su reflotamiento, en la bahía de Moelfre.

El Thetis durante su salvataje.

PERDIDOS EN TIEMPOS DE PAZ

Entre la década del 20 e inicios de los 30 las marinas del mundo no incrementaron sus flotas submarinas, debido en parte a tratados que restringían la construcción de los mismos. Aquellos que fueron construidos ganaron en tamaño, lo que les faltaba en número. Además los nuevos submarinos británicos de la clase *M,* terminados a fines de la Primera Guerra Mundial se jactaban de tener cañones de 12 pulgadas, más apropiados para un acorazado que para un submarino. Uno de la clase *M-2*, posteriormente cambió su cañón de gran calibre por un hangar con catapulta para aviones 'explorador'. Los franceses aumentaron su flota en 1929 con el poderoso *Surcouf.* Con 360 pies de eslora, fue por muchos años el submarino más grande, un honor al que no renunciaron, poco antes de la Segunda Guerra Mundial.

Al término de la década de los 30, las posibilidades de otra guerra parecían aún poco probables. Alemania, desde que Hitler tomó el poder, reinició secretamente la construcción de los submarinos clase *U* y los japoneses e italianos también activaron sus flotas de guerra. Temerosos de lo que podía venir y con las lecciones de la Primera Guerra Mundial, aún frescas en sus mentes los Estados Unidos de Norte América y Gran Bretaña iniciaron la construcción de mayor número de submarinos de patrullaje que esperaban les daría la supremacía en futuros combates bajo el agua.

Dos desastres de submarinos, dominaron las primeras páginas de los diarios durante esos días. Ambos, con tecnología avanzada, ejemplos de las clases que tendrían más éxito en tiempos de guerra. El que se hundieran en tiempos de paz fue un triste recuerdo de los peligros todavía existentes, especialmente para sus tripulaciones.

Nota: De los dos desastres arriba mencionados el del *USS Squalus* fue tratado anteriormente en la Revista de Marina de julio – diciembre 2002.

Bibliografía

Spencer Dunmore. Lost subs from the Hunley to the Kursk, the grestest submarines ever cost and found. *Impreso por Da Capo Press, 2002.*



Fernando Elías Aparicio

Vicealmirante en retiro. Egresó de la Escuela Naval como alférez de fragata en diciembre de 1936. Ha servido en diversos buques y dependencias de la Marina. Es calificado en Submarinos e Hidrografía. Entre otros cargos, fue director de Hidrografía, Comandante de la Base Naval del Callao, Jefe del Estado Mayor General de la Marina, Comandante General y Ministro de Marina en el período de abril a diciembre de 1971.