

ABORDAJE EN LAS PROFUNDIDADES

José María TREVIÑO RUIZ



Si algo puede salir mal, saldrá mal.

Primera ley de Murphy.

El teatro de operaciones



L océano Atlántico, con sus 106 millones de kilómetros cuadrados, es el segundo del mundo en extensión, después del Pacífico, cubriendo el 20 por 100 de la superficie de la Tierra y llegando a tener una anchura de 3.000 millas en el hemisferio norte. Pues bien, a pesar de esas dimensiones gigantescas, resulta increíble que dos móviles desplazándose por esa inmensa masa de agua, y moviéndose en tres dimensiones, puedan llegar a encontrarse, pues la probabilidad es —como mínimo— de una contra 106 millones. Pero de acuerdo con la primera ley de Murphy, tan sólo una probabilidad es suficiente...

Así, sin saber su destino predeterminado por Murphy, el 3 de febrero ocurría un incidente en medio del Atlántico, cuando dos submarinos nucleares balísticos (SSBN), británico y francés, que habían salido de sus bases posiblemente hacía varios meses, hacían silenciosamente sus respectivas patrullas en alguna zona recóndita del Atlántico Norte lejos de las derrotas habituales de los buques mercantes y en aguas frías para mejorar las condiciones de propagación del sonido bajo la superficie del mar.

Un SSBN británico de 15.980 t en inmersión, el HMS *Vanguard* (S 28), había salido de su base de Faslane, en el Firth de Clyde, armado con 16 misiles balísticos intercontinentales Trident 2 (D5), con 48 ojivas nucleares, y se encontraba navegando en inmersión, posiblemente en una cota próxima a 100 metros y a una velocidad comprendida entre tres y cinco nudos, patrullando una zona al sur de Islandia, no muy alejada de su base escocesa.

Procedente de otra isla, Île Long, esta vez francesa, salía un segundo submarino nuclear de 14.335 t, *Le Triumphant* (S 618), portador de 16 misiles balísticos M45, cada uno de ellos armado con seis ojivas nucleares de 100 kilotonnes cada una, que arrumbaba hacia el noroeste para establecerse en patrulla en un lugar secreto del Atlántico Norte, en una zona igualmente al sur de Islandia.

La gestión del espacio marino

Y aquí empieza una serie de coincidencias que nos llevarían al accidente final. Las zonas de patrulla donde se establecen los submarinos balísticos (SSBN), a diferencia de lo que ocurre con los submarinos diésel convencionales (SSK) o con los nucleares de ataque (SSN), no se revelan a terceros países aunque sean aliados, pues estas patrullas con misiles balísticos intercontinentales, armados con varias cabezas nucleares, constituyen el pilar básico de la disuasión nuclear (*deterrence*) de los países que los poseen, y que tan sólo son cinco en todo el mundo: Estados Unidos, con 14 unidades de la clase *Ohio* de



SSBN *Le Triumphant*.

HMS *Vanguard*.

18.750 t en inmersión; Rusia, con tres gigantescos *Typhoon (Akula)* de 26.500 t y 12 unidades de las clases *Delta III* y *IV*; China, con tan sólo un SSBN, que podríamos calificar de obsoleto al ser de 1981, el *Xia*, de 6.150 t, si bien tiene un proyecto de construir cinco unidades de una nueva clase denominada *Jin*; y Francia y el Reino Unido con cuatro unidades cada una, cuyos submarinos cabezas de serie son precisamente los SSBN *Le Triomphant* y el HMS *Vanguard*.

Ambos colosos, francés y británico, deberían haber permanecido en sus respectivas zonas de patrulla un periodo de tiempo próximo a tres meses, con la terrible responsabilidad de que si en un momento dado recibían una señal radio de VLF —que penetra la superficie del mar para poder llegar a sus destinatarios cuando navegan a cota profunda— procedente del Elíseo o de Downing Street respectivamente, con la orden de destruir un objetivo estratégico, sus comandantes deberían ser capaces de cumplir su misión sin pestañear. De ahí que la zona de patrulla escogida debería estar lejos de cualquier interferencia electromagnética y alejada de las trazas acústicas de los buques mercantes.

Cualquier oficial submarinista, por moderno que sea, conoce perfectamente lo que es el *Water Space Management*, o gestión del espacio marino, equivalente al control del espacio aéreo de los aviones. Así, las derrotas de los submarinos se comunican por unos mensajes denominados *subnotes*, que describen el movimiento de unos «cajones» de unas dimensiones estándar, en los que se encuentra un sólo submarino que se mueve a una velocidad determinada por una derrota específica, comunicada a todas las naciones aliadas que tienen submarinos.

Los responsables de la seguridad de estas navegaciones son las Autoridades Operativas de Submarinos (SUBOPAUTH), que en el caso español es el comandante de la Flotilla de Submarinos de Cartagena, y que tiene la alta responsabilidad de comprobar que todas las derrotas de sus submarinos se encuentran libres de interferencias con otros buques aliados. En cualquier sala de operaciones de las flotillas de submarinos están representadas las diferentes derrotas de todos los submarinos que se encuentran en la mar, con sus zonas de patrullas y NOI (*notice of intention*) incluidos. De esta forma, igual que se hace con el tráfico aéreo, se corrigen las interferencias y se evitan posibles colisiones e incidentes.

En el caso que nos ocupa, el procedimiento seguido con los submarinos balísticos (SSBN) es diferente, pues solamente si hay un acuerdo bilateral o MOU (memorando de entendimiento), se comunica una nación a otra la situación y las zonas de patrulla de sus respectivos submarinos balísticos. Es decir, en este caso, la Marine Nationale francesa y la Marina británica deberían haber conocido con anterioridad la situación de sus respectivos submarinos balísticos nucleares de acuerdo con sus acuerdos bilaterales, pues además mantienen oficiales de enlace tanto en el Estado Mayor del vicealmirante ALFOST (Almirante de la Fuerza Estratégica Francesa) como en el Cuartel General de Northwood, Reino Unido, donde tiene su puesto de mando un contralmirante británico con la denominación de FOSM (*Flag Officer Submarines*).

También es cierto que durante más de medio siglo ha habido submarinos balísticos, soviéticos primero y rusos después, que nunca comunican su posición a las naciones occidentales con más de un SSBN en la mar en todo tiempo, sin que nunca hubiera una colisión con alguno de ellos. Posiblemente porque no eran tan silenciosos como los HMS *Vanguard* y *Le Triumphant*, pero no es menos cierto que los sofisticados equipos de escucha de ambos buques, entre ellos sus sonares de casco TMSL Type 2054 y Thomson Sintra DMUX 80, respectivamente, les permiten detectar a un delfín que se mueva en sus proximidades y, con mucha más razón, un gigantesco submarino nuclear navegando con una turbina de vapor moviendo una gigantesca hélice a través de un engranaje.

Murphy jamás descansa

Por último, hay que admitir que ambos submarinos sufrieron un auténtico caso de mala suerte, pues aunque cada uno de ellos desconociera las zonas de patrulla del otro, y sus sensores y operadores no hubiesen sido capaces de detectarse en inmersión, la coincidencia en el tiempo y en su situación geográfica no era suficiente para colisionar, ya que los submarinos se mueven en tres dimensiones, como los aviones, pero... ¡también coincidieron en la cota de profundidad! ¿Cien, doscientos, trescientos metros?

El caso es que en la noche del 3 al 4 de febrero, el submarino balístico nuclear francés *Le Triomphant* embistió con su proa un costado del HMS *Vanguard*, sexto buque de la Marina británica en llevar este nombre, tradicionalmente reservado a buques de línea. Los daños fueron considerables en la proa y en el timón de buceo de estribor del submarino francés, aunque su sonarista de guardia no debía estar muy atento a los incidentes de la navegación, pues el propio Ministerio de Defensa galó emitió un comunicado oficial el día 6 de febrero en el que explicaba: «Durante su regreso de una patrulla, el submarino nuclear lanzador de misiles *Le Triomphant* ha chocado con un objeto sumergido, probablemente un contenedor».

Y ahora viene la pregunta la pregunta del experto: ¿cómo se puede confundir la colisión con un submarino de 16.000 t con el impacto de un contenedor de 30 t? Si en una carretera no es igual impactar con una bicicleta que con un camión, en el caso que nos ocupa este ejemplo vale. La reacción lógica de todo submarino al sufrir un impacto en la proa es hacer superficie inmediatamente para comprobar los daños, que en caso del submarino francés debieron inutilizar su equipo de escucha pasiva principal, ya que esos daños afectarían a la presentación y funcionamiento del equipo sonar Thomson Sintra DMUX 80.

El submarino británico salió mejor parado, pues el impacto recibido fue lateral, por lo que posiblemente sus daños se redujeran a un lastre abollado o un tanque dañado. En este tipo de buques el costado suele estar protegido por un recubrimiento anecoico, que además de reducir la firma acústica hacia el exterior actuó de amortiguador del golpe. Únicamente un impacto por la aleta podría haberle dañado los timones de buceo de popa o incluso alguna cuaderna. El HMS *Vanguard* fue visto entrando con remolcadores en su base de Faslane en Escocia.

Las consecuencias

Tanto el HMS *Vanguard* como *Le Triomphant* deberán varar y pasar en dique seco una buena temporada mientras se comprueban, exhaustivamente, no sólo los daños visibles sufridos, sino también los posibles daños estructurales en sus cuadernas, tubos lanzatorpedos, timones de buceo, etc., que puedan

afectar a la seguridad en inmersión. No olvidemos que estos submarinos pueden bajar a más de 400 metros de profundidad, y el mínimo fallo a esa cota puede suponer la pérdida del buque. Después de un concienzudo reconocimiento vendrán las largas y costosas reparaciones; recordemos el triste caso del también británico *Tireless*, que estuvo un año amarrado en un muelle de Gibraltar para corregir tan sólo una pequeña fuga del sistema de refrigeración del reactor.

La buena noticia en este caso fue la pequeña velocidad a que colisionaron ambos submarinos, por lo que los cascos resistentes, donde se encuentran el reactor y los misiles, no sufrieron daños que comprometiesen su estanqueidad. Asimismo, ni los 111 marinos franceses ni los 135 británicos de las dotaciones sufrieron daño alguno, ni el Atlántico ningún tipo de contaminación. Y de esto último debemos congratularnos todos por las graves consecuencias que el inmenso potencial nuclear transportado en ambos buques hubiera tenido para el medio ambiente que nos rodea.

La mala noticia es que este incidente, con toda seguridad, les cueste el mando a los dos capitanes de navío que mandaban los submarinos, y posiblemente las responsabilidades lleguen a cotas más altas. Paralelamente, para mantener la disuasión nuclear permanente de Francia y el Reino Unido, otros dos submarinos nucleares balísticos deberán hacerse a la mar, algo que creemos llevará algún tiempo, pues los SSBN tienen un apretado programa de adiestramiento y mantenimiento, con un calendario establecido que es difícil variar.

