

ALAS SOBRE EL MAR EN LA 2DA. GUERRA MUNDIAL

Portaaviones en acción

EUGENIO LUIS BÉZZOLA

765

El contraalmirante **Eugenio L. Bézzola** egresó de la Escuela Naval en 1948 como guardiamarina de Infantería de Marina (Promoción 75). Posteriormente fue destinado a cursar estudios en la Universidad de Buenos Aires de donde egresó en 1953 con el título de Ingeniero en Telecomunicaciones. Ejerció la docencia en el Instituto Tecnológico de Buenos Aires entre 1963 y 1969.

Hasta 1984, prestó servicios en cargos relacionados con su especialidad, en la Dirección de Bienestar y en la Jefatura de Logística del Estado Mayor General Naval, que fue su último destino en actividad antes de pasar a situación de retiro, a su solicitud, en abril de 1984.

BOLETÍN DEL CENTRO AVAL

Número 800 Volumen 118

Octubre, noviembre y diciembre de 2000

Recibido: 17 de julio de 2000



766

La *HMS Formidable* fue la cuarta nave con este nombre en la Armada Real; la primera data de 1777. Fue ordenado el 19 de marzo de 1937. Su construcción se inició el 17 de junio del mismo año en el astillero Harland and Wolff de Belfast, Irlanda del Norte, donde fue botado el 17 de agosto de 1939 y completado el 24 de noviembre de 1940.

Para información de los orígenes y características de esta nave, ver *HMS Illustrious* (BCN No 798).

HMS *Formidable* (Noviembre de 1940-Julio de 1941)

Llevó a cabo el adiestramiento inicial (Work Up) en aguas de Scapa Flow (Islas Orcadas-Norte de Escocia), terminado el cual el 12 de diciembre de 1940, se incorporó a la "Flota Metropolitana" (Home Fleet) con apostadero en esa base de la que fue destacado para formar con los cruceros *Berwick* y *Norfolk* el grupo de caza "K" con base en Freetown (Sierra Leona-África Occidental) en búsqueda del "aco-

razado de bolsillo" *Admiral Scheer* en operaciones en el Atlántico, contra el tráfico marítimo británico.

Las graves averías sufridas en el Mediterráneo por el *Illustrious*, el 10 de enero de 1941, como consecuencia de ataques aéreos alemanes (BCN No 798), determinaron que en ese mes se dispusiera el desplazamiento del *Formidable* a Alejandría. Durante el viaje, vía el Cabo de Buena Esperanza, participó en la campaña del África Oriental donde, el 2 de febrero, sus aviones minaron y bombardearon el puerto de Mogadiscio en la Somalia italiana. Posteriormente llevaron a cabo ataques con bombas, torpedos y lanzamiento de minas contra naves de guerra e instalaciones en la base naval en Massawa en Eritrea. Estas incursiones se efectuaron los días 13 y 21 de febrero y 1o de marzo de 1941. Los daños provocados no fueron sustanciales, en parte porque los italianos aún no habían concentrado en esa base sus buques destacados en el Mar Rojo.

La participación del *Formidable* en las operaciones en el África Oriental italiana se debieron en parte a la imposibilidad de su arribo al puerto egipcio, demorado por hallarse el Canal de Suez bloqueado como consecuencia de las minas lanzadas por la "Luftwaffe".

"A partir de fines de enero, la navegación por el canal se vio recurren-

temente afectada por los naufragios causados por las minas alemanas, en ocasiones del tipo acústico para las que no había medios para neutralizarlas. Para la RAF significó la necesidad de reforzar las defensas en la zona, un requerimiento adicional a los ya sobreexigidos medios aéreos involucrados en Grecia (*), Malta, Libia y el África Oriental". El Ejército, a su vez, veía restringido el único acceso directo para recibir abastecimientos desde fuera del área del Mediterráneo.

(*) Italia había invadido Grecia el 28 de octubre de 1940. El gobierno heleno limitó, inicialmente, el ofrecimiento de ayuda a la isla de Creta para posteriormente aceptar tropas británicas en su territorio continental cuando en febrero de 1941 se sintió amenazado por tropas alemanas apostadas en Bulgaria con intenciones de atacar el país.

Durante su pasaje a Alejandría vía el océano Índico y el Mar Rojo, la dotación aérea del *Formidable* estaba dada por las escuadrillas: 803 equipada con doce "Fulmar" (caza) y las 826 y 829 con doce y nueve "Albacore" (bombardero, torpedero, reconocimiento) respectivamente.

Finalmente el portaaviones logró surcar el canal el 10 de marzo de 1941.

A su arribo al puerto egipcio, la dotación de cazas fue reforzada con los "Fulmar" sobrevivientes de la dotación del *Illustrious* y de la defensa aérea de Malta durante el mes de enero; por consiguiente a las mencionadas se agregó la escuadrilla 806 con ocho "Fulmar". Estos cazas estaban tripulados por dotaciones experimentadas, que después de volar los "Skua" habían sido adiestradas en el nuevo avión. Por su parte los "Albacore" de las escuadrillas 826 y 829 eran los primeros en salir al mar, conducidos por pilotos que habían volado "Swordfish" en el Canal de la Mancha, antes y después de la evacuación de Dunquerque.

En su primera misión, el *Formidable* zarpó con la Flota del Mediterráneo para dar cobertura a un convoy con destino a Malta. El 17 de marzo los "Albacore" atacaron la navegación italiana en aguas de Trípoli, hundiendo un carguero, mientras que los cazas de la "803" abatieron dos exploradores de la "Regia Aeronautica"

Gaudo y Matapan

El 4 de marzo de 1941 los británicos iniciaron el traslado de tropas y material desde el Norte de África a Grecia (Ope-

ración "Lustre"). El *Formidable* formó parte de las fuerzas encargadas de dar cobertura a los convoyes que cruzaban el Mediterráneo.

Previamente el almirante Cunningham había informado al Almirantazgo que dejaba constancia del grave riesgo que se estaba tomando, fundamentalmente debido a la debilidad de los convoyes y los puertos de arribo para defenderse de ataques aéreos.

Requerimiento alemán

Tema: Situación estratégica naval en el Mediterráneo
Del: Oficial Naval de enlace en Roma
Al: Estado Mayor Naval Italiano
Fecha: 19 de marzo de 1941

"El Estado Mayor Naval Alemán considera que en la actualidad sólo hay un acorazado británico, el *Valiant*, totalmente listo para operar en el Mediterráneo Oriental. No se cree que otras unidades pesadas serán retiradas del Atlántico en un futuro cercano. Tampoco es probable la presencia de la "Fuerza H" en el Mediterráneo".

"De modo que la situación es favorable para la Armada Italiana como nunca antes. El intenso tráfico entre Alejandría y los puertos griegos constituye un blanco importante para las fuerzas navales italianas".

"El Estado Mayor Naval Alemán considera que la presencia de unidades italianas en el área al Sur de Creta interferirá seriamente con ese tráfico y puede conducir a la interrupción total del desplazamiento de tropas, especialmente porque los transportes están inadecuadamente protegidos".

Para responder al requerimiento alemán el acorazado *Vittorio Veneto* zarpó de Nápoles a 2100 del 26 de marzo de 1941 con cuatro destructores conformando el Grupo "Y" de una flota integrada además por los Grupos:

"X", 3ra División de cruceros (con cañones de 8"), *Trieste*, *Trento* y *Bolzano* con tres destructores, que bajo el comando del almirante Sansonetti zarpó de Brindisi y "Z", 1ra División de cruceros (con cañones de 8"), *Zara*, *Fiume*



El crucero Trieste seguido por el Bolzano
En el fondo a la izquierda los cruceros Polay Zara.

768

y *Pola*, 8a División de cruceros (con cañones de 6"), *Abruzzi* y *Garibaldi* y seis destructores, los tres primeros bajo el comando del almirante Cattáneo, zarparon de Tarento mientras que los dos cruceros livianos lo hicieron desde Brindisi.

Comparada con los buques británicos disponibles en el Mediterráneo oriental, esta flota tenía superioridad en velocidad y capacidad artillera en los cruceros, pero carecía de radar, no disponía de un componente aeronaval bajo su control directo excepto los aviones embarcados y su enlace con la "Superaero" era lento y complicado con relación al existente entre la RAF y la Armada Real, que además contaba con mejor información procedente de la inteligencia de las comunicaciones.

El *Vittorio Veneto* (incorporado el 28-04-40) junto a su gemelo *Littorio* (06-05-40) era uno de los pocos acorazados modernos comisionados en esa fecha. Los otros eran el *Bismarck* (24-08-40), *King George V* (11-12-40) y *Tirpitz* (25-02-41). Si se toma en consideración el período de adiestramiento inicial y la corrección de fallas pos entrega por parte del astillero, el número de los completamente operativos entonces, se reducía a los tres primeros.

En los acontecimientos que se sucederían, la presencia y el accionar de unos pocos biplanos de aspecto obsoleto conducirían a trastocar una posible victoria en un desastre.

En Alejandría, el 26 de marzo, el comandante de la "Flota del Mediterráneo", almirante Andrew B. Cunningham, recibió del Almirantazgo información, proveniente de mensajes descriptados, que indicaban que algún tipo de operación se estaba gestando al Sur de Creta en relación con el tráfico marítimo con Grecia, aunque no se podía saber si la acción contra los convoyes sería encarada por la aviación o tendrían también participación unidades de superficie.

El 25 de marzo, un despacho de la "Luftwaffe" ordenaba que todos los cazas bimotores en Libia debían volar a Palermo para operaciones especiales. Otro mensaje de la Armada italiana establecía que el 25 era el día -3 para una operación en la cual estaba involucrado el comando de la isla de Rodas. El 26 otros despachos ponían en evidencia el reconocimiento y ataques aéreos sobre aeródromos aliados en el Egeo, que precederían y acompañarían una cierta operación. Además se requería información sobre los convoyes británicos desplazándose entre Egipto y Grecia.

Preventivamente Cunningham dispuso la suspensión de la partida de un convoy desde El Pireo, Grecia, mientras que a otro que se dirigía hacia el Norte se le ordenó regresar.

Al vicealmirante Pridham Wippel que se encontraba en el Egeo con los cruceros *Orion*, *Ajax*, *Perth* (australiano) y *Gloucester* y cuatro destructores, se le comunicó que debía encontrarse el amanecer del día 28 al Sudoeste de la isla de Gaudo (al Sur de Creta).

El *Gloucester* era motivo de preocupación porque tenía problemas con uno de los ejes propulsores por un exceso de huelgo entre éste y el arbotante, circunstancia que limitaba, por prevención, su velocidad máxima a 24 nudos.

Poco después del medio día del 27 un bote volador "Sunderland" informó haber avistado tres cruceros y un destruc-



El crucero pesado Zara.

tor a 75 millas al Este de Sicilia con rumbo a Creta. Por su parte el comandante italiano, almirante Iachino, recibió un mensaje del *Trieste* informando de dicho avistaje.

El mensaje del "Sunderland" fue descifrado por los italianos llegando a la conclusión de que los otros buques propios no habían sido vistos por el explorador debido a la bruma. De cualquier manera ante tal información consideraron que probablemente los británicos suspenderían el tráfico entre Noráfrica y Grecia y por lo tanto la misión ya no tenía sentido, sin embargo la misma prosiguió, según algunas fuentes por razones políticas, al haberse originado en un requerimiento alemán.

La "Supermarina" también había captado el mensaje del "Sunderland" pero no alteró la directivas iniciales al almirante Iachino.

Por su parte el almirante Cunningham ordenó que la Flota se preparase a salir esa noche, fuera de la mirada de los aviones de observación del adversario. Como medida de discreción se dispuso se aparentase en lo posible la actividad normal en puerto y no la previa a una zarpada.

Cabe observar que en Alejandría los italianos contaban con informantes atentos a los movimientos de las naves británicas, por lo que es difícil de entender como se podía aparentar una permanencia normal en puerto, cuando en aquellos tiempos eran necesarias varias horas previas a la zarpada para iniciar calderas, actividad difícil de disimular.

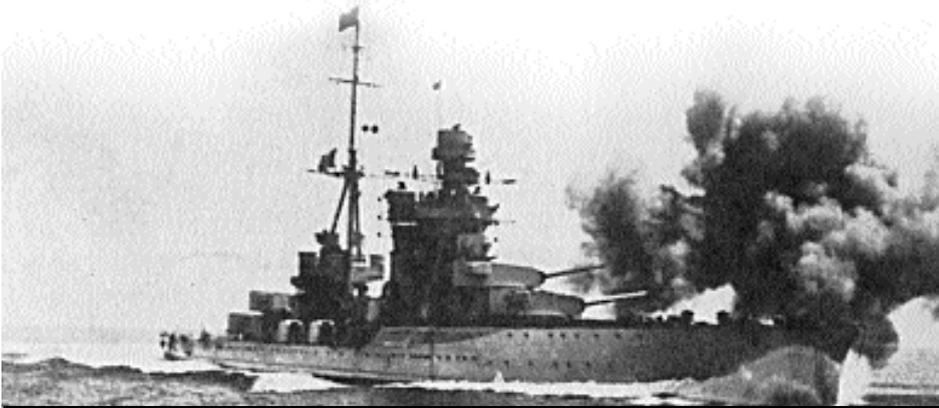
El almirante británico fue más allá; durante la tarde se fue a jugar al golf con el cónsul japonés en Alejandría portando equipaje como para pasar la noche en tierra.

Los acorazados *Warspite*, *Barham* y *Valiant* (*), el *Formidable* y los destructores *Greyhound*, *Griffin*, *Hotspur*, *Havock*, *Jervis*, *Janus*, *Mohawk*, *Nubian* y *Stuart*, se hicieron a la mar esa noche con un accidente: el *Warspite* pasó cerca de un banco de barro que obstruyó los condensadores disminuyendo su velocidad de 24 a 20 nudos.

(*) Los tres acorazados británicos eran veteranos de la Iª Guerra con distintos grados de modernización.

Mientras tanto el almirante Iachino recibía información de Rodas indicando que un avión de reconocimiento había comprobado que a las 1400, la flota británica se encontraba en Alejandría

En el amanecer del 28, la flota italiana navegaba en tres grupos con rumbo 130. El "X" (3 "Trieste") a 10 millas por la amura de babor del *Vittorio Veneto*, mientras que el "Z" (3 "Zara" y 2 "Abruzzi") se encontraba 20 millas a babor del Grupo "Trieste".



El crucero pesado Fiume

770

El acorazado catapultó su avión a 0600 con orden de explorar un área de 100 por 20 millas y luego dirigirse a la isla de Leros.

El "RO43" informó, 43 minutos más tarde, haber avistado cuatro cruceros y cuatro destructores navegando al Sudeste a unas 50 millas del *Vittorio Veneto*, que incrementó su velocidad en la presunción de que además podía haber un convoy en las cercanías.

También en el amanecer del mismo día, el *Formidable* lanzó cuatro "Albacore" y un "Swordfish" como exploradores. A 0722 uno de ellos informó de cuatro cruceros y cuatro destructores en 34° 22'N y 24° 47'E y a 0740 otro dijo haber avistado cuatro cruceros y seis destructores en 34° 05'N y 24° 26'E. Como las posiciones informadas correspondían aproximadamente a las de los cruceros de Pridham Wippel, tanto éste como Cunningham supusieron que los buques avistados eran los cruceros británicos.

También en la nave almirante italiana consideraron erróneo el informe recibido a 0900 de una isla del Dodecaneso que daba cuenta del avistaje aéreo de un portaaviones, dos acorazados, nueve cruceros y catorce destructores en el

"sector 3836/0", con rumbo 165° y 20 nudos. Pero como precisamente la fuerza italiana se encontraba en el mismo sector, el almirante italiano hizo notar al comando de Rodas la comisión de un craso error.

Las suposiciones británicas respecto de la identidad de los cruceros serían desvirtuadas a 0802 cuando desde el *Orion* se avistaron los cruceros del grupo "X" ("*Trieste*").

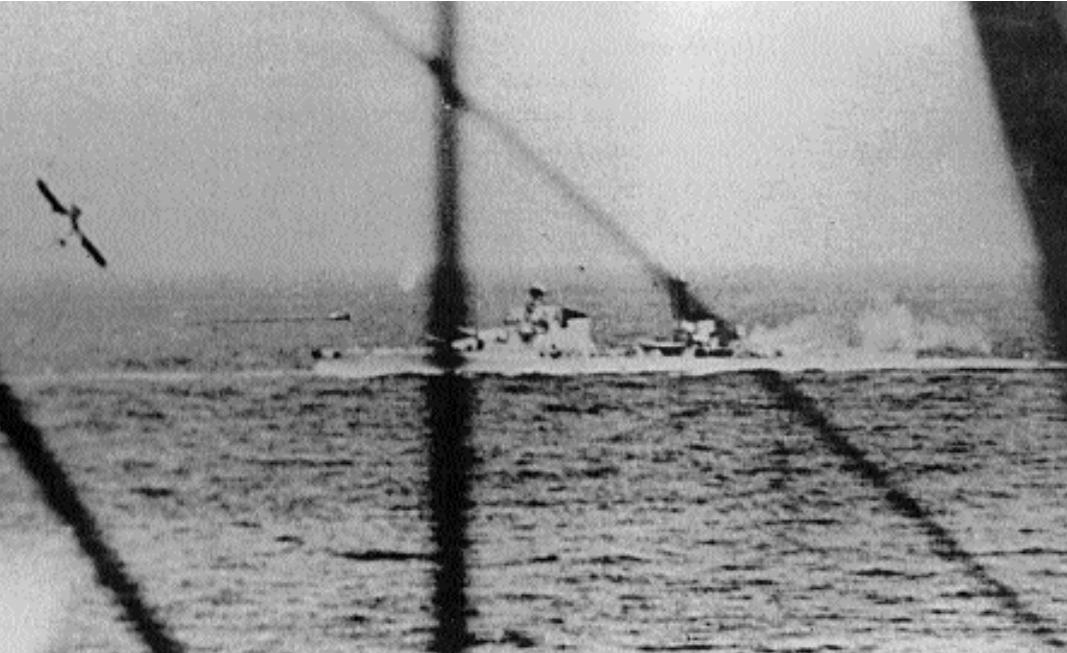
El mensaje de avistaje fue recibido en el *Warspite* a 0827 dando cuenta de la presencia de tres cruceros enemigos con rumbo hacia el Este, 18 millas al Norte de las naves de Pridham Wippel.

Por su parte el almirante Iachino había recibido un mensaje de un explorador lanzado por uno de sus buques informando que a 0643 había avistado cuatro cruceros e igual número de destructores, navegando a unos 18 nudos con rumbo S.E. a 50 millas de la fuerza propia. El comandante italiano dispuso incrementar la velocidad a 30 nudos en procura de lo que prometía ser una caza fructífera.

Cuando, a 0802, el *Orion* avistó el primer crucero italiano, éste, que resultó ser el *Trieste*, también avistó la nave insignia de Pridham Wippel.



Los acorazados Valiant, Barham y Warspite



Uno de tres cruceros italianos, bajo ataque de la aviación naval británica.

En su informe posterior el almirante británico expresaría: “En conocimiento de que las naves de esa clase superaban a los propios en alcance de su artillería y velocidad y por lo tanto podían mantenerse a la distancia que les conviniese, tomé la decisión de llevarlos hacia nuestra formación de batalla”.

La artillería de 8 pulgadas de los cruceros pesados italianos superaba en unas 4.000 yardas a los cañones de 6 pulgadas de las naves británicas.

Los cuatro cruceros y destructores de Pridham Wippel cayeron al rumbo 140° e incrementaron su velocidad a 28 nudos, incluido el *Gloucester*, que era motivo de honda preocupación.

A 0812 los perseguidores abrieron fuego a 26.000 yardas; cuando la distancia disminuyó a 24.000, el *Gloucester* respondió pero todos sus salvos resultaron cortas.

En cumplimiento de órdenes de su almirante, la formación italiana cesó el fuego y cambió de rumbo al Oeste en dirección al encuentro con el resto de su fuerza. Los cruceros británicos, con la directiva de mantener contacto, los siguieron; la trampa italiana estaba armada para ser acorralados entre el grupo “X” (*Trieste*) y el “Y” (*Vittorio Veneto*).

“Mientras las dotaciones de las torres del *Orion*, se encontraban sentadas sobre las mismas disfrutando el sol, un oficial en el puente, dejó de masticar un sandwich para decirle a un colega del estado mayor: “¿qué acorazado es ese que se ve allí?, yo creía que los nuestros se encontraban a millas de distancia”.

A 1100 la nave almirante italiana disparó las primeras salvas contra las sorprendidas naves británicas que invirtieron su rumbo alejándose a alta velocidad protegidas por cortinas de humo.

“En el puente del *Perth* alguien dijo “Caray ¿qué es eso?”. “Desde el Norte una gran nave se acercaba velozmente, obviamente enemiga que disparó su primera andanada. Invertimos el rumbo anticipándonos a la orden de Pridham Wippel y en pleno giro arribaron los proyectiles enemigos. No tenía idea de que los piques de quince pulgadas fueran tan grandes. La segunda salva horquilló al buque bandera; en esas circunstancias comenzaron a desplegarse las cortinas de humo aunque tres o más salvas volvieron a horquillar el *Orion* antes de que el humo lo cubriera. Navegábamos a 32 nudos. El *Gloucester* soportó el esfuerzo. Yo no tenía idea de que los italianos fuesen capaces de disparar como lo hacían. La distancia era de unas 29.000 yardas y prácticamente cada salva horquillaba. Cuando el *Orion* quedó protegido por humo, el acorazado pasó a horquillar el *Gloucester* que quedó rodeado de piques” (Capitán Sir Philip Bowyer-Smith, comandante del *Perth*).

Mientras tanto Cunningham, a 80 millas, navegando a 22 nudos, (el jefe de ingeniería de flota había intervenido para

mejorar la velocidad del *Warspite*), recibía los mensajes interceptados de Pridham Wippel a sus cruceros en escape: "Producir humo con todos los medios disponibles"; "caer simultáneamente a 180"; "proceder a máxima velocidad". Los informes indicaban una situación muy comprometida dada la mayor velocidad de las naves italianas, que inevitablemente acortarían distancias y harían valer su superioridad artillera para destruir los cruceros británicos.

La distancia era de 26.000 yardas y el tiro del acorazado muy preciso. Un proyectil de 15" (380 mm) hizo impacto cerca del *Orion* causando daños menores.

"Al cabo de una media hora, el *Gloucester* informó que el enemigo había cesado el fuego y que la distancia al mismo se estaba incrementando".

¿Qué milagro había ocurrido para que los italianos desistieran de la persecución?

La salvación se hizo presente cuando "a 1127, cuando todo parecía perdido llegaron los aviones del *Formidable*".

A partir de 0800, en el comienzo de los acontecimientos, en el portaaviones se preparó un ataque con torpedos y como existían dudas respecto de la composición del adversario la mitad de ellos fue graduada para acorazados y el resto con una menor profundidad.

Seis "Albacore", acompañados por dos cazas "Fulmar" constituirían la fuerza de ataque al mando del capitán de corbeta Gerald Saunt, comandante de la escuadrilla 826. La primera salida fue suspendida cuando los cruceros italianos abandonaron la persecución de los británicos para replegarse sobre su fuerza principal.

El almirante Cunningham deseaba demorar el ataque aeronaval porque quería estar lo más cerca posible con sus buques de batalla y de esa manera terminar con los adversarios que estuviesen averiados; de

otra manera aunque la velocidad de éstos fuera reducida como consecuencia de impactos de torpedos, no podrían ser alcanzados.

Obsérvese que los británicos, con los escasos medios aeronavales disponibles, seguían considerando el ataque con aviones un medio para dañar una nave adversaria que sería finalmente destruida por la artillería. Tal premisa se ratificaría poco después en las acciones que condujeron al hundimiento del *Bismarck* y desvirtuada cuando EE.UU. y Japón hicieron valer su poderío aeronavales para decidir por sí mismos el resultado de una operación.

El *Formidable* lanzó los seis "Albacore" y dos "Fulmar" a 0956, tres minutos más tarde Cunningham informó a Pridham Wippel "Fuerza de ataque con torpedos en camino" que pareció haber sido interpretado como una posibilidad de ataque aéreo enemigo porque cuando sobrevolaron los buques británicos fueron recibidos con una barrera de fuego AA. Posteriormente dos "Ju 88" (BCN No 792, pág. 800) picaron desde el sol para atacar los "Albacores" pero fueron repelidos por los "Fulmar" (BCN No 792, pág. 805) siendo derribado uno de ellos.

A 1127 cuando la persecución y cañoneo italiano llevaba casi media hora, los "Albacores" iniciaron su ataque sobre el *Vittorio Veneto* en dos grupos de tres máquinas, el primero desde estribor al tiempo que el acorazado caía 120 grados por lo que dos torpedos fueron lanzados sobre el través de esa banda mientras que el tercero lo fue sobre amura de estribor, al tiempo que el otro grupo lo hacía sobre amura de babor. Los británicos creyeron haber logrado un impacto, observaron un giro completo de 360 grados del acorazado al tiempo que dejaba de hacer fuego sobre los cruceros británicos. También apreciaron que se había detectado y así lo informaron a su regreso.

Ningún torpedo había hecho impacto, dos pasaron delante de la proa y cuatro por detrás de la popa.

Desde el *Vittorio Veneto* avistaron poco antes de 1100, a los cuatro cruceros británicos aproximándose en seguimiento del Grupo "X"; a 23.000 metros abrieron fuego al tiempo

que se ordenaba al almirante Sansonetti invertir el rumbo para combatir al enemigo. Observaron cómo los cruceros británicos se alejaban rumbo al Sur a gran velocidad produciendo humo y realizando brascas caídas de 30 grados.

El almirante Iachino se alegró cuando le informaron que se acercaban aviones propios identificados como "CR 42" (también biplanos) creyendo que se trataba de la cobertura aérea que había requerido a la base de Rodas, pero la apreciación errónea duró poco, abriendo fuego sobre los atacantes. Tal como lo habían apreciado los observadores británicos, el acorazado tomó rumbo 300 y a 25 nudos se dirigió a su base al tiempo que se ordenaba lo propio a los grupos "X" y "Z".

774 Mientras tanto los buques de Pridham Wippel, con las cortinas de humo en sus popas, no se enteraron del ataque de los "Albacore", habían percibido el cese del fuego enemigo pero no su cambio de rumbo de manera que cuando el humo se despejó encontraron el horizonte vacío. El almirante británico dispuso poner rumbo a la fuerza de acorazados.

La acción del *Vittorio Veneto* con los cruceros del almirante Pridham Wippel se desarrolló durante media hora a una distancia entre 23 y 26.000 metros. Disparó 94 proyectiles de 15 pulgadas en 29 salvas, once granadas resultaron defectuosas y, a pesar de ser horquillados y creer los italianos haber visto impactos y llamas, las naves británicas no fueron tocadas.

La acción aeronaval de esta etapa no había terminado; a mediodía el crucero *Bolzano* fue atacado por tres "Swordfish" que a requerimiento de Cunningham habían partido de la base de Maleme en el extremo occidental de Creta. La nave italiana pudo eludir los torpedos.

El ataque de los "Albacore" evitó que cuatro cruceros británicos fueran destruidos. A pesar de no haber sido tocado buque alguno de la fuerza italiana, ésta tomó rumbo a su

base; la presencia aeronaval enemiga sin contar con cobertura aérea propia no dejaba muchas alternativas.

A 1135 un "Sunderland" informó de otra fuerza italiana, 35 millas al W. de la isla de Gaudo, navegando con rumbo 315 e integrada por dos "Cavour", tres cruceros y cinco destructores.

En realidad se trataba de la fuerza "Z" identificándose a dos de los cruceros pesados como acorazados de la clase indicada.

Los británicos dispusieron un segundo ataque sobre el acorazado adversario, que creían averiado. Tres "Albacore" y dos "Swordfish" al comando del capitán de corbeta Dalyell-Stead y escoltados por dos "Fulmar" decolaron a medio día.

Poco después el *Formidable* debió esquivar los torpedos lanzados por dos aviones "S79" italianos. (BCN No 792, pág. 806)

Mientras tanto el panorama en la nave insignia británica era algo confuso, circunstancia nacida del hecho que la fuerza enemiga estaba constituida por tres grupos que navegaban separadamente a lo que se agregaba la recepción de informes de aviones basados en tierra y en los buques, sumado a los errores de identificación y posición por parte de los exploradores y la escasez de éstos. Una distorsión adicional fue la presunción errónea de que el acorazado navegaba a muy baja velocidad. Finalmente el "Albacore" explorador "4F" dio a 1500 información fehaciente de la posición rumbo y velocidad del *Vittorio Veneto*.

A esta altura del conflicto el porcentaje de observadores experimentados capaces de identificar correctamente y evaluar la velocidad en función de la onda de proa y la estela, era muy reducido. Muchos eran jóvenes entusiastas de la Reserva Naval Voluntaria (RNVR) que no habían tenido oportunidad de adiestrarse en su tarea. Debe recordarse que hace sesenta años se carecía de los medios de instrucción actuales. Se terminaba el adiestramiento en operaciones reales y bajo el fuego enemigo.

A 1230, desde el *Warspite* se avistó al *Orion*, la nave almirante de Pridham Wippel quien, a 1245, informó que las naves italianas se habían replegado hacia el Norte cuando en realidad lo habían hecho hacia el Oeste tal como lo habían apreciado los observadores de los "Albacore".

En base a la información disponible, Cunningham cursó a su fuerza un mensaje: "El enemigo parece componerse de dos grupos: el que está más al Sud, comprende un acorazado averiado (*) de la clase 'Littorio', tres cruceros y siete destructores; la última vez que se lo vio, a 1130, tenía rumbo al Norte (*) a 60 millas al Oeste del *Warspite*. El grupo Norte parece componerse de dos acorazados (*), tres cruceros y siete destructores".

(*) Apreciaciones erróneas.

Desde el comienzo de estos eventos el almirante Cunningham había requerido no sólo el concurso de la aviación naval con base en tierra sino también el de la "Real Fuerza Aérea", petición que tuvo respuestas de las que carecía el almirante Iachino.

Las bombas de tres "Blenheim" que atacaron a 1420 cayeron entre 50 y 100 metros de ambas bandas del acorazado sin lograr impactos; igual suerte corrió la acción de otros seis, treinta minutos más tarde.

A 1510, Cunningham recibía el informe de una máquina del portaaviones, indicando que el *Vittorio Veneto* navegaba hacia el Oeste en posición 34° 50'N; 22° 10'E a unas 65 millas de los buques de batalla británicos.

A 1519, el capitán de corbeta J. Dalyell Stead a la cabeza de tres "Albacore", picando desde el sol inició su ataque acompañado por dos "Fulmar" en misión de ametrallamiento.

Según expresara posteriormente el almirante italiano, entre 1510 y 1525 se produjo el ataque más importante cuando arribaron los aviones del *Formidable*. Mientras estaban ocupados rechazando un nuevo bombardeo en altura de la RAF,

los torpederos se acercaron a baja cota al tiempo que los "Fulmar" ametrallaban el puente y la superestructura obligando a cubrirse a los vigías. Mientras el acorazado caía 180 grados, los tres "Albacore" se aproximaron.

El almirante Iachino haría especial mención del líder de ese grupo que avanzó "con pericia y coraje" para lanzar su torpedo a menos de mil yardas y fue posteriormente alcanzado por el fuego a quemarropa de varias ametralladoras cayendo al mar mil metros a estribor. "Así murió un bravo piloto sin la satisfacción de saber que su ataque había sido exitoso", según palabras del comandante italiano.

Junto a Dayell-Stead perecieron su observador, teniente Cooke y el operador de radio y artillero, suboficial Blekhorn.

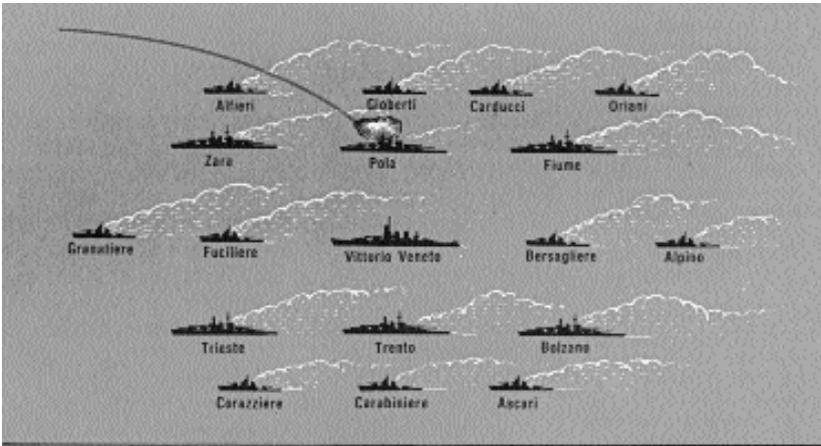
Para eludir el torpedo el *Vittorio Veneto* cayó a estribor pero no pudo evitar el impacto. Fue alcanzado a popa, a unos 16 pies por debajo de la flotación y arriba de la hélice externa de babor con la consiguiente entrada de toneladas de agua. Poco después la bomba de un "Blenheim" cayó muy cerca de la popa inundando la toldilla.

A 1530 las máquinas se detuvieron y lentamente el acorazado comenzó a apoparse y escorarse a babor. El explorador "4F" observó el desarrollo de la acción dando cuenta de las consecuencias.

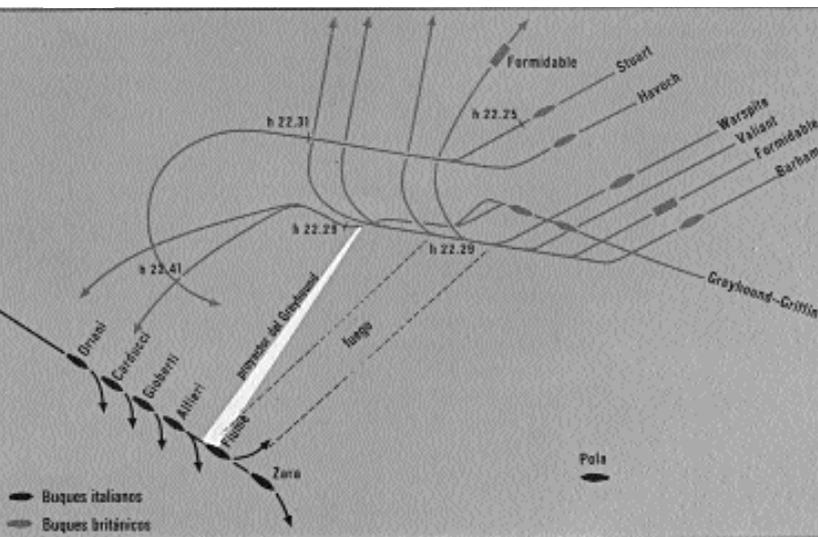
Al regreso de los aviones, Cunningham fue informado de posibles tres impactos, disponiendo un nuevo ataque al anochecer. El único torpedo que llegó a destino fue el del capitán Dalyell-Stead, al que se acordó póstumamente la Orden de Servicios Distinguidos (D.S.O.).

A 1558 un avión de reconocimiento informó que el acorazado había reducido sustancialmente su velocidad.

Para tratar de establecer contacto con la formación enemiga, a 1644, los cuatro cruceros de Pridham Wippell fueron



Disposición de las naves para proteger al Vittorio Veneto en la tarde del 28 de marzo de 1941.



Desplazamiento de unidades británicas e italianas en la acción nocturna de Matapan.

destacados a máxima velocidad y con el fin de mantener enlace visual, los destructores *Mowhawk* y *Nubian* fueron adelantados escalonadamente respecto de los acorazados.

Para el almirante británico la situación era confusa, agravada por los informes erróneos indicados, que habían denunciado la presencia de otra fuerza enemiga, que incluía acorazados al N.W. del *Vittorio Veneto*, cuando en realidad se trataba de los cruceros *Zara*, *Fiume*, *Pola*, *Abruzzi* y *Garibaldi*.

A 1735, bajo el comando del capitán Gerald Saunt despegaron del *Formidabile* seis "Albacores" y dos "Swordfish" de las escuadrillas 826 y 828, con la indicación de aterrizar en Maleme, Creta, a su regreso. De esa base partió otro par de "Swordfish" de la escuadrilla 815, piloteados por dos veteranos de la incursión a Tarento, el teniente Torrens Spence y el subteniente Kigell que a 1810 avistaron la formación italiana que también los vio perdiéndose el elemento sorpresa. A 1840 arribaron los aviones del *Formidabile* y el conjunto quedó orbitando a popa de los buques enemiga la espera del anochecer para iniciar el ataque.

A 1810 el almirante Cunningham emitió un mensaje con directivas para una posible acción nocturna.

"Si los cruceros logran contacto con el acorazado dañado, la segunda y cuarta flotillas de destructores serán enviadas a atacar. Si el buque no es destruido por este medio intervendrán las unidades de batalla. Si los cruceros no logran contacto... trataré de obtenerlo por la mañana".

A 1745 había sido catapultado el avión del *Warspite* con un observador experimentado, el capitán de corbeta A. S. Bolt. Avistó al *Vittorio Veneto* a 1820 y comenzó a emitir informes precisos: el acorazado se encontraba a 50 millas de la flota británica en marcación 292, navegaba a una velocidad de entre 12 y 15 nudos con rumbo 300. A 1855 informaba de la disposición de la fuerza italiana que ahora comprendía un acorazado, seis cruceros y once destructores en un dispositivo difícil de superar por un ataque ya fuera de cruceros, destructores o aviones.

En el lado italiano los equipos de control averías habían puesto en funcionamiento las plantas propulsoras de estribor, logrando desarrollar 16 nudos, velocidad que se incre-



El acorazado Warspite en el Mediterráneo.

mentó a 19 para 1700. Estaban a 420 millas de Tarento y no había aparecido apoyo aéreo alguno. A 1600 se había recibido un mensaje de la "Supermarina" informando de la presencia de un acorazado, cuatro cruceros y doce destructores a 170 millas al Sudsudeste del *Vittorio Veneto*. Tomando en consideración la velocidad de los acorazados británicos no cabía la posibilidad ser alcanzados, pero eran vulnerables a un ataque con destructores o aviones. Como prevención se adoptó el dispositivo informado por el avión del *Warspite*. La primera división (*Zara*, *Fiume* y *Pola*) en columnada a estribor del acorazado; la tercera división (Trieste, Trento y Bolzano) a babor, dos destructores a proa y popa y una columna de éstos en los flancos externos de la formación. Los cruceros livianos *Abruzzi* y *Garibaldi* con la sexta flotilla de destructores retornaron a Brindisi.

Con la caída del sol observaron ocho aviones orbitando a popa.

Poco después de 1930 se abrió fuego AA, se produjo humo y se encendieron los proyectores para enceguecer a los atacantes. La barrera de fuego fue lo suficientemente eficaz como para hacer desistir el primer intento de ataque en formación.

A 1945 el fuego disminuyó, se dejó de producir humo y se apagaron los proyectores; ningún buque había sufrido daños.

"Cuando fuimos al ataque del lado oscuro con las siluetas de las naves italianas contra la última claridad del crepúsculo en el Oeste, descubrimos que habíamos sido avistados con anticipación y nos encontramos con una impenetrable barrera de fuego. Nos vimos forzados a dividirnos y retornar para encarar acciones individuales". (Teniente H.F.E. Hopkins, observador en el "Albacore" del líder, capitán Saunt.

Rechazado el primer ataque, para los italianos, el respiro duró poco. En los ataques individuales que siguieron los pilotos británicos lanzaron sus torpedos a lo que en la noche, semiculto por el humo, cegados por los proyectores y en medio de las trazadoras del fuego AA creyeron que era el acorazado: el teniente C.P.C. Williams logró un impacto en el crucero *Pola* en estribor centro entre el cuarto de calderas y el de máquinas y como consecuencia la pérdida de propulsión y la totalidad de la energía eléctrica al tiempo que se inundaban tres compartimientos.

El teniente Williams en su retorno a Creta se quedó sin combustible debiendo amerizar cerca del destructor *Juno* que lo rescató.

“La barrera de fuego de las naves italianas fue inmensamente espectacular pero no muy efectiva. Hubo un porcentaje de fuego descontrolado (“wild firing”) que resultó en impactos en otras naves, pero con escaso daño en nuestros aviones” (teniente Hopkins).

Hasta aquí la participación aeronaval en los encuentros que en conjunto se conocen como la batalla de Matapan.

En resumen:

- 778
- a) A 1127 un ataque, por parte de “Albacore” del *Formidable* que si bien no logró impactos paralizó la persecución del *Vittorio Veneto* y tres cruceros pesados, que de otra manera hubiesen terminado con la fuerza del almirante Pridham Wippell.
 - b) A 12.05 tres “Swordfish” procedentes de Maleme atacaron el *Bolzano*, uno de los tres cruceros “Trieste” sin lograr impactos.
 - c) A 1519 tres “Albacore” del *Formidable* atacaron el *Vittorio Veneto* que fue alcanzado por un torpedo lanzado por el jefe de la escuadrilla.
 - d) A 1930 seis “Albacore” del *Formidable* y dos “Swordfish” de Maleme, atacaron una cerrada formación italiana. El crucero *Pola* fue alcanzado por un torpedo lanzado por un “Albacore”.

Por su parte la RAF se hizo presente a partir de 1420 con bombarderos “Blenheim” que en sucesivas olas de tres, seis y once máquinas lanzaron sus bombas en altura sobre los cruceros italianos y el *Vittorio Veneto* sin lograr impactos, resultado atribuido a la falta de adiestramiento de los pilotos para atacar naves. También se ha expresado que carecían de las bombas adecuadas para la misión.

El posterior desenlace pasaría a ser puramente naval.

Para el almirante Cunningham se presentaba el dilema con

respecto a cómo actuar durante la noche. Pridham Wippell había informado haber hecho contacto con el enemigo que se encontraba al N.W de la flota de batalla británica.

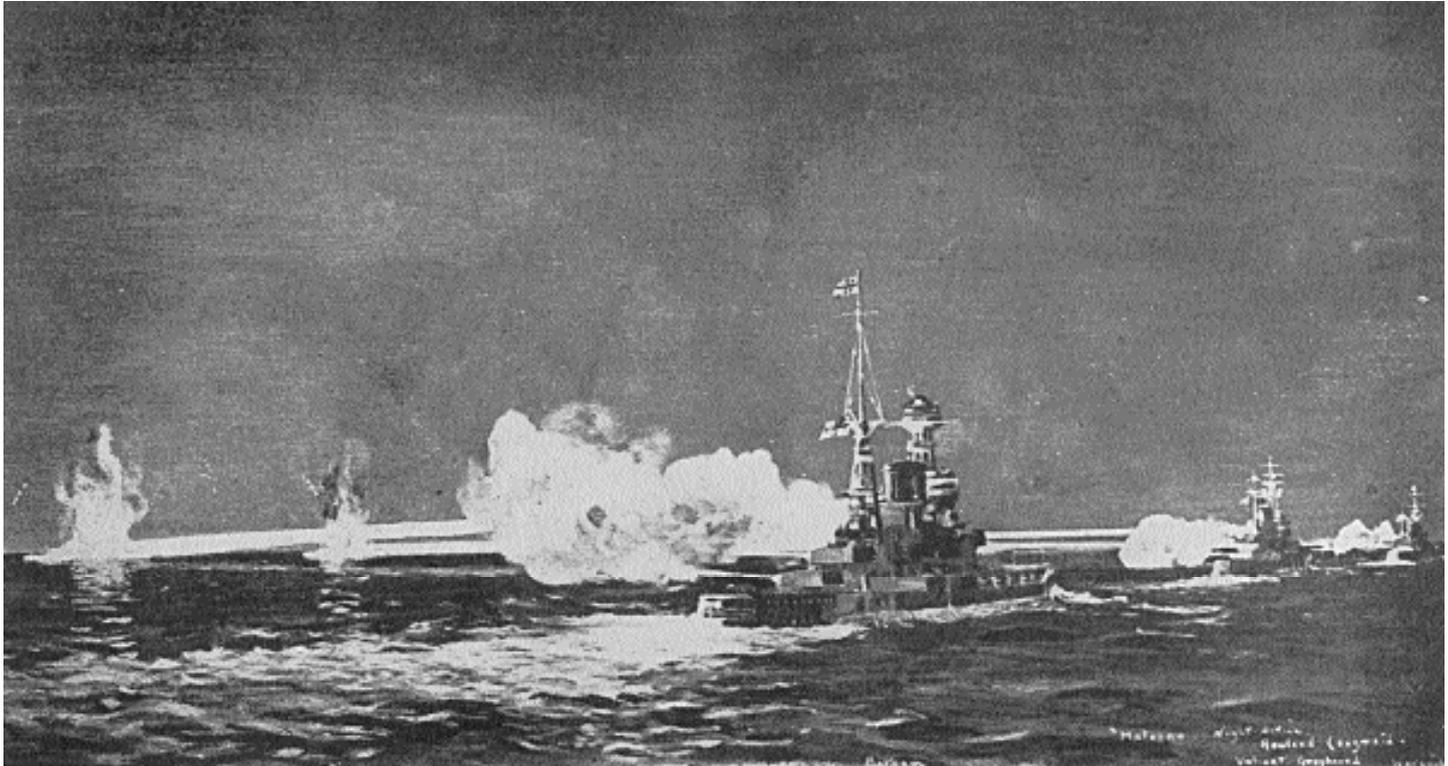
“Estaba convencido de que habiendo llegado tan lejos era una tontería no realizar todos los esfuerzos para lograr la destrucción del *Vittorio Veneto*. En esas circunstancias estábamos convencidos de que el almirante italiano debía estar enterado de nuestra posición. Él tenía numerosos cruceros y destructores y cualquier almirante británico en su lugar, no hubiera vacilado en emplear, respaldados por los cruceros, destructores armados con tubos lanza torpedos, para atacar la flota que los perseguía. Miembros de mi estado mayor argumentaron que era poco sabio avanzar ciegamente con nuestras unidades de batalla contra el adversario en retirada, por el riesgo de que nuestros buques fueran dejados fuera de combate y además encontrarnos dentro del alcance de los bombarderos en picada al despuntar el día”.

“Escuché respetuosamente sus opiniones y como la discusión coincidió con la hora de mi cena, les dije que iba a tener mi comida y después de ella vería cómo me sentía”.

Sin embargo lo expresado por el almirante en sus memorias no coincide con el recuerdo del jefe de artillería de la flota:

“La bien conocida mirada en el azul acero de sus ojos no nos dejó duda de que esa noche iba a haber ‘función’...Creo que ABC (Andrew Browne Cunningham) a 8 p.m. ya había tomado su decisión de enviar las fuerzas livianas al ataque seguidas por la flota de batalla. Sin embargo en esta ocasión cumplió con la formalidad de preguntar a algunos oficiales de su estado mayor. A nadie le gustaba mucho la idea y se expresaron en consecuencia. El jefe de artillería, aunque ansioso de disparar sus cañones, hizo notar que los acorazados no habían realizado prácticas de tiro nocturno por varios meses y bien podría haber una situación muy enredada con granadas estrella y proyectores, si nos involucrábamos en una confusa acción durante la noche. ABC, miró a cada uno de sus supuestos asesores y les dijo ‘ustedes son un conjunto de cobardes despreciables (yellow-livered skunks). Ahora voy a comer y ver después de la cena si mi moral es más alta que la de ustedes”.

Terminada su cena, a 2037, Cunningham ordenó a las 2da y 4a flotillas de destructores atacar los buques enemigos con torpedos. El mensaje informaba que el acimut y distancia estimados respecto de la nave almirante (*Warspite*) eran 268° y 33 millas a 2030. Rumbo y velocidad del enemigo 295° y 13 nudos.

**Zara****Fiume****Barham****Valiant****Warspite**

La acción nocturna de Matapan.

En realidad la formación italiana se encontraba a 57 millas del *Warspite* y navegaba a 19 nudos. Debido a esta diferencia, cuando el comandante de los destructores, capitán de navío, P. J. Mack, creyó encontrarse por delante de la formación italiana, ésta se hallaba 30 millas más allá.

Poco después de las 21, Prindham Wippell informaba que los radares de sus cruceros habían detectado una nave aparentemente detenida a cinco millas, en acimut 240° de su posición, $35^\circ 20'N$, $21^\circ 06'E$. En la suposición de que podía tratarse del *Vittorio Veneto*, dejó la misión de enten-

derse con este blanco a la flota de batalla y prosiguió en pos del cuerpo principal del enemigo a 20 nudos.

Mientras el infortunado *Pola* quedaba detenido, la formación italiana proseguía navegando en dirección al Oeste. El almirante Iachino fue informado media hora después de la situación del crucero.

Previamente había recibido un mensaje del Alto Comando Naval informando que de acuerdo con marcaciones radiogoniométricas, un buque insignia se encontraba 75 millas a

popa del *Vittorio Veneto*. Como no había ninguna otra información de la presencia de una escuadra de batalla en el área, presumió que debía tratarse del buque bandera de los cruceros que habían perseguido por la mañana y que probablemente intentarían un ataque de destructores con torpedos

Es decir que al contrario de lo que se suponía en el *Warspite*, el comandante italiano no estaba debidamente enterado de la situación. En sus propias palabras; "Nunca se me ocurrió que estábamos a una relativamente corta distancia de la fuerza británica. Pensé que los cruceros habían retrocedido dejando a los destructores la tarea de entenderse con nosotros".

A 2018 destacó la primera división (*Fiume* y *Zara*) con cuatro destructores en apoyo del *Pola*.

Se presume que probablemente el almirante italiano no habría adoptado tal decisión si la Supermarina no hubiese omitido informarle el mensaje de un avión "S 79" que había despegado de Scarpanto y a las 1450 atacado el *Formidable* que comunicó de la presencia en 34° N. 24° E. de una formación enemiga, integrada por un portaaviones, un acorazado, seis cruceros y doce destructores. Si bien la composición de la fuerza no era exacta, sí lo era la posición. Según algunos analistas a esta negligencia de la Supermarina se sumó el hecho de no haber dispuesto se mantuviese la vigilancia de esos buques.

Al recibir el informe de Pridham Wippell sobre la detección de un buque detenido, Cunningham dispuso caer al rumbo 280° a su flota de batalla con los tres acorazados y el *Formidable* en una línea con una separación de tres cables (unas 600 yardas).

A 2203 el radar del *Valiant* detectó un buque detenido a nueve millas en acimut 244°. Por la apreciación del tamaño del eco consideraron su eslora en unos 600 pies.

Dijo Cunningham en sus memorias: "Nuestras esperanzas se incrementaron. Podría ser el *Vittorio Veneto*. La flota de batalla alteró simultáneamente su rumbo 40° a babor. Nos encontrábamos en puestos de combate. Nuestros cañones apuntados en la dirección correcta".

Según el oficial de artillería, capitán de fragata Geoffrey Barnard,

"ABC, hizo caer simultáneamente las naves de la línea de batalla y a partir de ese momento y hasta media noche manejó los buques de la misma manera que hubiera conducido una flotilla de destructores".

Pero si algo todavía faltaba en esa noche del 28 de marzo de 1941, para que Cunningham mostrase su personalidad, invirtió el cumplimiento de los términos de la señal "Blue Four" de las Instrucciones de Combate del Almirantazgo británico.

La señal "Blue Four", disponía que en toda circunstancia que durante la noche, pudieran estar presentes destructores del enemigo, una flota de batalla debía retirarse para evitar el peligro de un ataque con torpedos.

Naturalmente, al aproximarse al buque detenido, que podría estar escoltado por destructores, los oficiales del estado mayor de Cunningham recomendaron hacer la señal "Blue Four" y retirarse.

La respuesta tajante del almirante fue "si ese es el enemigo nos acercaremos, a ver de qué clase es, y cuan pronto lo hundiremos".

Según un testigo presencial: "De esta manera, sucedió por primera vez en un encuentro nocturno, ya sea en tiempo de paz o guerra, que una flota de batalla se dirigió hacia una fuerza desconocida de buques enemigos".

A 2220, el *Valiant* informó que su radar indicaba que el buque detenido se encontraba en acimut 191°, a 4 millas.

A 2223, el destructor *Stuart* avistó a estribor proa un buque pequeño seguido de dos grandes y otros tres pequeños.

En el puente almirante del *Warspite*, binoculares mediante, el jefe de estado mayor, capitán de fragata John Edelsten, informó a Cunningham la aproximación de las naves adversarias que fueron identificadas por el capitán Power, un ex submarinista, como dos cruceros de la clase "Zara".

Vía radio, el almirante británico dispuso que la flota retornase a la formación en línea para la aproximación final.

En palabras del propio Cunningham: “Nunca olvidaré los minutos que siguieron. En un silencio mortal; un silencio que podía casi sentirse, escuchaba solamente las voces del personal de control de la artillería. Se oían las órdenes repetidas en el director ubicado arriba y atrás del puente. Mirando hacia proa, veía el desplazamiento de las torres con los cañones de 15 pulgadas apuntando a los cruceros. Nunca en mi entera vida he experimentado un momento más emocionante que cuando escuché la voz calmada en el director indicando que se encontraba listo a abrir el fuego. El enemigo no se encontraba más allá de las 3.800 yardas,(el tiro sería) a quemarropa”.

Al tiempo de la apertura del fuego, el destructor *Greyhound* encendió su proyector sobre uno de los cruceros, al que siguieron los de los acorazados iluminando la escena. “Los italianos no estaban preparados. Sus torres orientadas hacia proa y popa”. Incluso se encontraban alistando la maniobra para el remolque del *Pola*.

“Navegábamos en una noche oscura, tratando de ver con nuestros binoculares. Repentinamente recibimos un mensaje de cumplimiento inmediato del *Warspite* ordenando dejar la cortina y tomar estación sobre estribor. En plena ejecución llegó otro mensaje de la nave almirante: ‘Apártese de mi camino, maldito sea (damn you)’. En ese momento percibi una sombra a proa sobre la que apunte nuestros cañones. Era evidentemente un buque grande que me hizo sentir desarmado. Poco después el *Greyhound*, que navegaba delante nuestro, encendió un proyector; en su haz luminoso vimos un crucero de 10.000 toneladas, muy cerca, desplazándose majestuosamente hacia nosotros. Dí una distancia aproximada y abrimos fuego. La nave enemiga pareció desintegrarse en una serie de espantosas explosiones lanzando hacia arriba una de sus torres. ‘Mi Dios, ¿he provocado yo esto?’, fue mi primera reacción, olvidando que detrás estaban 24 piezas de quince pulgadas”. (Teniente Alec Dennis, segundo del destructor *Griffin* con puesto de combate en el director de artillería.

Los acorazados dispararon andanada tras andanada que en poco más de cuatro minutos terminaron con los dos cruceros.

El incendiado *Fiume* se hundió 45 minutos más tarde. El *Zara* con impactos en la torre de proa, el puente y el cuarto de máquinas, se incendió.

Como complemento del acontecimiento principal los destructores se vieron envueltos en una “melee” en la cual, en

su comienzo, estuvieron a punto de sufrir bajas por el fuego propio. El *Havock* fue horquillado por una salva del *Warspite* e incluso el *Formidable*, que había salido de la línea antes de la acción estuvo a punto de ser objeto de la atención de la artillería secundaria del citado acorazado.

Los destructores británicos e italianos se enfrentaron en una serie de acciones nocturnas con lanzamiento de torpedos que finalmente condujeron al hundimiento de dos unidades peninsulares.

A media noche el *Havock* y el *Greyhound* descubrieron al incendiado y abandonado *Zara* y al *Pola* al que confundieron con un acorazado detenido y aparentemente sin daños y así lo informaron al tiempo que se retiraban por haber agotado su carga de torpedos. El mensaje de avistaje fue interceptado por el capitán Mack que con sus destructores retornó al área de combate a 36 nudos a donde arribó a 0200 del 29. El *Zara* fue descubierto por el resplandor de los incendios y hundido mediante torpedos por el *Jarvis*, mientras que el *Pola* fue avistado a la luz de los proyectores y, previa evacuación, a 0403 corrió igual suerte que su gemelo mediante lanzamientos del destructor mencionado y del *Nubian*.

Previamente, Cunningham había dispuesto que los buques de batalla se retiraran hacia el E. fuera de la escena de los acontecimientos.

Algunos autores informan que tal actitud fue adoptada por la acción de destructores italianos que obligaron a suspender el fuego de los acorazados y retirarse ante la amenaza de sus torpedos.

Alrededor de 2300 ordenó que todos los buques no involucrados en el hundimiento de naves enemigas se retiraran hacia el N.E..

Esta orden, según los historiadores, tuvo por objeto facilitar la reunión de la flota en la siguiente mañana y dar a los destructores mano libre para atacar cualquier buque grande con que se encontrasen en la noche (sin la duda de que fuese uno propio), también alcanzó a los cruceros de Pridham Wippell que tuvo que desistir de sus esfuerzos para encontrar el cuerpo principal italiano en retirada.

Al despuntar el día los destructores, que habían participa-

do en confusas acciones nocturnas, se unieron a las unidades mayores y, no sin cierto asombro, comprobaron que no sólo estaban todos sino que no habían sufrido daño alguno.

La pérdidas en vidas británicas se redujeron a la tripulación del "Albacore" que alcanzó al *Vittorio Veneto* con su torpedo.

La acción del teniente Williams, que detuvo la marcha del *Pola*, tuvo un efecto multiplicador que significó para los italianos la pérdida de tres cruceros de diez mil toneladas y los destructores *Alfieri* y *Carducci*.

El rescate de sobrevivientes se prolongó hasta la mañana siguiente debiendo ser interrumpido por la presencia de un avión alemán. Una máquina decoló del *Formidable* llevando un mensaje a Creta en el que, vía Malta, se informaba al comando italiano de la posición de los sobrevivientes que no habían sido rescatados.

Esa tarde se produjo el ataque de doce "Ju 88" que a pesar de la interceptación de los cazas lograron arrojar sus bombas cayendo cuatro de ellas muy cerca del portaaviones.

En la tarde del 30 de marzo la Flota del Mediterráneo arribó a su base en Alejandría.

A su regreso, el almirante Iachino fue llamado a presentarse a Mussolini; éste lejos de recriminarle por el resultado de la acción, manifestó su arrepentimiento por los errores cometidos.

Se lamentó haber seguido ciegamente la opinión exclusivista de la "Regia Aeronautica" y no haber considerado debidamente la necesidad de una fuerza aeronaval de portaaviones para la escuadra. Atribuyó el resultado de Cabo Matapan a la falta de cooperación entre las fuerzas aéreas (alemana e italiana) y las navales.

Cuando el almirante italiano pidió apoyo aéreo se le contes-

tó, a 1730 del día 28, que era imposible "por lo avanzado de la hora".

Bombardeo de Trípoli

Después de la derrota de los italianos en el Norte de África, que les había permitido a los británicos ocupar la mayor parte de Cirenaica (Este de Libia), Alemania decidió participar con la designación, el 6 de febrero de 1941, del general Erwin Rommel que arribó a Trípoli la siguiente semana, al tiempo que desembarcaban los primeros contingentes de 5a División que completó sus efectivos el 11 de marzo. La situación de los británicos se veía comprometida por haber desplazado tropas a Grecia que habían comenzado a embarcar a partir del 4 de ese mes.

Para sorpresa de los ingleses, que consideraron que no podía iniciarse antes de seis semanas, el 31 de marzo el general alemán inició su ofensiva en Libia.

Cabe hacer notar que los alemanes trasladados a un escenario, que tanto por el terreno, como por el clima, les era extraño, iniciaron de inmediato actividades ofensivas, en comparación con lo informado, medio siglo más tarde, durante la Guerra del Golfo, dando cuenta de que las tropas necesitaban unos tres meses para aclimatación. Lógicamente son muchos los factores a tener en cuenta para una comparación justa, pero vale la pena mencionarlo.

Para el Primer Ministro, Winston Churchill, una acción fundamental para detener la ofensiva italo-alemana en el Norte de África, era la neutralización del puerto de Trípoli, donde las tropas de Rommel recibían la mayor parte de los abastecimientos.

El 15 de abril, aparentemente para satisfacer al Primer Ministro, el almirante Dudley Pound desde el Almirantazgo, envió un despacho al comandante de la Flota del Mediterráneo disponiendo que el acorazado *Barham* y un crucero de la clase "C" debían ser sacrificados para ser usados con el fin de bloquear el acceso al puerto citado. Cunningham contestó que "tal precio se justificaría si el éxito de la operación estuviese razonablemente asegurado...y si tal acción

resultara eficaz. No considero que cualquiera de esas dos condiciones pueda ser satisfecha. Aun si fuéramos exitosos en su concreción, perderíamos una unidad de batalla de primera clase. Más bien que enviar al *Barham* prefiero correr el riesgo y atacar con la totalidad de la Flota”.

“Parecería que este mensaje ha sido dictado por alguien que conoce poco de Trípoli o que tenga idea de nuestra situación en el Mediterráneo. Cualquiera incursión sobre Trípoli demandará una navegación de 1800 millas sujeta a la amenaza de la ‘Luftwaffe’.

La dura respuesta del Almirantazgo fue: “Cada convoy (del eje) que logre arribar a Trípoli debe ser considerado como un serio fracaso naval. El prestigio de la Armada Real está comprometido en detener ese tráfico”

“El bloqueo efectivo de Trípoli justifica la baja de un acorazado de la lista de buques en actividad”.

A este intercambio de mensajes siguieron otros tan ríspidos como los anteriores incluso con veladas amenazas desde Londres. Como respuesta Cunningham decidió actuar con la totalidad de la Flota.

A 0700 del 18 de abril, para una misión de bombardeo sobre Trípoli, zarparon de Alejandría los acorazados *Warspite* (nave almirante), *Barham* y *Valiant*, el *Formidable*, los cruceros *Phoebe* y *Calcutta*, a los que se uniría posteriormente el *Gloucester* y una escolta de destructores.

Para asegurar la aproximación a cuatro millas de la entrada al puerto de los buques que efectuarían el bombardeo (los tres acorazados y el *Gloucester*), el submarino *Truant* sirvió de baliza luminosa infrarroja.

Los “Albacore” del *Formidable*, actuaron como “spotters” del tiro naval. El ataque llevado a cabo en las primeras horas del día significó el hundimiento de cinco mercantes y la destrucción de instalaciones portuarias. La flota retornó a su base sin sufrir ataques aéreos del adversario.

Cunningham cursó un mensaje al Almirantazgo: “...a pesar de que en esta oportunidad hemos sido inmunes a los ataques aéreos, no considero, en general, que los resultados esperados justifiquen arriesgar la “Flota del Mediterráneo” en aguas minadas y potencialmente expuestas a severos ataques aéreos a tal distancia de su base”.

El intercambio de despachos entre Alejandría y Londres no se detuvo, con el Primer Ministro y el Primer Lord Naval formulando sugerencias, entre ellas la de estacionar un acorazado en Malta, que llevaron a Cunningham a expresar posteriormente: “Estaba comenzando a estar seriamente fastidiado. Este fluir constante de consejos, para no decir interferencias, sobre de qué manera debíamos conducir nuestros propios asuntos, por parte de aquellos que no parecían concientes de los hechos reales de nuestra situación, no nos ayudaban en absoluto. Eran una mera fuente de molestias”.

Para el comandante de la Flota del Mediterráneo el problema del control marítimo de ese mar, residía en la capacidad aérea.

“Necesitamos urgentemente cazas de largo alcance para dar protección a nuestros convoyes en distintas áreas. Suficientes cazas de corto alcance para el control de nuestras bases en Malta, Alejandría, la bahía de Suda (Creta) y Tobruk (Libia); y adecuados aviones de reconocimiento que nos suministren la misma información de los movimientos en el mar, que el enemigo tiene de los nuestros. Por qué las autoridades en Londres (home), aparentemente no pueden visualizar lo peligroso de nuestra situación en el Mediterráneo, sin un adecuado apoyo aéreo, supera mi inteligencia”.

Evacuación de Grecia

El 24 de abril, ante el espectacular avance del ejército alemán en Grecia, se puso en marcha la evacuación de las tropas británicas tarea que recayó en la Armada Real.

Para dar cumplimiento a este nuevo “Dunquerque”, Cunningham designó como comandante al vicealmirante Pridham Wippel con su cuartel en la bahía de Suda en Creta. Para la evacuación contaba con los siguientes medios: los cruceros *Orion*, *Ajax*, *Phoebe* y *Perth*; los cruceros AA *Calcutta*, *Carlisle* y *Coventry*, unos veinte destructores, tres “Sloop”, los buques de desembarco de Infantería, *Glenearn* y *Gleneagle*, 19 naves medianas para transporte de tropas y un surtido de pequeñas embarcaciones indispensables para hacer transbordos de tierra a los buques ante la carencia de facilidades portuarias.

La directiva recibida desde Alejandría, establecía: “El objetivo es embarcar hombres, si es posible con armas; pero no será permitido que material alguno tenga precedencia sobre los hombres. Los transportes de tropas procederán a Alejandría, excepto los “Glen” que deben desembarcar en la bahía de Suda y retornar para un nuevo embarque. Los destructores llevarán las tropas a Creta desde donde serán transferidas más tarde”.

El detalle de las operaciones no corresponde a este relato pero cabe mencionar que los buques mercantes llegaron a embarcar, cada uno, 3.500 soldados por noche, los cruceros hasta 2.500 y los destructores hasta 800. Se rescataron 50.732 hombres, incluidos algunos griegos y yugoeslavos.

Para los analistas esta casi milagrosa evacuación no se debió sólo al profesionalismo naval sino también a la falta de capacidad de la “Luftwaffe” para operar de noche y la no intervención de la flota italiana con todas las ventajas a su favor contra fuerzas ligeras, atento que Cunningham se encontraba con los acorazados y el portaaviones en Alejandría imposibilitado de zarpar por la carencia de destructores.

Como consecuencia del accionar de la “Luftwaffe”, el 25 de abril fueron hundidos los transportes *Ulster Prince* y *Pennland*. El 26, el *Glennearn* en viaje de Creta a Nauplia sufrió averías que obligaron su remolque de regreso a la bahía de Suda. El 27 el transporte de tropas *Slamat* fue incendiado como consecuencia de un ataque por bombarderos. Los destructores *Diamond* y *Wryneck*, que acudieron al rescate de naufragos, fueron a su vez hundidos. Por la tarde se perdió el mercante *Costa Rica*, aunque la mayor parte de la tripulación y soldados fueron rescatados.

Durante la evacuación de Grecia, los británicos perdieron 26 naves como consecuencia del accionar de la aviación alemana.

A comienzos de mayo el *Formidable* participó en la escolta de otro convoy a Malta que fue repetidamente atacado por aviones del Eje. Los pilotos de los “Fulmar” declararon haber derribado siete máquinas enemigas pero también paga-

ron su precio; el 12 de mayo al arribar a Alejandría sólo cuatro cazas se encontraban en condiciones de operar. Las reposiciones se vieron demoradas por distintas prioridades en la producción de aviones en Gran Bretaña.

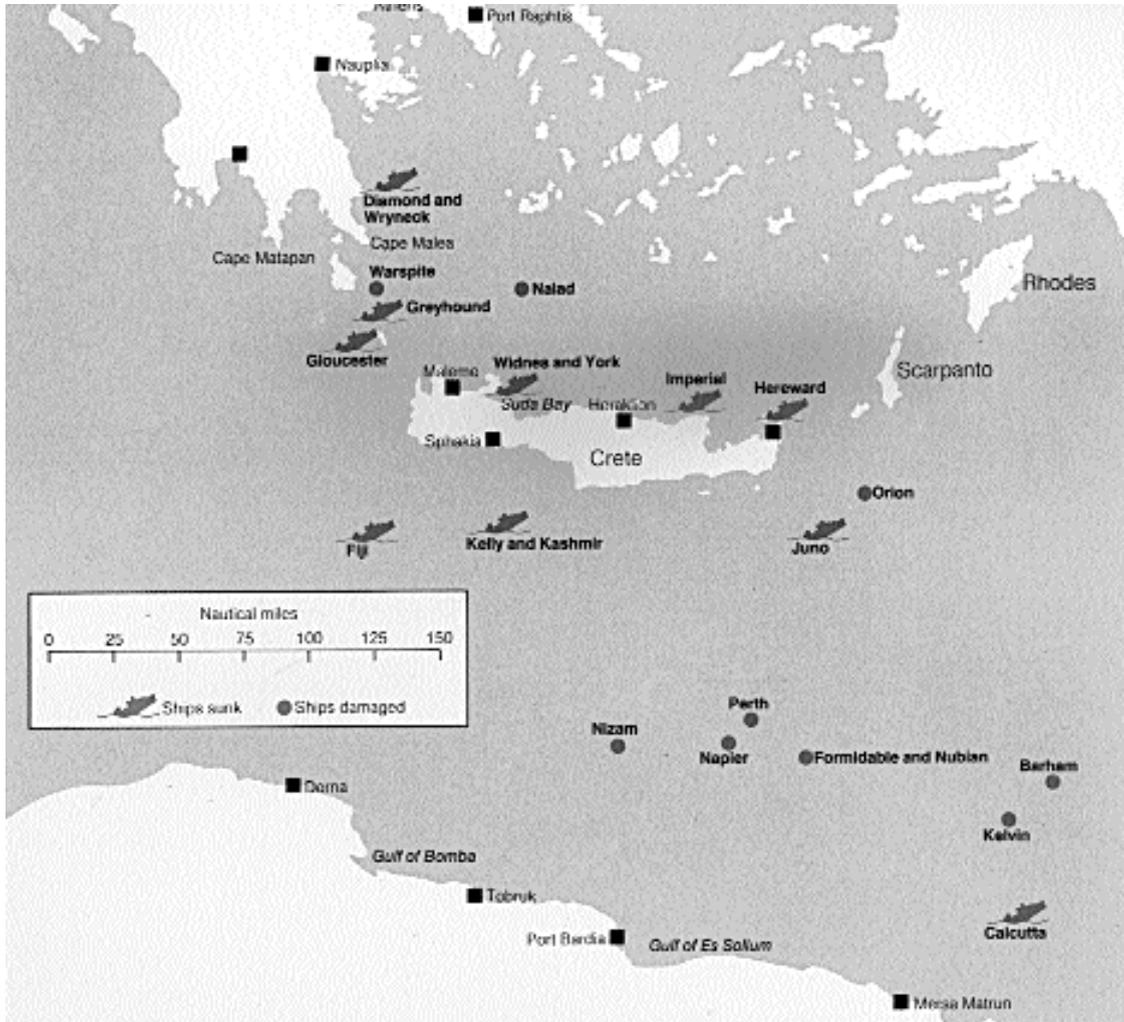
Por otra parte la nave acusaba el deterioro propio de continuas operaciones que requirieron trabajos que se prolongarían hasta el 24 de mayo.

La defensa de Creta

Mensajes de la “Luftwaffe” descifrados a partir del 26 de abril indicaban que el próximo objetivo de los alemanes sería la isla de Creta. El 27, el general Maitland elevó un informe al general Wavell, haciendo notar una serie de falencias para su defensa; la más dramática de ellas, la debilidad de la RAF que contaba con seis “Hurricane” y un conjunto de 17 máquinas obsoletas, por lo que hacía notar que en caso de decidirse por la defensa, los tres servicios debían prepararse para soportar el esfuerzo de montar y abastecer los medios necesarios para tal fin. “Mantener la isla es un compromiso peligroso y una decisión a su respecto debe ser adoptada de inmediato”.

La directiva de Churchill al general Wavell, emanada el 28, fue que debía ser “tenazmente defendida” y éste la confirmó como respuesta a Maitland Wilson. A pesar de que sucesivos mensajes descifrados indicaban la magnitud del esfuerzo alemán para apoderarse de Creta, con el consiguiente riesgo para los medios a emplear para su defensa, Londres siguió sin entender los peligros inherentes a la supremacía aérea de los germanos.

A pesar de que el Alto Mando alemán no había previsto operación alguna contra Creta, al considerar que la presencia naval británica haría costosa una operación anfibia, el general Karl Student, comandante de XI Cuerpo Aéreo, concibió un desembarco vertical enfatizando que desde allí se podía intentar una operación similar sobre Chipre y de esta manera amenazar el canal de Suez. Con el respaldo del mariscal Göring, la operación “Merkur” fue autorizada.



Buques británicos hundidos y averiados durante las evacuaciones de Grecia y Creta. Todos, excepto el crucero Yorky el destructor Imperial por ataques de la aviación alemana.

Para esta operación los germanos reunieron 493 aviones de transporte "Ju 52" y 80 planeadores "DFS 30". Para el apoyo aéreo lejano participó el "Cuerpo Aéreo VIII" con 280 aviones de bombardeo y para el inmediato contaron con tres grupos de la "St.G2" (Escuadra de bombardeo en picada) con 205 máquinas, 233 cazas desde bases en Grecia y la isla de Scarpanto, ubicadas dentro de los 160 a 200 Km de la costa Norte de Creta y 50 aviones de reconocimiento.

El plan para "Mercur" preveía el primer día la toma de los aeródromos de Maleme, Retimo y Heraklión, la ciudad de Canea y el puerto de la bahía de Suda, merced al asalto de paracaidistas y planeadores, seguidos por tropas a ser llevadas por los "Ju 52" y luego por mar. 750 hombres arribarían en planeadores, 10.000 se lanzarían en paracaídas, 5.000 llegarían en sucesivos vuelos de los transportes y 7.000 lo harían en naves pequeñas en las que también debía llegar artillería.

Para los analistas británicos la mayor envergadura de la invasión alemana estaría dada por medios que llegarían por mar y en consecuencia se le encomendó a la Armada la misión de impedirlo.

Cunningham asignó a la tarea, cuatro fuerzas:

- La fuerza "A" con dos acorazados y cinco destructores daría cobertura general desde una posición al Oeste de Creta.
- Las fuerzas "B", "C" y "D" cada una integrada por dos cruceros y destructores, llevarían a cabo patrullajes nocturnos en el Egeo, en las aguas al Norte de Creta.

786

Mantuvo en Alejandría, como reserva, dos acorazados, el *Formidable*, cuatro cruceros y dieciséis destructores y por primera vez, con todas esas fuerzas dispersas, se resignó a ejercer su comando desde tierra.

El 20 de mayo, después de cinco días de intenso bombardeo, a 0800 comenzaron a arribar paracaidistas y planeadores alemanes. El comandante terrestre británico con el convencimiento de que éstos constituían puntas de lanza de un posterior desembarco por mar dispuso sus tropas en consecuencia.

Al finalizar esa jornada la situación de los alemanes era bastante precaria, habían sufrido graves pérdidas sin concretar los objetivos previstos.

Esa noche las patrullas navales dieron cuenta de seis torpederas italianas. La mañana siguiente las fuerzas "A", "C" y "D" fueron bombardeadas, en particular la "C" entre 0950 y 1350 y como consecuencia, a 1249, el destructor *Juno* se hundió en dos minutos por el impacto de una bomba.

En tierra la situación sufrió un vuelco decisivo cuando por la carencia de comunicaciones adecuadas, los neocelandeses que habían tenido

a raya a los invasores, abandonaron para reagruparse la cota 107, un punto dominante del aeródromo de Maleme que finalmente fue capturado, permitiendo que a partir de 1600 del día 21 comenzasen a aterrizar sucesivos vuelos de transportes "Junkers 52".

A 2330 del 21 de mayo la fuerza "D", integrada por los cruceros *Ajax*, *Dido* (buque almirante) y *Orion* y los destructores *Hasty*, *Hereward*, *Janus* y *Kimberley*, detectó, radar mediante, un convoy de tropas con destino a Creta. En dos horas y media hundieron aproximadamente 16 naves y uno de los torpederos escolta. Se estimó en 4.000 los soldados alemanes que perecieron ahogados valor que no coincide con las informaciones de origen germano, que dan un número cercano a los 400.

Rechazar los ataques diurnos de la "Luftwaffe" significaba un elevado consumo de munición y para ese día el *Dido* había agotado el 70% de su provisión, el *Orion*, el 62% y el *Ajax* el 58%.

La reacción alemana se haría sentir sobre la fuerza "C", cruceros *Naiad* y *Perth*, cruceros A.A. *Calcutta* y *Carlisle* y los destructores *Kandahar*, *Kingston* y *Nubian*, en circunstancias que atacaba otro convoy de tropas. El contraalmirante E. L. S. King, tomó en consideración la pérdida el día anterior del *Juno* y lo reducido de la munición A.A. remanente y decidió no persistir en la persecución, hacia el Norte, de las embarcaciones sobrevivientes, para alejarse con rumbo Oeste. Tal actitud merecería una crítica de Cunningham: "Es probable que el lugar más seguro fuera mezclado en el convoy enemigo y la retirada podría no mejorar la muy desagradable situación en la que se encontraba. La destrucción de ese importante convoy hubiera justificado sufrir severas pérdidas". Después de reconocer que era fácil criticar a distancia y la delicada situación en la que se encontró el almirante King, expresó: "Con el enemigo a la vista en el mar, los ataques aéreos u otras consideraciones deben ser desechados y los riesgos aceptados".

Cabe destacar que tanto lo expresado por Cunningham en esta oportunidad, como las directivas anteriores del Almirantazgo para bloquear

Tripoli, sacrificando un acorazado, indican que para los británicos, las naves de guerra eran “gastables” (“expendable”), si con ello se logra se un objetivo. La diferencia de criterios entre Cunningham y el Almirantazgo, en el caso mencionado, residía en las probabilidades de éxito que justificasen considerar las naves como “material de consumo”.

En el conflicto del Atlántico Sur, el almirante Woodward, eligió la fragata *Alacrity* como “expendable”, al disponer navegase a lo largo del Estrecho de San Carlos para verificar la existencia de campos de minas. Cabe suponer que la respuesta afirmativa hubiera sido confirmada al sufrir las consecuencias.

Cuando la fuerza “C” se retiraba fue atacada por espacio de más de tres horas. El *Carlisle* fue alcanzado y su comandante muerto y el *Naiad* severamente dañado, con dos torres fuera de acción, varios compartimientos inundados y su velocidad reducida a 16 nudos.

La fuerza “A”, acorazados *Warspite* (nave insignia del contraalmirante Rawlings) y *Valiant* y los cruceros *Gloucester* y *Fiji*, se había reunido con la fuerza “D” y en conjunto se dirigió en apoyo de la “C”, corriendo el riesgo de entrar en el Mar Egeo en pleno día.

Próximo 1330, dos cazas bombarderos “Me 109”, se descolgaron en picada desde una nube baja sobre el *Warspite*, para efectuar lo que un testigo británico calificó como “un hermoso ataque para mirar”. Una bomba hizo impacto, destruyendo las baterías de cuatro y seis pulgadas de estribor y las entradas de los ventiladores del cuarto de calderas No 3. El acorazado despidió una densa columna de humo y su velocidad se redujo por un tiempo. Con la nave almirante averiada, King tomó el mando y dispuso poner rumbo Oeste para alejarse del Egeo mientras se sucedían los ataques de la aviación alemana que alcanzaron con sus bombas el destructor *Greyhound*. Los cruceros *Fiji* y *Gloucester* con los destructores *Kandahar* y *Kingston* fueron destacados en su ayuda.

El *Greyhound*, por el impacto de dos bombas, se había hundido en dos minutos. Mientras procedían al rescate de los

náufragos la “Luftwaffe” nuevamente se hizo presente para dejar fuera de combate al *Gloucester*. El *Fiji*, lanzó balsas y se alejó pero no sobreviviría por mucho tiempo. Por espacio de más de tres horas los aviones alemanes trataron de hundirlo, y después de superar veinte ataques, un solitario “ME 109”, también en una picada desde nubes bajas, dejó caer sus bombas muy próximas a la banda de babor centro. Se produjo una escora muy pronunciada pero el buque pudo mantener 17 nudos; treinta minutos más tarde otro avión lo alcanzó con tres bombas que impactaron sobre el cuarto de calderas “A”. La escora se incrementó y a 2015, tras una vuelta campana, se hundió. Los destructores *Kandahar* y *Kingston* que soportaron veinte ataques entre 1445 y 1920, se alejaron para regresar a 2245 y recoger 523 sobrevivientes del *Fiji*.

A 1645, el acorazado *Valiant* había sido alcanzado en popa por dos bombas lanzadas en altura que no provocaron daños muy serios.

En Alejandría, Cunningham, a la recepción del mensaje informando de la pérdida de tres buques y averías en otros y aun consciente de las condiciones de “ansiedad y esfuerzo físico a las que estaban sometidos oficiales y tripulantes”, respondió “la Armada no puede permitir que el ejército caiga. Ninguna fuerza enemiga debe arribar a Creta por mar”.

El error en un mensaje decidió el retorno de los buques pesados a su base. Ya sea por fonética o por la transcripción escrita, se informó que los acorazados no disponían de munición AA para los “Pom-Pom” (40 mm) con la palabra “empty” (vacío), cuando originalmente se había empleado “plenty” (en demasía).

A 0445 se dispuso el regreso de la fuerza “A” a Alejandría, orden que significó la falta de apoyo a los destructores *Kashmir*, *Kelly* y *Kipling* en el regreso de su patrullaje nocturno al Norte de Canea y Maleme. A 0755 del 23 de mayo fueron atacados por 24 bombarderos en picada “Ju 87”. El *Kashmir* se hundió en dos minutos. El *Kelly* también fue alcanzado por una bomba de 500 Kg cuando navegaba a

30 nudos. Por media hora permaneció a flote en posición invertida. Su comandante era el futuro Primer Lord Naval, Louis Mountbatten. El *Kipling* recogió 279 naufragos y tomó rumbo a Alejandría. Milagrosamente sobrevivió a las 83 bombas lanzadas por no menos de 40 aviones, entre 0820 y 1300. A 50 millas de su destino debió ser remolcado por el *Protector* por haber agotado el combustible.

Mientras tanto en Creta, los alemanes vía el capturado aeródromo de Maleme, un flujo constante de transportes "Ju 52" trasladó la 5ta y 6ta divisiones de tropas de montaña.

Para el 24 de mayo, las naves británicas debieron abandonar sus patrullajes para reponer combustible y munición al tiempo que desde el Almirantazgo se informaba que era vital impedir el arribo de refuerzos alemanes por mar en las dos jornadas que seguían, aun al precio de serias pérdidas para la flota.

"La Real Fuerza Aérea y la flota deberán aceptar cualquier riesgo vinculado con prevenir que refuerzos enemigos arriben a Creta. Ante el conocimiento de convoyes navegando al Norte de Creta, la flota deberá operar de día en esa zona aunque se prevean severas pérdidas"

A su vez Cunningham, después de considerar que esta directiva "lamentablemente omite apreciar las realidades de la situación", hizo notar que "no es el temor de sufrir bajas sino la necesidad de evitar que la flota sea desmantelada sin ninguna ventaja proporcional (a ese desgaste), que es el factor determinante de las operaciones en el Egeo. Hasta donde es de mi conocimiento el enemigo no ha tenido éxito en reforzar Creta por mar...La experiencia de tres días durante los cuales han sido hundidos dos cruceros, cuatro destructores y un acorazado, dos cruceros y cuatro destructores severamente dañados, indican cual sería la magnitud de las pérdidas. El control marítimo en el Mediterráneo oriental no podría ser conservado después de otra experiencia similar".

Incursión a Scarpanto

El 25 de mayo de 1941, el almirante Pridham Wippel zarpó de Alejandría con los acorazados *Queen Elizabeth* y *Bar-*

ham, el *Formidable* y ocho destructores con el propósito de atacar la base aérea de la isla de Scarpanto, 50 millas al Oeste de Creta de donde provenían parte de los aviones que tenían a mal traer a los buques británicos.

La dotación aérea del portaaviones se vio reducida a doce "Fulmar" reparados de averías y quince "Albacores" y "Swordfish"; estos últimos como sustitutos de los primeros por la falta de provisión. Con esa escasa dotación de cazas difícilmente podrían haber encarado una defensa efectiva del portaaviones si se hiciera presente la "Luftwaffe".

A 0330 del 26 de mayo y a 100 millas al S.S.W del objetivo, decoló una fuerza de ataque de cuatro "Albacore" y cinco "Fulmar". Se logró sorpresa total y la destrucción en tierra de algunos aviones, por el lanzamiento de bombas y ametrallamiento, pero dado el escaso número de atacantes no se infligieron daños que afectasen significativamente la capacidad aérea adversaria.

Por la mañana, poco después de que las máquinas atacantes hubieron anavizado, se hizo presente la aviación enemiga. Los ocho cazas disponibles efectuaron 24 salidas y en 20 encuentros abatieron dos incursores, con dos probables y la pérdida de un "Fulmar".

A 1320, una formación de 17 "JU 87" y 11 "JU 88", de los grupos "StG3" y "LG1", respectivamente, operando desde el Norte de África, se lanzó en picada sobre los buques británicos superando la patrulla de dos "Fulmar" y aunque éstos alegaron la destrucción de cuatro "Ju 87", el *Formidable* sufrió los impactos de dos bombas de 500 Kg hacia proa y hacia popa, reduciendo su velocidad a 17 nudos por averías debajo de la flotación. El destructor *Nubian* fue alcanzado en popa pero logró llegar a Alejandría.

En el portaaviones resultó afectado el costado de estribor entre los mamparos 17 y 24. La torre "X" de AA quedó fuera de acción como así también el sistema de cables de frenado.

La fuerza "A" tomó rumbo Este hasta la noche, oportunidad

en la que el *Formidable* tomó rumbo a Alejandría con una escolta de destructores.

Evidentemente los británicos habían pagado un precio excesivo en relación con un ataque aéreo de reducidas proporciones y consiguientemente poco efectivo, para el cual arriesgaron el único portaaviones disponible en el Mediterráneo oriental.

Solamente la impotencia ante los continuos ataques de la "Luftwaffe" pueden haberlos llevado a encarar tal operación con lo que disponían. Cabe suponer que este tipo de operación sobre aeródromos enemigos, deberían haber estado a cargo de bombarderos y cazas de largo alcance de la RAF, si hubiese contado con esos medios.

No fue el ataque al portaaviones el único evento aeronaval del día. El transporte de tropas *Glenroy* con 800 soldados a bordo y una carga de tambores de nafta navegando con destino a Creta, escoltado por el crucero *A.A. Coventry* y los destructores *Stuart* y *Jaguar*, a 1820 fue atacado por "Ju 87" que incendiaron el combustible llevado en cubierta. Para prevenir la expansión de las llamas debió invertir el rumbo al Sur, frustrándose su misión a pesar de haber dominado el fuego.

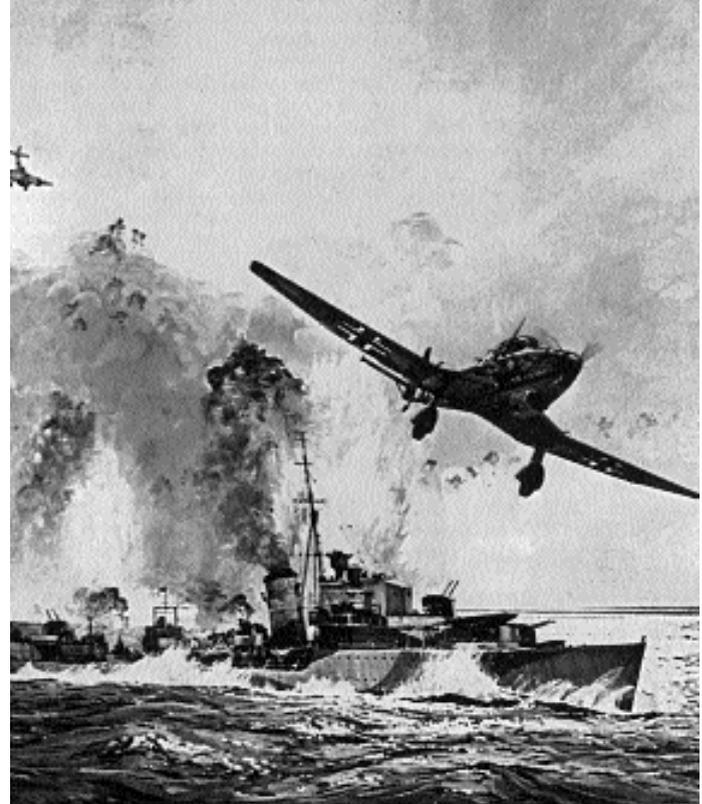
A 0859 de la jornada siguiente la fuerza de Pridham Wippel navegaba con rumbo N.W cuando fue atacada por quince "Ju 88" y "He 111". El acorazado *Barham* fue alcanzado por una bomba en la torre "Y" y dos de sus bulges antitorpedo resultaron inundados por caídas cercanas. Fueron necesarias dos horas para dominar un incendio.

A 1230 Cunningham ordenó a Pridham Wippel retornar a Alejandría.

La evacuación de Creta

En Creta la lucha había proseguido con intensidad y para el 27 de mayo, los invasores controlaban Canea y la bahía de Suda.

Para esa fecha el general Wavell, Comandante en Jefe británico, en Medio Oriente, visto el colapso de las defensas terrestres, informó a



Bombarderos en picada JU 87 atacando destructores británicos en aguas de Creta.

Londres que las tropas en Creta debían ser evacuadas de inmediato, temperamento que fue aprobado por los Jefes de Estado Mayor.

Nuevamente la Armada Real debió afrontar la evacuación de tropas en áreas con el control del aire por parte del enemigo.

Los dos puntos de embarque fueron el pequeño puerto de Sphakia en la costa Sur y Heraklion con mejores facilidades, pero ubicado en la costa Norte a sólo 90 millas del aeródromo en Scarpanto.

En la noche del 28 al 29 de mayo la fuerza "C", destructores *Kandahar*, *Kelvin*, *Napier* y *Nizam*, embarcaron 700 soldados en Sphakia y suministraron víveres para los 15.000 hombres reunidos en las playas.

Por su parte la fuerza "B", cruceros *Ajax*, *Dido* y *Orion*, nave insignia del almirante Rawlings y los destructores *Decoy*, *Hereward*, *Hotspur*, *Imperial*, *Jackal* y *Kimberley*, tenía como misión el rescate en Heraklión.

En la navegación desde Alejandría el *Ajax* fue averiado por la caída cercana de una bomba y debió retornar. La fuerza arribó a destino a 2330 procediéndose de inmediato al embarque que fue finalizado a 0300, con la totalidad de los 4.000 hombres de la guarnición de Heraklión y partió veinte minutos más tarde, a 29 nudos, rumbo a Alejandría.

A 0345 se trabó el timón del *Imperial* con riesgo de colisión con los cruceros. Se le ordenó al *Hotspur* tomar la tripulación y soldados del destructor averiado y posteriormente hundirlo, al tiempo que se dispuso reducir la velocidad de la fuerza a 15 nudos de manera que el *Hotspur*, con 900 hombres a bordo, pudo reincorporarse poco después del amanecer.

Con un atraso de 90 minutos respecto de lo previsto, la fuerza cayó al Sur para cruzar el estrecho de Kasos, en el extremo oriental de Creta, su presencia denunció a la luz del día a cuatro "Ju 88" vigilando la zona.

Cunningham había coordinado con su par de la RAF, mariscal del aire Longmore, la presencia de cazas para dar cobertura a la fuerza "B" a partir de 0630, pero esos aviones no encontraron las naves que debían proteger.

A partir de 0600 hasta 1500, los buques de Rawlings se vieron sometidos a continuos ataques aéreos. A 0625 y en aguas del estrecho mencionado, el *Hereward* recibió el impacto de una bomba que lo obligó a abandonar la for-



Destructores británicos evacuando tropas de Creta.

mación para dirigirse a la costa de Creta hundiéndose en el intento.

A 0646, la planta propulsora del *Decoy* fue dañada por un impacto cercano obligando a la fuerza a reducir su velocidad a 25 nudos que pasó a 21 cuando el *Orión* fue afectado por el mismo motivo.

La torre "B" del *Dido* quedó fuera de acción por el impacto de una bomba a 0815. A 0900 otra bomba causó similar avería en la torre "A" del *Orion*.

A 1000, con la fuerza cien millas al Sur del estrecho de Kasos, once "Ju 87" tomaron como blanco a este crucero. Una bomba atravesó el puente para estallar en un sollado donde murieron 260 hombres y 280 resultaron heridos, la mayoría de ellos soldados rescatados de Heraklión. La nave almirante se quedó sin comunicación entre el puente y el cuarto de máquinas, el control del timón inoperable, tres cuartos de calderas dañados y el combustible contaminado

con agua de mar. A pesar de todo, la formación pudo mantener una velocidad promedio de 21 nudos con valores extremos entre 12 y 25. Cesaron los bombardeos en picada pero a 1300, 1330 y 1500 fue sometida a ataques desde gran altura.

“Los primeros y únicos cazas amigos fueron dos “Fulmar” del Arma Aérea de la Flota. Se hicieron presentes a medio día y luego a cada hora”.

A 2000 del 29 de mayo la fuerza “B” entró en Alejandría.

El estado que presentaban las naves fue expresado por el almirante Cunningham: “Nunca olvidaré el aspecto de los buques entrando a puerto; los cañones de sus torres de proa torcidos, uno o dos quebrados apuntando desamparadamente hacia el cielo. Las cubiertas superiores congestionadas con tropas con muestras de la penosa experiencia sufrida. Subí a bordo de inmediato; encontré a (el almirante) Rawlings animado pero exhausto. El buque (*Orion*) presentaba un cuadro espantoso y la cubierta de sollados y camaretas era una horrible carnicería”.

Limpiar de cadáveres destrozados fue una de las más espantosas experiencias para los tripulantes del crucero y de otras naves enviados para asistir, que debieron además llevar a cabo la tarea con una pesada carga de fatiga, llevada casi al límite.

Los británicos consideraron la peor pérdida infligida por el adversario durante un ataque, el bombardeo de las naves *Sir Galahad* y *Sir Tristram*, llevado a cabo por “Dagger” de la FAA en Bahía Agradable (Bluff Cove), donde perecieron 51 hombres y 46 resultaron heridos. El episodio significó un fuerte impacto en el público británico. Comparado con el caso del *Orion*, durante la evacuación de Creta, lo ocurrido en el Atlántico Sur 41 años después fue de mucho menor magnitud. La diferencia en el tiempo radica en la mayor sensibilidad de las comunidades a las pérdidas humanas y la presencia del periodismo, uno de los factores hoy a considerar para llevar a cabo una operación militar.

La tarea más compleja de la evacuación de Creta estaba

por delante: el embarque del grueso de las tropas desde Sphakia.

El 30 de mayo, la fuerza “D” con los cruceros *Perth* y *Phoebe*, nave insignia del contraalmirante King, los cruceros A.A. *Calcutta* y *Coventry*, los destructores *Hasty*, *Janus* y *Jervis*, y el transporte de tropas *Glengyle*, había logrado embarcar 6.000 soldados para 0320 y retornar antes del amanecer al puerto egipcio. Tres ataques aéreos tuvieron lugar durante la mañana y como consecuencia uno de los cuartos de calderas del *Perth* resultó dañado pero arribaron a destino sin otros inconvenientes.

En esta ocasión contaron con la presencia de tres cazas de la RAF.

Por su parte la fuerza “C”, destructores *Kandahar*, *Kelvin*, *Napier* y *Nizam* había zarpado de Alejandría en procura de más evacuados. El primero tuvo que retornar a puerto por averías. A 1530 sufrieron el ataque de tres “Ju 88” que significó el regreso del *Kelvin* al sufrir los efectos de la caída cercana de una bomba que redujo su velocidad a 20 nudos. Los otros dos destructores arribaron a Sphakia a 0030 del 31 de mayo y en poco más de horas embarcaron 700 hombres cada uno. A su regreso fueron nuevamente objeto de la atención de doce “Ju 88” que sólo lograron reducir su velocidad por caídas cercanas de sus bombas.

El último capítulo de la evacuación de Creta estuvo a cargo de la fuerza del recién ascendido vicealmirante King con el crucero *Phoebe*, el barreminas rápido *Abdiel* y los destructores *Hotspur*, *Jackal* y *Kimberley* que zarpó el 31 de mayo para luego partir de Sphakia con casi 4.000 soldados a 0300 del 1º de junio. Para la protección a su regreso fueron destacados desde Alejandría los cruceros AA *Calcutta* y *Coventry* que a 100 millas de ese puerto fueron atacados por dos “Ju 88” que alcanzaron al *Calcutta* con dos bombas provocando su hundimiento en pocos minutos. El otro crucero pudo rescatar 255 hombres de su dotación.

La Armada Real había evacuado de Creta unos 16.600 hombres incluyendo unos 2.000 griegos, pero 12.000 quedaron detrás y fueron capturados. Cuatro mil resultaron muertos o heridos en el transcurso de la lucha terrestre.

Para esta operación y la anterior, para impedir el refuerzo de los invasores por mar, se habían desplegado, cuatro acorazados, un portaaviones, once cruceros, 32 destructores y un minador rápido. De los acorazados, el *Warspite* había sufrido daños que significaron 22 semanas para repararlos, mientras que los del *Barham* insumieron seis. El *Formidable* sería sometido a reparaciones durante 20 semanas en un astillero de EE.UU. Tres cruceros habían sido hundidos y cinco con averías que llevaron entre tres y once semanas antes de volver al servicio. De los destructores, se perdieron seis, mientras que otros siete habían sufrido daños que requirieron entre una y dieciséis semanas para solucionarlos.

El almirante Cunningham expresó su opinión en una carta al Primer Lord Naval: "No podemos ocultar el hecho de que en nuestra batalla con la Fuerza Aérea alemana, hemos sido severamente apaleados. Siempre he pensado que tendríamos una sorpresa si ellos ponían su atención en la flota. Ningún fuego AA puede contener el ataque simultáneo de 10 o 20 aviones". Después de referirse a las graves pérdidas sufridas, el almirante expresó: "No me hubiera importado si hu-

biésemos infligido un daño correspondiente al enemigo, pero me temo que hemos logrado poco más allá de impedir un desembarco en Creta y la evacuación de parte del Ejército. Supongo que aprenderemos a tiempo de esta lección, que la Armada y el Ejército no pueden maquillar la ausencia de la capacidad aérea. Tres escuadrillas de cazas de largo alcance y unas pocas escuadrillas de bombarderos nos hubieran permitido retener Creta".

Cunningham también hizo referencia al personal: "He estado ansioso por el estado emocional de las tripulaciones después de siete días de bombardeo continuo...la dotación del *Ajax*, de los últimos sesenta días, ha estado en puerto sólo diez noches; la del *Dido*, una en 21 días; lo mismo ha ocurrido con los destructores, con el consiguiente cansancio". El almirante, formuló un reproche: "Tuve la esperanza, de que concientes de la tarea que ellos estaban realizando y las circunstancias que debían enfrentar, la flota podría haber recibido un mensaje de estímulo del Almirantazgo que a mi entender hubiese hecho mucho bien".

Cabe recordar que, probablemente, el Almirantazgo, entre mediados y fines de mayo, haya estado primariamente absorbido por los acontecimientos que condujeron al hundimiento del *Hood* y la posterior búsqueda y destrucción del *Bismarck*.

Cunningham terminó su carta haciendo mención a su posible relevo: "No me sentiré de ninguna manera disgustado, especialmente en consideración a que los acontecimientos de los últimos días podrían haber afectado la fe del personal de la flota en la manera que su comandante la conduce". El Almirantazgo y el propio Churchill mantuvieron la mayor confianza en el comandante de la Flota del Mediterráneo. No así con el comandante de la RAF Medio Oriente que fue relevado.



"Martlets III" de la escuadrilla 805 decolando de Mersa Mattuh en el desierto egipcio, perenecientes a la Real Escuadrilla de cazas navales.

En cuanto a los alemanes, la campaña de Creta les había costado unos 4.000 hombres y 2.000 heridos en la lucha terrestre; la pérdida de aviones, en especial transportes "Ju 52", fue de 220 destruidos y 148 averiados. El resultado negativo más trascendente fue el serio debilitamiento de sus fuerzas aerotransportadas que llevaría a que nunca más intentarían una operación semejante de tal magnitud. Por su parte los británicos sensibilizados por lo ocurrido en Creta esperaron operaciones similares sobre Chipre o Siria que no se concretaron. Alemania se encaminaba hacia el Este para invadir la Unión Soviética.

Aunque el daño estructural del *Formidable* no fue de la magnitud del sufrido por el *Illustrious* en enero, la reparación requerida superaba las posibilidades de Alejandría por lo que el portaaviones fue derivado al Norfolk Navy Yard en EE.UU. El 24 de julio cruzó el Canal de Suez, con la escuadrilla 829 rearmada con seis "Swordfish" como protección antisubmarina.

Con el *Formidable* ausente, sus escuadrillas no permanecieron ociosas. Las 803 y 806 (cazas "Fulmar") y la 829 ("Albacore" y "Swordfish"), durante junio y julio de 1941, desde bases en Palestina y Chipre, participaron en la campaña de Siria, una posesión francesa, leal al gobierno de Vichy. Terminada exitosamente esta operación, retornaron a Egipto para un período de descanso y reequipamiento.

Después de la partida del *Formidable*, la cobertura aérea para la entonces bastante reducida Flota del Mediterráneo con base en Alejandría, fue dada por el denominado Grupo 201 de Cooperación Naval de la Fuerza Aérea del Medio Oriente que bajo el comando de la RAF incorporó las escuadrillas aeronavales desembarcadas las que fueron empleadas prioritariamente para tareas de apoyo a operaciones terrestres.

En las escuadrillas 803 y 806, los "Fulmar" de la Armada fueron reemplazados por "Hurricane" que habían pertenecido a la RAF, para luego

unirse, después de la caída de Creta, con la 805 reequipada con "Martlet III", para formar el "Ala Naval de Caza" que constituía el 15% de la disponibilidad de unidades de ese tipo en la zona.

La escuadrilla 826 ("Albacore") conjuntamente con la 815 y la 821, mostraron cómo el adiestramiento de los observadores para navegar sobre el mar, resultó muy efectivo para volar sobre el desierto con un éxito que sus equivalentes de la RAF, difícilmente podían alcanzar.

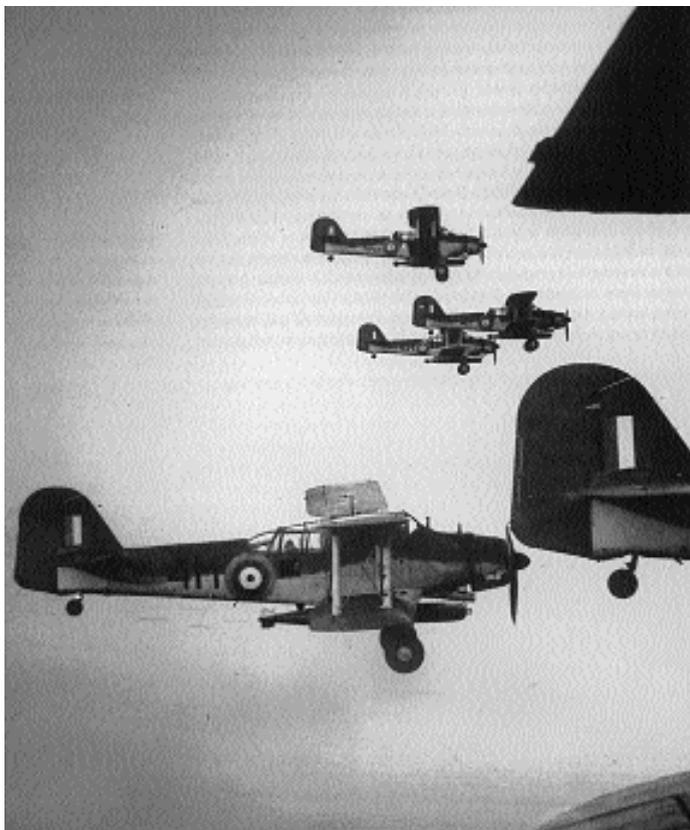
Los Aviones

"Fairey Albacore"

Biplano, triplaza, monomotor, torpedero-bombardero, reconocimiento y control del tiro naval (spotter).

Destinado a reemplazar al "Swordfish" (BCN No 795, pág. 543), según especificaciones S.41/36, su diseño siguió los lineamientos de éste. El primer prototipo voló el 12 de diciembre de 1938, correspondiente a una orden de 98 máquinas colocada en mayo de 1937, cuya producción comenzó en 1939 y los primeros doce fueron oficialmente aceptados en marzo de 1940. Para el prototipo y la primera serie se empleó el motor Bristol Taurus II, que fue reemplazado por el Taurus XII de 1130 HP siendo ésta la única modificación sustancial durante su actividad en la guerra, que comenzó cuando se formó la escuadrilla 826 del Arma Aérea de la Flota (FAA). Los primeros vuelos operativos tuvieron lugar a fines de mayo de 1940. A partir de 1941 los "Albacore" comenzaron a equipar las escuadrillas embarcadas en portaaviones y las basadas en tierra.

Su actividad durante la guerra incluyó operaciones en el Mediterráneo tanto navales como terrestres y en escala grado en el Índico. Cesó de prestar servicios en la Armada Real en 1943, reemplazado por el "Barracuda" (BCN No 793, pág. 104). Cuando fue disuelta la escuadrilla 842, la última en volar "Albacore", sus aviones fueron transferidos a la Real Fuerza Aérea Canadiense.



Aviones "Albacore".

El "Albacore" concebido como reemplazo del "Swordfish" sirvió simultáneamente con éste y fue retirado del servicio de la Armada Real antes que el "Stringbag" que se mantuvo activo hasta el fin de la guerra.

Características del Fairey "Albacore" de la escuadrilla 826 embarcada en el HMS *Formidable* en la primavera de 1941.

Motor Bristol Taurus II radial, 1.065 HP. Envergadura 15.24 m; largo 12.4 m; alto 4.32 m. Peso normal de despegue 4.745 Kg. Velocidad máxima 259 Km/h a 4.000 pies. Techo operativo 6.310 m. Autonomía con torpedo 1.497 Km.

Armamento: Una ametralladora 303 (7.7 mm) en el ala de estribor y dos de igual calibre en el habitáculo posterior. Un torpedo de 730 Kg debajo del fuselaje o 907 Kg de bombas debajo de las alas inferiores.

La producción cesó en 1943 después de haberse construido 801 aviones.

"Junkers Ju 87" ("Stuka-Sturzkampfflugzeug")

Bombardero en picada y ataque en apoyo a fuerzas terrestres; monoplane, monomotor, biplaza.

El origen del "Stuka" fue el "Junkers K47" fabricado en Suecia en 1928. En 1934, Alemania realizó un concurso para producir un bombardero en picada del que participaron las firmas Arado, Blohm und Voss, Heinkel y Junkers. Esta última fue seleccionada con un diseño iniciado en 1933 por el ingeniero Karl Pohlman. El primer prototipo voló a principios de 1935 propulsado por un motor Rolls Royce Kestrel reemplazado por el Junkers Jumo 210A en el modelo "Ju 87V2" construido a fines de ese año. Una pre-serie de "Ju 87A-0" fue comenzada en 1936 y en la primavera de 1937 se produjeron las primeras entregas del modelo inicial de producción "Ju 87A-1" que fue seguido del "A-2". Se construyeron unas 200 máquinas de las series "A", que fueron modificadas para dar lugar en el otoño de 1938 al modelo "Ju 87B".

Los "Ju 87A" y "B" prestaron servicio con la Legión Cóndor durante la Guerra Civil española. Al comenzar la II Guerra Mundial, los modelos "A" habían sido relegados a funciones de adiestramiento y los 336 operativos eran del modelo "Ju 87B1". Su participación fue espectacular en las operaciones de 1939 y 1940, pero durante la Batalla de Inglaterra mostraron su vulnerabilidad sufriendo importantes pérdidas. (41 "Stukas" fueron derribados en los primeros seis días de la batalla).

Antes de la guerra se produjo una versión modificada del

“B” denominada “Ju 87C” con gancho, alas plegables, apto para ser catapultado y tren de aterrizaje destacable para poder amerizar, destinada al portaaviones *Graf Zeppelin*, que nunca llegó a estar operativo, por lo que estos aviones pasaron a unidades con base terrestre.

El modelo “Ju 87R” con mayor autonomía fue utilizado a partir de 1940 para operar contra buques y otras misiones.

La producción de este avión comenzó a ser reducida al iniciarse la guerra con la decisión de finalizarla en 1940, pero los éxitos iniciales en el conflicto llevaron a modificar el plan, para pasar a ser incrementada e incluso la vulnerabilidad mostrada en la Batalla de Inglaterra no alteró esa tendencia. En la primavera de 1941 entró en servicio la versión “D” con un motor de 1.200 HP, mayor capacidad de carga de bombas, (hasta 1.800 Kg), mejor blindaje y otros perfeccionamientos. El modelo “G” armado con dos caño-

nes antitanque de 37 mm debajo de las alas, fue utilizado en el frente oriental, donde se produjo la última participación de los “Stukas” en la IIda Guerra, el 8 de mayo de 1945, en un infructuoso ataque contra blindados rusos.

Características del Junker Ju 87B1 de la St.G.2 Immelmann.

Motor Junkers Jumo 211A-1, tipo “V” invertida, 900 HP. Envergadura 13.80 m; largo 11.10 m; altura 3.87 m. Peso normal de despegue 4.250 Kg. Velocidad máxima 390 Km/h a 4.400 m. Techo operativo 8.000 m. Alcance, con una bomba de 500 Kg, 550 Km.

Armamento: una ametralladora de 7.92 mm en cada ala y una de igual calibre en el habitáculo posterior; una bomba de 500 Kg debajo del fuselaje o una bomba de 250 Kg en igual ubicación y hasta cuatro de 50 Kg debajo de las alas.

Se construyeron 5.700 “Ju 87”, incluidos ocho prototipos, de ellos 4.881 entre septiembre de 1939 a octubre de 1944 cuando el último “Stuka” salió de la línea de montaje. 