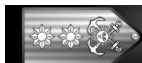


# ALAS SOBRE EL MAR EN LA 2DA. GUERRA MUNDIAL

## Portaaviones en acción



EUGENIO LUIS BÉZZOLA

59

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 801 Volumen 119

Enero, febrero y marzo de 2001

Recibido: 24 de enero de 2001

**HMS *Formidable*** (3/1942 al 8/1943)



60

El 26 de marzo de 1942, después de un período de reparaciones de veinte semanas, el *Formidable* (\*) pasó a formar parte de la Flota Oriental (Eastern Fleet) al mando de Sir James Somerville, destinada a operar en el océano Índico.

Su dotación aérea estaba conformada con las escuadrillas: 888, equipada con 16 "Martlet" ("Wildcat") y 820 con 21 "Albacore" y un "Swordfish", empleado para el remolque de blancos.

### Operaciones en el océano Índico

Formaban parte de esta fuerza, los portaaviones *Indomitable*, (una versión modificada del *Formidable*), y el antiguo *Hermes*; los acorazados *Ramillies*, *Resolution*, *Revenge* y *Royal Sovereign*, 2 cruceros con cañones de ocho pulgadas, 4 cruceros livianos, un crucero AA y 11 destructores.

Este conjunto reunido con los medios disponibles ante la amenaza japonesa, mostraba estados y capacidades muy dispares con un promedio muy bajo para ambos.

En viaje a Ceylán, en febrero de 1942 y en una carta privada, el almirante escribió: "Mis acorazados se encuentran en diferentes estados

de deterioro y en la actualidad no tengo buque alguno que yo podría considerar con un apropiado estándar de eficiencia para el combate". Por otra parte también comprobaría que las dotaciones del "Arma Aérea de la Flota" se encontraban en niveles de adiestramiento por debajo respecto de los que tenía el *Ark Royal*, el portaaviones de la "Fuerza H", basada en Gibraltar, de la cual había sido comandante el almirante Somerville.

Condicionado por la heterogeneidad y el estado de los buques, el almirante británico se vio obligado a formar dos fuerzas:

- Una Fuerza A (rápida) que posteriormente incluiría el acorazado *Warspite* como nave almirante, (de regreso de las reparaciones en EE.UU.), los dos portaaviones de flota, los cruceros *Dorsetshire* y *Cornwall* (artillería de 8 pulgadas), *Emerald* y *Enterprise* (artillería de 6 pulgadas) y 6 destructores.
- Una Fuerza B (lenta) con la Tercera Escuadra de Batalla integrada por los 4 acorazados de la clase "R" (*Resolution*, nave almirante, *Revenge*, *Royal Sovereign*, y *Ramillies*, el portaaviones *Hermes*, 2 cruceros livianos, el crucero A.A. holandés *Heenskirk* y 5 destructores.

"El estado y las condiciones de habitabilidad de los acorazados de la clase 'R' eran bastante precarias. Construidos 26 años antes para integrar la 'Gran Flota' de la Primera Guerra operando en el Mar del Norte, acusaban el deterioro proveniente de su edad y la falta de modernización. En clima tropical, las temperaturas en las cubiertas inferiores y en particular en los compartimientos de calderas y máquinas alcanzaban

---

(\*) Para las operaciones de este portaaviones entre noviembre de 1940 y julio de 1941 ver BCN N° 800).

valores intolerables". Para el historiador Correlli Barnett eran "museos flotantes de la tecnología de la Gran Guerra preservada intacta por las economías en gastos de defensa en el período entre guerras".

El segundo comandante era el vicealmirante Algernon Willis, que fuera jefe de estado mayor del almirante Cunningham en la "Flota del Mediterráneo".

El almirante Willis durante su traslado al océano Índico, elaboró los lineamientos de un plan a ser presentado a Somerville.

"La preservación de la 'Flota Oriental' es más importante que la retención de Ceylán (Sri Lanka). Si perdemos Ceylán, indudablemente estaremos en dificultades, aunque no será imposible asegurar las rutas de las costas de África e India. Pero si la 'Flota Oriental', o parte de ella, es destruida, ambos, Ceylán y las rutas marítimas estarán abiertas para ser atacadas".

El desplazamiento de naves aliadas a lo largo de la costa E. de África era vital para el abastecimiento de las fuerzas británicas en el Mediterráneo oriental. Una interrupción de suministros, como consecuencia de una posible acción de los japoneses, podía haber significado la pérdida de Egipto y el control del canal de Suez, con implicancias estratégicas fáciles de imaginar para el desarrollo de la guerra.

Willis propondría la política de la "Flota latente" ("The Fleet in Being"), "que ha sido utilizada por nuestros oponentes, pero no muy a menudo por nosotros, porque la Armada Real ha sido lo suficientemente fuerte para tomar actitudes ofensivas. Pero ahora, en marzo de 1942, la apresuradamente reunida 'Flota Oriental', con sobrantes de lo que no es necesario en aguas metropolitanas y en el Mediterráneo, es todo lo que tenemos".

"Nos reunimos con Somerville el 2 de abril. Me saludó con un mensaje: 'Así, ésta es la 'Flota Oriental'. No importa, existen muchas buenas melodías ejecutadas en un viejo violín".



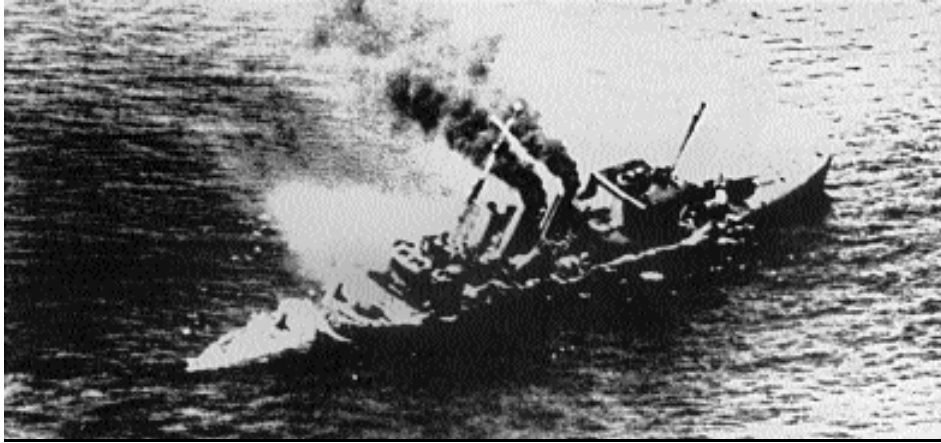
Aviones "Albacore" de la escuadrilla 820 retornan después de llevar a cabo un ataque simulado sobre buques de la "Flota Oriental". El portaaviones *Formidable* y el acorazado *Warspite*.

La capacidad aérea con base terrestre, para actuar en coordinación con la flota, estaba dada por las escuadrillas navales 803 y 806 desplazadas desde el Medio Oriente (equipadas con cazas "Fulmar"), y unos pocos "Swordfish" de la 788. Para la exploración contaban con 12 "Catalina" de la escuadrilla 205 de la RAF y de la 413 de la RCAF. Para ataque disponían de catorce bombarderos "Blenheim" de la escuadrilla 11 de la RAF, sin adiestramiento previo para operar sobre el mar.

Como muestra de las flexibilidades en las relaciones entre la Armada y la RAF, la escuadrilla de caza 277 de ésta, estaba armada con cazas "Fulmar" pilotados por personal naval.

La amenaza japonesa estaba materializada por la fuerza de ataque del almirante Nagumo que incluía los portaaviones *Akagi*, *Hiryu*, *Soryu*, *Shokaku* y *Zuikaku*, con 300 aviones de caza, exploración y ataque superiores a los británicos, con un elevado grado de adiestramiento y experiencia reciente en el Pacífico. (BCN No 789, pág. 144).

Ante semejante contendiente, Somerville adoptó una actitud cautelosa, apelando a los "Catalinas" para la explora-



5 de abril de 1942. El crucero *Cornwall* se hunde después del ataque de aviones del *Soryu*.

62 ción, manteniendo distancia con sus buques, aunque con la esperanza de lanzar un ataque aeronaval durante la noche, circunstancia en la que los británicos tenían ventajas.

Durante el 1 y el 2 de abril, el almirante japonés trató de localizar, sin éxito, la formación enemiga y después de reabastecerse, sus aviones atacarían Colombo (Ceylán) el día 5.

Por su parte Somerville, en la presunción de que el adversario podría haberse retirado retornó a su fondeadero en Addu Atoll, destacó al *Hermes* a Trincomalee (Ceylán) para reparaciones y los dos cruceros pesados para otras misiones.

El fondeadero de Addu Atoll tenía para las tripulaciones el mismo "encanto" que Islandia o la península de Kola en el Ártico (URSS) pero en condiciones opuestas. "El calor es simplemente indescriptible. Una especie de tortura quemante de la que no es posible escapar".

El 4 de abril, un "Catalina" informó la presencia de la fuerza japonesa ante lo cual el almirante británico zarpó con los dos portaaviones para atacarlos en horas nocturnas, intención que no se concretó al no poder hallar al enemigo. En el amanecer del 5, los aviones japoneses atacaron Colombo, prácticamente vacío de buques y los daños en las

instalaciones portuarias no alcanzaron la magnitud de aquellos cuando incursionaron sobre Darwin en Australia.

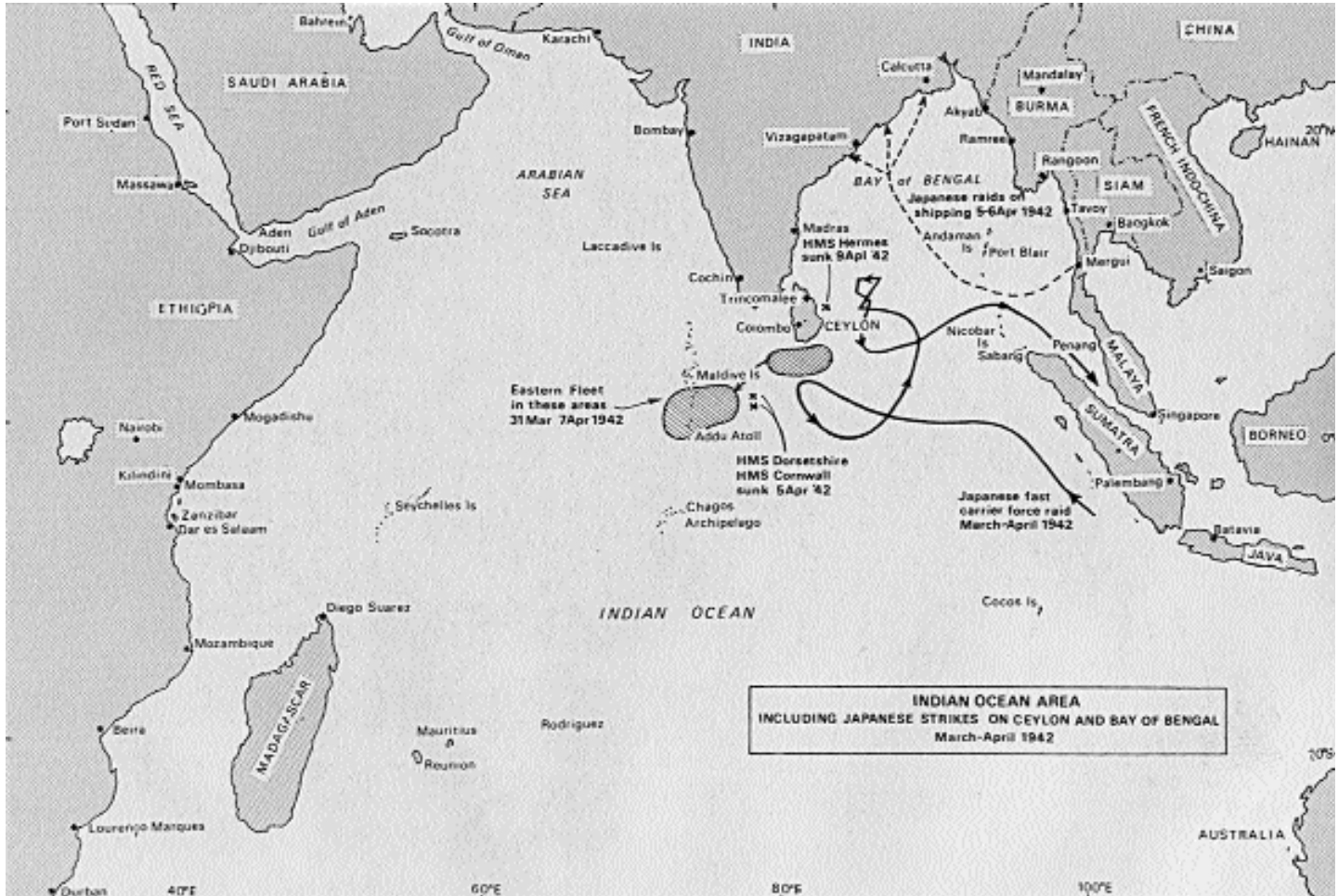
Los 127 aviones nipones fueron enfrentados por "Hurricane" y aunque a los atacantes les fueron derribadas siete máquinas, la RAF perdió trece de sus cazas por la acción de los "Zeros" (1).

Seis "Swordfish" de la escuadrilla 788 en viaje de Trincomalee a Minneriya, fueron abatidos por los japoneses.

En el medio día de esa jornada, los exploradores nipones avistaron los cruceros *Cornwall* y *Dorsetshire* navegando para reunirse con el grueso de la "Flota Oriental". Poco después fueron hundidos por bombarderos en picada.

---

(1) En 1958, cuando se discutía respecto de la conveniencia de disponer de un portaaviones en la Armada Argentina, los detractores de su incorporación, al hacer comparaciones en relación con las ventajas de bases aéreas terrestres, se enfatizaba que las máquinas que operaran desde éstas siempre serían de superior performance respecto de los embarcados. El enfrentamiento de los aviones navales japoneses con sus equivalentes de la RAF había demostrado hacia casi dos décadas la falacia de tal afirmación.



Operaciones en el océano Índico. Se muestra el desplazamiento de la fuerza de portaaviones japonesa y las áreas de las operaciones de la "Flota Oriental" británica.

"Más de cincuenta aviones nos atacaron a nosotros y al *Cornwall*. La primera ola de tres bombarderos vino desde el sol y lanzó sus bombas a baja altura, tres de ellas alcanzaron el buque. Las comunicaciones internas quedaron interrumpidas. Le grité a la dotación del cañón por qué habían dejado de hacer fuego. 'Sigán disparando!'. Una voz respondió: 'cómo vamos a disparar si todo el resto de la dotación está muerta'. Fuimos alcanzados por unas treinta bombas. Todo era un

matadero. La sirena del buque se trabó y sonaba como un largo lamento. El capitán Agar dio la orden de abandonar la nave que se hundió en pocos minutos". (Herbert Gallop artillero AA en el *Dorsetshire*).

Poco antes del anochecer "Albacores" del *Indomitable*, avistaron una división de portaaviones japoneses, pero el con-

tacto se perdió durante la noche porque las naves niponas habían tomado rumbo S.E. para reabastecerse, antes de iniciar la última fase de sus operaciones en el Índico.

Somerville retornó a Addu Atoll el día 8 después de asegurarse de la ausencia de unidades enemigas entre su posición y esa base.

Nagumo, una vez reabastecido, el 9 de abril llevó a cabo un ataque sobre Trincomalee donde no había unidades importantes. Un "Catalina" había avistado la formación japonesa y una correcta apreciación de sus intenciones llevó a disponer la evacuación de las naves allí amarradas, entre ellas el *Hermes*. Los atacantes sólo hundieron un dique flotante. El enfrentamiento con cazas de la RAF significó, nuevamente, graves pérdidas para éstos.

64

El *Hermes* no escaparía a su suerte. Avistado sobre la costa, por los aviones que retornaban de su incursión sobre Trincomalee, poco después sufrió el ataque concentrado de bombarderos "Val" que lograron 40 impactos en diez minutos. (BCN Nº 795, pág. 528).

La incursión del almirante Nagumo, si bien no logró la destrucción de la "Flota Oriental", por lo menos hizo que el Almirantazgo dispusiese su alejamiento 3000 millas al Oeste, a Kilindini en Mombasa, Kenia, "un pequeño, angosto y tortuoso puerto rodeado por una espesa jungla en ambos lados"

En mayo de 1942, el *Formidable* se encontraba, con la "Flota Oriental", a unas 250 millas al E. de Madagascar como cobertura de las operaciones destinadas a la ocupación de esa isla, en previsión de una posible intención similar por parte de los japoneses. El apoyo aéreo para esa operación estuvo dado por los portaaviones *Illustrious* e *Indomitable*. (BCN, Nº 799).

El 30 de julio, dos días después de haber arribado a Colom-

bo, el *Formidable* y el *Illustrious*, zarparon de este puerto para una incursión en el Golfo de Bengala destinada a mostrarse y distraer la atención japonesa con respecto a una operación a llevarse a cabo en el otro extremo del teatro de operaciones: la ocupación de Guadalcanal.

El objetivo fue logrado cuando, el 2 de agosto, un bote volador "H6K" informó de la presencia británica. Otro explorador fue derribado poco después por "Martlets" del *Formidable*.

El 24 de agosto el *Formidable* dejó la "Flota Oriental", al zarpar de Mombasa rumbo al Mediterráneo en reemplazo del *Indomitable* que doce días antes había sufrido serios daños por acción enemiga en la segunda jornada de sus operaciones en el teatro europeo.

**Operación Torch** (La ocupación británico-norteamericana de Argelia y Marruecos). (BCN Nº, 793, pág. 90)

El objetivo final de "Torch" fue establecido el 24 de agosto de 1942 mediante una directiva al responsable de la operación, general Dwight Eisenhower: "El aniquilamiento de las fuerzas del Eje que se oponen a las fuerzas británicas en el Desierto Occidental y la intensificación de las operaciones navales y aéreas contra las instalaciones del enemigo en el Mediterráneo con el fin de asegurar las comunicaciones a través de este mar y para facilitar las operaciones contra el Eje en el continente europeo".

Para satisfacer los requerimientos de esta directiva era esencial apoderarse de Túnez, en particular la base naval de Bizerta y de esa manera amenazar las fuerzas italo-germanas en Tripolitania (Libia occidental). Pero Túnez estaba demasiado cerca de áreas dominadas por la aviación adversaria, por lo que la etapa intermedia sería invadir Argelia, entonces, al igual que Túnez, bajo el dominio del gobierno de Vichy, operación que a requerimiento de EE.UU., se extendió también a Marruecos para asegurar una ruta trasa-

tlántica directa desde Norteamérica (sin pasar por el estrecho de Gibraltar) y de esa manera posibilitar el abastecimiento terrestre de las fuerzas empeñadas en Argelia.

Al ampliarse el área de la operación se tuvieron que dejar de lado los desembarcos, propuestos por los británicos, en Philipeville y Bone en el Este de Argelia y por lo tanto próximos a Túnez, con la posibilidad de desplazarse hacia este objetivo anticipándose a una acción similar por parte de los alemanes como efectivamente ocurrió.

### Preparación

Para la ejecución de "Torch" se dispusieron tres fuerzas:

- La Occidental tenía como objetivo Casablanca, en el Atlántico, con el apoyo naval dado íntegramente por naves de EE.UU.
- La Central destinada a Orán con fuerzas de desembarco norteamericanas.
- La Oriental que tenía como objetivo Argel con tropas británicas y estadounidenses.

La responsabilidad naval de las dos últimas recayó en la Armada Real. La "Fuerza H" tuvo como misión la cobertura de las operaciones en el Mediterráneo atento a una posible intervención de las flotas francesa e italiana. Bajo el comando del vicealmirante Sir Neville Syfret, estaba integrada por los acorazados *Duke of York* (nave insignia) y *Rodney* (2), el crucero de batalla *Renown*, los portaaviones de flota *Formidable*, *Furious* (2) y *Victorious*, los cruceros *Bermuda* (3), *Argonaut* y *Sirius*, diecisiete destructores (2) y cuatro barreminas.

La fuerza naval Central (Orán) estaba integrada por el buque comando *Larg*, los portaaviones escolta *Biter* y *Dasher*, los cruceros *Aurora* y *Jamaica*, los buques AA *Alynbank* y *Delhi*, 13 destructores, 6 corbetas, 8 barreminas, 2 submarinos, 2 "sloops" y otras embarcaciones auxiliares.

Comprendían la fuerza naval oriental (Argel), el buque comando *Bulolo*, el vetusto portaaviones *Argus*, los cruceros *Sheffield*, *Scylla* y *Charybdis*, el portaaviones escolta *Avenger*, los buques AA auxiliares *Palomares*, *Pozarica* y *Tynwald*, el antiguo monitor *Roberts*, 13 destructores, 3 submarinos, 3 "sloops", 7 barreminas, 6 corbetas y otras naves menores.

La totalidad de las fuerzas navales británicas estaba bajo el comando del almirante A. B. Cunningham, que después de dejar la "Flota del Mediterráneo" había pasado a ser jefe de la Misión Naval Británica en Washington y miembro del Estado Mayor Combinado, donde tuvo que atemperar la peculiar anglofobia del almirante King, el jefe de Operaciones Navales de EE.UU., y para "Torch" volvió a asumir un cargo operativo con asiento en Gibraltar.

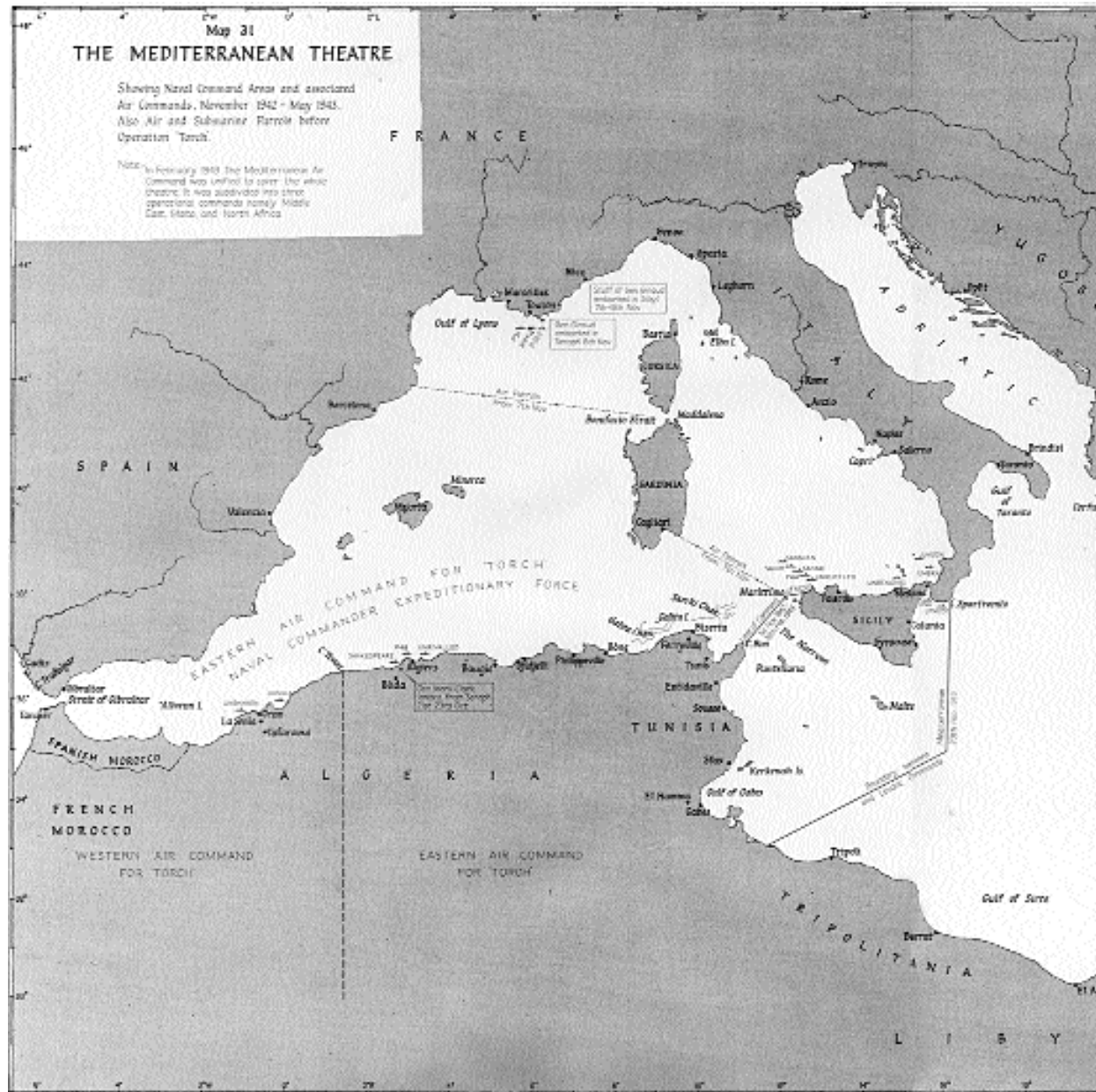
Para los británicos resultó una tarea compleja reunir las 160 naves de guerra de todo tipo para esta operación. Recientemente, en el esfuerzo por abastecer Malta, habían perdido un portaaviones (*Eagle*), 2 cruceros, 1 crucero AA y nueve destructores, mientras que otras naves, incluido el portaaviones *Indomitable*, habían sufrido severos daños. La "Flota Metropolitana" fue reducida a un mínimo. Se suspendieron los convoyes a Rusia y el Atlántico Sur (4) y se redujeron las escoltas de los que cruzaban el Atlántico Norte, en tiempos que los submarinos alemanes se mostraban particularmente activos.

---

(2) Rodney, Furious y tres destructores serían destacados en apoyo de la Fuerza Central (Orán).

(3) Bermuda sería destacado a la Fuerza Oriental (Argel).

(4) Los mercantes procedentes del Río de la Plata y parte de los provenientes de Sudáfrica, fueron dirigidos al Estrecho de Magallanes, para luego remontar la costa occidental de Sudamérica, cruzar el canal de Panamá y unirse a los convoyes que se formaban en el litoral atlántico de EE.UU.



Áreas de Comandos Navales y los Comandos Aéreos asociados en el Mediterráneo entre noviembre de 1942 y mayo de 1943. Se indican las patrullas submarinas y aéreas previas a la operación "Torch".





Por su parte los norteamericanos para los desembarcos en Marruecos dispusieron de los acorazados *Massachusetts*, *Texas* y *New York*, el portaaviones *Ranger*, los portaaviones escolta *Sangamon*, *Suwanee* y *Santee*, con el *Chenango* como transporte de 76 cazas "Curtiss P 40" de la Fuerza Aérea del Ejército (USAAF), 7 cruceros, 38 destructores y 8 barreminas de flota.

### Las amenazas

En el Mediterráneo, las posibles amenazas navales para la operación "Torch" estaban dadas por las unidades francesas en Tolón, apreciadas en 3 buques pesados, 7 cruceros, 28 destructores y 15 submarinos y por la flota italiana que contaba con 6 buques pesados, 9 cruceros, 28 destructores y 35 submarinos.

La amenaza aérea francesa estaba materializada por unos 500 aviones de varios tipos de los cuales muy pocos eran modernos. Más importante fue considerada la de la aviación del Eje en Cerdeña y Sicilia, con 395 máquinas alemanas y 574 italianas.

### Ejecución

El 5 de noviembre comenzó el cruce del estrecho de Gibraltar de las 340 naves destinadas a las operaciones sobre Argelia. La "Fuerza H" lo hizo a 0430 de la jornada siguiente y después de destacar el portaaviones *Furious* y el acorazado *Rodney* para reforzar la Fuerza de ataque Central y el crucero *Bermuda* a la Fuerza Oriental, navegó rumbo al Este con la directiva de no sobrepasar el meridiano 4° 30'E, excepto en situación de combate.

La dotación aérea del *Formidable* estaba dada por las escuadrillas: 885, equipada con seis "Seafire IIC"; 888, doce "Martlet II"; 893, doce "Martlet IV" y 820, doce "Albacore".

El 7 de noviembre de 1942, la RAF dio comienzo a vuelos

de exploración a lo largo de una línea entre la costa oriental de España y el estrecho de San Bonifacio, que separa Córcega de Cerdeña, con el fin de detectar cualquier desplazamiento de naves francesas desde Tolón hacia el Norte de África. Con la misma misión, pero con respecto a movimientos de la flota italiana hacia el Oeste, se realizaron patrullas entre la isla Marittimo en el W. de Sicilia y la isla Cavioli en Cerdeña. Otros aviones llevaron a cabo vuelos de reconocimiento sobre las bases francesas e italianas, mientras que "Catalinas", "Hudsons" y "Swordfish" dieron protección antisubmarina en la aproximación de los convoyes a las costas de Argelia.

Por su parte, los 5 submarinos de la 10ª flotilla, basada en Malta, patrullaron los accesos Norte y Sur del estrecho de Messina vigilando el posible desplazamiento de naves italianas desde Nápoles o Tarento mientras que 3 unidades de la 8ª flotilla, con base en Gibraltar, realizaron similar tarea respecto de las naves francesas en Tolón. Otros 5 submarinos de esa flotilla fueron utilizados frente a Argel y Orán como balizas de luces infrarrojas para las fuerzas de desembarco.

### Área Oriental

En Argel, con la participación de 93 buques de guerra y mercantes, los desembarcos de fuerzas norteamericanas y británicas se llevaron a cabo en tres playas.

En el sector occidental se concretaron sin problemas y de acuerdo con el plan. En el central, un desplazamiento hacia el W. y errores de identificación significó el arribo a otras playas, con escasa resistencia en una de ellas. En el oriental hubo alguna confusión y demoras que fueron superadas.

La mayor oposición francesa se materializó a 0400 cuando los destructores *Broke* y *Malcolm* intentaron desembarcar en el puerto tropas de infantería de EE.UU. para evitar que



Operación "Torch".  
Lanchas de desembarco se dirigen a las playas de Argel.

los galos hundieran sus buques y sabotearan las instalaciones portuarias. En tres ocasiones procuraron encontrar la entrada sur enceguedidos por proyectores y "flashes" de la artillería. En la última tentativa el *Malcolm* fue alcanzado y obligado a retirarse. A 0520, en un cuarto intento, el *Broke* logró finalmente entrar a alta velocidad embistiendo la red de cierre y desembarcar la tropa que pudo apoderarse de la central eléctrica y el depósito de combustible para pasar a ser diezmada por fuego de ametralladoras. El destructor fue sometido por cuatro horas al fuego de las baterías costeras y de campaña y obligado a alejarse, abandonando los soldados en tierra. Alcanzado por varios proyectiles se hundió el día siguiente cuando era remolcado.

Las baterías costeras fueron silenciadas por la tarde mediante bombardeo naval y aéreo. Para entonces hizo su aparición la aviación gala atacando naves de guerra y transportes sin provocar mayores daños. Una caída cercana de bombas averió el telégrafo de órdenes a máquinas del buque comando *Bulolo* que se puso en evidencia al entrar a puerto el día siguiente, al no responder a "Atrás toda", evi-

tándose otras consecuencias merced a la presencia de un banco de barro.

En un sector, las tropas desembarcadas lograron avanzar casi sin oposición, con la bienvenida del comandante francés del fuerte de Sidi Ferruch que incluso facilitó transportes para dirigirse al cercano aeródromo de Blida y negociar la rendición. Pero el teniente naval B.H.C. Nation con cuatro "Martlets" del *Victorious* se había adelantado logrando la capitulación formal a 0930.

A 0640, los norteamericanos se apoderaron del aeródromo de Maison Blanch, donde, a 1100, aterrizaron cazas "Hurricane" de la RAF procedentes de Gibraltar.

Por la tarde se acordó un cese del fuego y a 1900, tropas norteamericanas entraron en Argel.

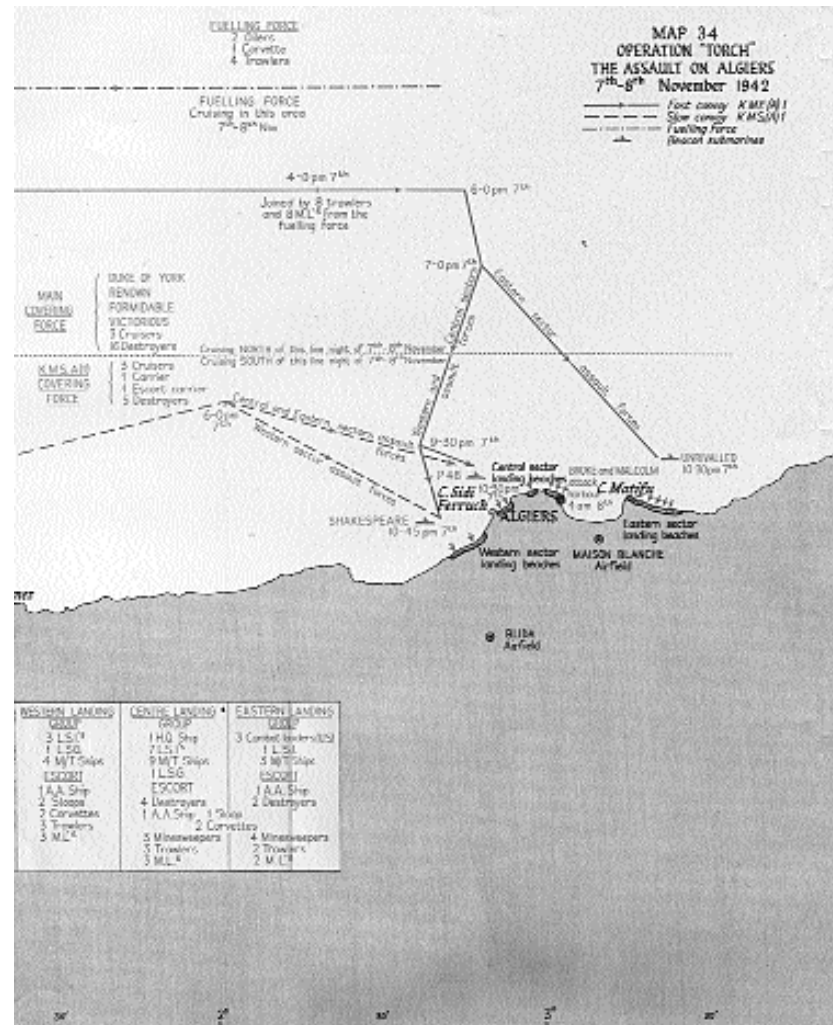
En el anochecer se hicieron presentes bombarderos alemanes que atacaron naves en el sector "Charlie", averiando el destructor *Cowdray* y el carguero *Leedstown*, que se hundió la mañana siguiente.

### Área Central

En Orán, próxima a la base de Mers El Kebir, donde en junio de 1940 se había producido, el ataque británico a la flota francesa (BCN No 796), las fuerzas terrestres fueron en su totalidad estadounidenses. En esta operación participaron 72 naves de guerra y 32 transportes que llevaron a cabo la invasión en dos playas, una al W. y otra al E. de Orán.

Como era de esperar, los franceses ofrecieron mayor resistencia y al igual que en Argel, inicialmente se manifestó cuando los aliados procuraron desembarcar grupos de asalto en el puerto.

El intento estuvo a cargo de los ex guardacostas nortea-



Los desembarcos en Argel con indicación de las derrotas de los convoyes, la fuerza de reabastecimiento de combustible y la ubicación de los submarinos baliza.

americanos *Walney* y *Hartland*, en la ocasión enarbolando pabellones norteamericanos y británicos. Según el plan debían comenzar la operación a 0100, en coincidencia

con los desembarcos, pero por razones burocráticas se demoró dos horas y para entonces el adversario estaba alerta. A 0310, el *Walney* logró acceder al interior del puerto para ser arrasado e incendiado por los fuegos cruzados del "sloop" *La Surprise* y el destructor *Epervier*. El *Harland* no corrió mejor suerte con el tiro a quemarropa del destructor *Typhon* que finalmente conduciría a su voladura a 0600.

Posteriormente, en una muestra de coraje, el destructor mencionado con el *Tramontane* y el *Tornado*, salieron para enfrentar la fuerza naval de apoyo. El crucero *Aurora* hundió estos últimos mientras que el *Typhon* buscó refugio en el puerto. El "sloop" *La Surprise* intentó atacar las naves de desembarco para ser hundido por el destructor *Brillant*.

70

El siguiente día salieron el *Typhon* y el *Epervier*. Los cruceros *Aurora* y *Jamaica* incendiaron el *Epervier* y lo obligaron a encallar. En similar situación quedó el primero cuando intentaba retornar a puerto.

Los planes preveían que paracaidistas de EE.UU. capturarían los aeródromos en Tafaraoui y La Senia en el amanecer del 8 de noviembre, objetivo que no se concretó por las condiciones del tiempo, baja visibilidad y errores de navegación. "Albacores" del *Furious*, escoltados por "Sea Hurricane" y "Seafire", en ataques sobre ambos aeródromos destruyeron 70 aviones en tierra.

Tafaraoui fue capturado a medio día por fuerzas terrestres desembarcadas y 28 "Spitfires" volaron desde Gibraltar para operar desde este aeródromo. El último grupo de cuatro fue atacado por "Dewoitine 520" con la pérdida de un "Spitfire" y el derribo de tres máquinas francesas. La Senia fue ocupada a 1600 del 9 de noviembre por elementos blindados.

En la zona de los desembarcos, los transportes fueron objeto de la atención de la artillería costera que averió a dos

de ellos y obligó a retirarse al resto, dando lugar a la intervención de los cañones de 16 pulgadas del *Rodney*.

El fin de la lucha en Orán se prolongó hasta el 10 de noviembre cuando una ofensiva de una división de infantería norteamericana apoyada por el bombardeo del acorazado *Rodney* y los cruceros *Aurora* y *Jamaica* le permitió abrirse paso hacia la ciudad.

Ese mismo día, el almirante Darlan, comandante de la Armada francesa y presente en el Norte de África, aparentemente por un motivo particular, ordenó cesar la resistencia a los aliados y en la jornada siguiente se produjo la firma de un armisticio.

En dos días los aliados habían concretado los objetivos iniciales en Argelia. El éxito cabe ser adjudicado a una correcta planificación y la disponibilidad de medios adecuados. Atrás habían quedado las improvisaciones de Noruega, las indiscreciones y desatinos de Dakar y los errores de Dieppe.

También cabe agregar dos factores importantes: el secreto con que se manejó esta importante operación y la habilidad diplomática de los norteamericanos para tantear y "ablandar" autoridades francesas "potables" en Argelia. (EE.UU. mantenía relaciones diplomáticas con el gobierno francés de Vichy y por lo tanto tenía consulado en Argelia).

El 23 de octubre de 1942, el submarino británico *Seraph* se había aproximado a Argel con el fin de desembarcar al general norteamericano Mark Clark, para mantener conversaciones secretas con el general Mast, el comandante de las fuerzas francesas en esa zona.

La reacción alemana ante el desembarco aliado en las posesiones francesas fue inmediata. El 9 de noviembre, paracaidistas descendieron en el aeropuerto de El Alouina, cerca de la ciudad de Túnez. A partir de entonces los "Ju 52" transportaron 750 soldados por día. Por mar, mediante el cruce del pasaje entre Sicilia y Túnez, llevaron equipos pe-





17 de junio de 1943. Buques incendiados en el puerto de Argel después de un ataque aéreo nocturno de la "Luftwaffe". En primer plano el crucero *Savannah*.

13, el *U 665*, por el *Lotus* y el *Poppy*.; los días 14 y 15, el *U 595* y el *U 259*, por aviones de la escuadrilla 500 de la RAF.

El 17 de noviembre un "Albacore" de la escuadrilla 820 del *Formidable* hundió el *U-331*, previamente atacado por un "Walrus" naval y un "Hudson" de la escuadrilla 500 de la RAF.

El submarino alemán se había rendido después del ataque inicial; aparentemente la tripulación del "Albacore" no vio las señales en ese sentido y lanzó su torpedo. Los pocos sobrevivientes fueron rescatados por un "Walrus".

El *U-331* bajo el comando del teniente Hans-Dietrich Baron Von Tiesenhausen, había hundido el acorazado *Barham* el 25 de noviembre de 1941.

De los submarinos italianos que acudieron a las aguas del África del Norte francesa, el *Emo* fue hundido por el escolta *Lord Nuffield* el 10 de noviembre frente a Argel. El 28 de noviembre las naves de patrulla *Quiberon* (australiana) y *Quentin* hundieron el *Dessié* al N. de Bone. El escolta *Enchantress* hundió el *Corallo* el 13 de diciembre en aguas de Bougie.

Concluida la campaña en Argelia y con aviones de la RAF y la USAAF operando desde aeródromos terrestres, el Almirantazgo dispuso el retorno a la "Flota Metropolitana" del *Victorious* y el acorazado *Duke of York*.

El *Furious* y el *Formidable* permanecieron con la "Fuerza H" después de la partida del *Victorious* y los portaaviones británicos escolta que habían participado en "Torch". Para entonces persistía la posibilidad de una salida de naves italianas atraídas por el intenso tráfico marítimo aliado en el Norte del África. Por otra parte existían dudas respecto del estado de naves francesas en Tolón después de la ocupación alemana de la totalidad del territorio francés. Incluso la "Fuerza H" llevó a cabo incursiones en cercanías del archipiélago de las Baleares para proteger buques galos que intentaran escapar para unirse a los aliados, pero los franceses habían preferido hundir sus naves. Con la zarpada del *Furious* en enero de 1943 para unirse a la "Flota Metropolitana" en reemplazo del *Victorious*, facilitado a EE.UU., el *Formidable* quedó como único portaaviones en el Mediterráneo occidental, acompañado por los acorazados *Nelson* y *Rodney*.

La mayor parte del tiempo la "Fuerza H" estuvo basada en Orán, pero a partir de mediados de marzo de 1943 retornó a Gibraltar por algunas semanas, como medida preventiva ante el desplazamiento del crucero de batalla *Scharnhorst* desde el Báltico al Norte de Noruega que con el acorazado *Tirpitz* podrían constituir una seria amenaza en el Atlántico.

El 8 de marzo aviones de reconocimiento comprobaron que el crucero de batalla *Scharnhorst* había abandonado su apostadero en Gdynia. Tres días más tarde se vio al acorazado *Tirpitz* zarpar de Trondheim y poco después se comprobó la reunión de estos buques con el *Lutzow* (Ex *Deutschland*). Una amenaza formidable para los aliados, más poderosa que la que debieron enfrentar en oportunidad de la salida del *Bismarck*.

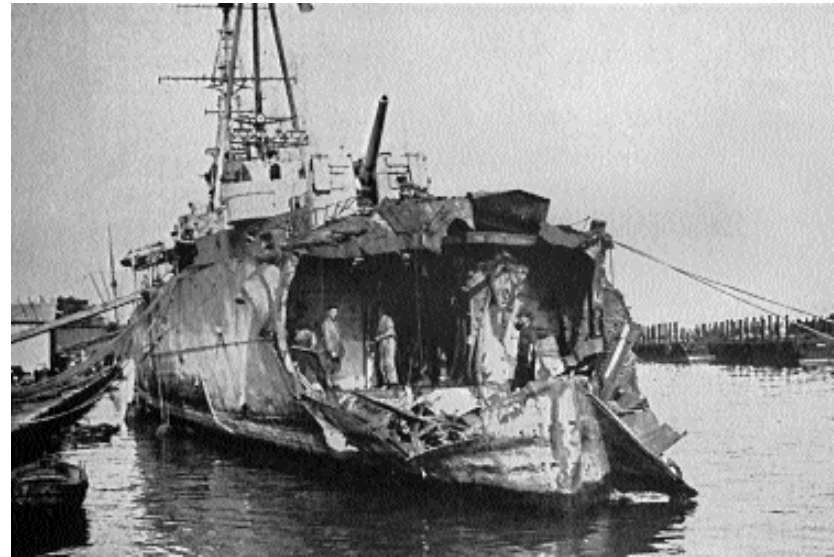
Mientras tanto la lucha terrestre proseguía en territorio tunecino, con los aliados intentando avanzar desde el Este con el 8º Ejército del general Montgomery, y desde el Oeste con el grupo de ejércitos 18º al mando del general Alexander, y el mariscal Rommel al mando de las tropas italo alemanas hasta el 8 de marzo cuando fue reemplazado por el general Von Arnim.

En ocasiones, las escuadrillas del *Formidable* fueron desembarcadas para operar desde tierra con patrullas locales o proveer defensa de cazas en la zona de Orán.

Una importante contribución a las operaciones terrestres en Túnez fue el bloqueo sobre las líneas de abastecimiento de las fuerzas italo-alemanas.

La presencia de la RAF, con base en Malta, estuvo dada por ocho escuadrillas de torpederos-bombarderos "Wellington", "Beaufort" y "Beaufighter" y cinco escuadrillas de cazas diurnos y nocturnos a las que se agregaban las escuadrillas navales 821, 828 y 830 de "Albacore" y "Swordfish" que llevaron a cabo ataques nocturnos con torpedos sobre las naves del Eje.

La contribución naval estaba dada por la "Fuerza K", con



20 de noviembre de 1942. El efecto de una bomba en el crucero AA *Delhi*, en la bahía de Argel.

base en Malta, conformada por los cruceros *Cleopatra*, *Euryalus* y *Orion* y 4 destructores, y la "Fuerza Q", habitualmente apostada en Bone, e integrada por los cruceros *Aurora*, *Dido*, *Penelope* (5) y *Sirius* y cuatro destructores.

También desde Malta y Bone partían torpederas y cañoneras que se acercaban a las entradas de los puertos adversarios para cumplir con su misión.

Desde el 1 de enero al 31 de mayo de 1943, Italia y Alemania perdieron en el Mediterráneo un total de 506 mercantes (567.000 toneladas); 259 (270.000 toneladas) por acción aérea, 218 en puerto y 41 en el mar. En orden decre-

(5) El *Penelope*, recién llegado de EE.UU. después de un período de reparaciones por averías sufridas en Malta el 1 de abril de 1942, por acción de la "Luftwaffe", reemplazó al *Ajax* severamente dañado en Bone por aviones alemanes el 1 de enero de 1943.



29 de enero de 1943. Consecuencias del impacto de un torpedo aéreo sobre el destructor *Avon Vale*, aguas afuera de Bougie.

cienta, 89 buques fueron hundidos por submarinos, 17 por unidades de superficie, 17 por minas y 124 por otras causas, que la fuente de información no discrimina. De las 506 naves hundidas o destruidas, 170 eran de más de 500 toneladas y 336 de menos de 500 toneladas.

Cuando terminó la campaña en Túnez, con la derrota final de las fuerzas italo-alemanas en África del Norte (11-05-1943), el portaaviones *Formidable* no se encontraba operativo. Sus escuadrillas de caza se encontraban en Gibraltar, mientras que la 820 con sus "Albacore" se había unido a los "Wellington" de la "Fuerza Aérea del Desierto" para llevar a cabo ataques nocturnos, al tiempo que daban cobertura a las fuerzas navales ligeras que hostigaban unidades del eje en retirada desde cabo Bon (Túnez).

### Operación "Husky". Julio de 1943. La invasión de Sicilia.

*Esta operación anfibia, llevada a cabo por fuerzas combinadas, la de mayor magnitud hasta entonces y la primera sobre territorio enemigo, obliga a una información algo detallada y alejada del aspecto casi puramente aeronaval. No se puede dejar de hacer notar que las Armadas en general y la nuestra en particular, por el hecho de contar con tres componentes, quizá sean las fuerzas con mayor capacidad para adecuarse y encarar operaciones anfibas con la concurrencia de fuerzas aéreas y terrestres, con asaltos desde el mar y desde el aire como sucedió en Sicilia. Por lo tanto considero que su contenido puede ser de interés general para los integrantes presentes y pasados de los tres componentes de nuestra marina e incluso para camaradas de las otras fuerzas.*

### Antecedentes

En enero de 1943, con las operaciones en el Norte de África mostrando un sesgo optimista, el presidente de EE.UU., Franklin D. Roosevelt y el Primer Ministro británico, Winston S. Churchill, se reunieron en Casablanca, Marruecos, con el fin de adoptar decisiones para la prosecución de la guerra. Allí se resolvió la invasión de Sicilia como etapa posterior a la total posesión del litoral mediterráneo africano.

Las posiciones al comienzo de la reunión no fueron precisamente coincidentes. Los militares norteamericanos, encabezados por el general Marshall, fueron de opinión de invadir Francia, modo de acción que los británicos consideraron peligrosamente prematuro.

Por su parte, si Francia no podía ser invadida, la máxima autoridad naval de EE.UU., almirante King, argumentó en favor de volcar todos los esfuerzos en el Pacífico. Finalmente, con el apoyo de Roosevelt, fue adoptado el plan británico de invadir Sicilia con la posterior intención de desembarcar en el territorio continental italiano para sacar a este país de la guerra.

Además de la decisión indicada se acordó dar prioridad a la derrota de los submarinos alemanes en el Atlántico e intensificar la ofensiva aérea combinada sobre territorio germano. Para el Extremo Oriente se





El puerto de Argel, empleado como la principal base aliada en el Mediterráneo occidental, en abril de 1943

aprobó incrementar la ayuda a China y un plan tentativo para la reconquista de Birmania (Myanmar), con la salvedad de que las operaciones en el Pacífico, no interferirían con las oportunidades para derrotar a Alemania.

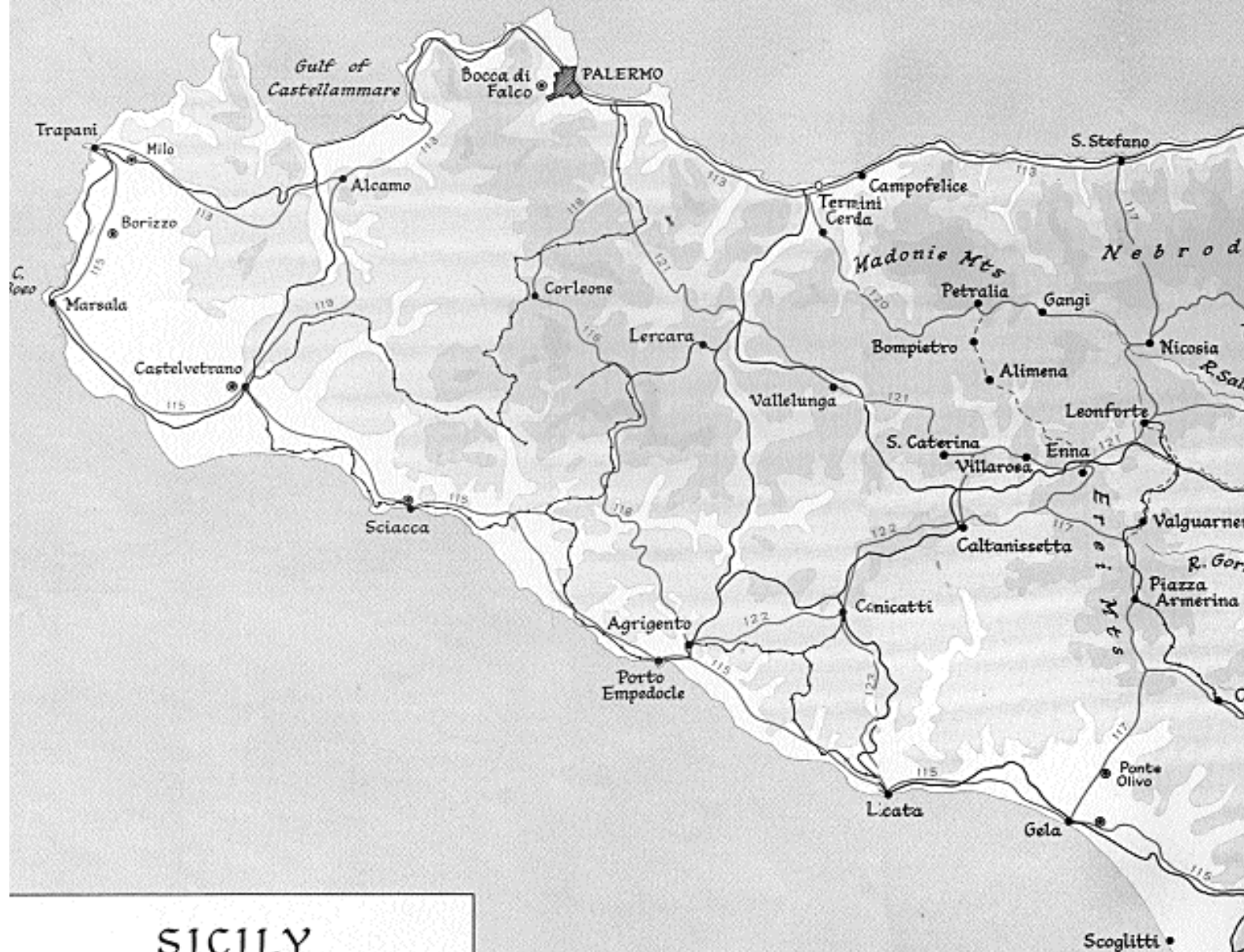
De las posibilidades para atacar Alemania e Italia en el Sur de Europa, podían haberse considerado, entre otros, desembarcos en Grecia, Cerdeña, o Sicilia. La elección de este último objetivo parecería obvia en razón de contar con aeródromos más cercanos en Malta y Túnez, desde donde se aseguraría la cobertura aérea de los puntos de invasión.

Sin embargo con el fin de despistar al enemigo los aliados adoptaron medidas que pudieran conducir a creer que el futuro movimiento ofensivo estaría encaminado hacia las islas del mar Egeo, Grecia o Cerdeña.

Para enero de 1943 habían desplazado 4.000 hombres a

la isla de Chipre. Aviones "Marauder" y "Beaufighter" del "Grupo 201 de Cooperación Naval" de la RAF comenzaron a atacar bases en el mar Egeo. Los submarinos de la 1ª flotilla patrullaron y hundieron naves en las mismas aguas remontando el mar Adriático hasta Split, entonces Yugoslavia, hoy Croacia.

Uno de los episodios peculiares entre los destinados al engaño fue la operación "Mince Meat" (Carne Picada). El 9 de mayo de 1943, un cuerpo con uniforme del Ejército Británico, identificado como el mayor Williams, un oficial de enlace, fue depositado por el mar en la costa española en las cercanías de Cádiz. Con el estudio previo de las corrientes predominantes, había sido arrojado desde un submarino. Su cartera porta pliegos contenía correspondencia y documentación que revelaban futuros desembarcos en Cerdeña y Grecia. La operación fue urdida en el convencimiento de





que los españoles pasarían la información a los alemanes, como así efectivamente ocurrió. El episodio daría posteriormente origen a un libro y el filme *El hombre que nunca fue* (*The man Who never Was*), en el que se detallan los aspectos de esta operación.

## Preparación

El plan general para el ataque a Sicilia fue aprobado por los Jefes de Estado Mayor Combinado, el 13 de mayo.

El cuerpo XIIIº del 8º Ejército británico desembarcaría a ambos lados de Avola, en el Sudeste de la isla, en sectores bautizados "Acid North" y "Acid South" con la misión de apoderarse de inmediato de Siracusa. El cuerpo XXXº tomaría tierra a ambos lados del cabo Passero y como primer objetivo el aeródromo de Pachino, con la asignación de los sectores "Bark East", "Bark South" y "Bark West", ubicados sucesivamente a continuación de "Acid South".

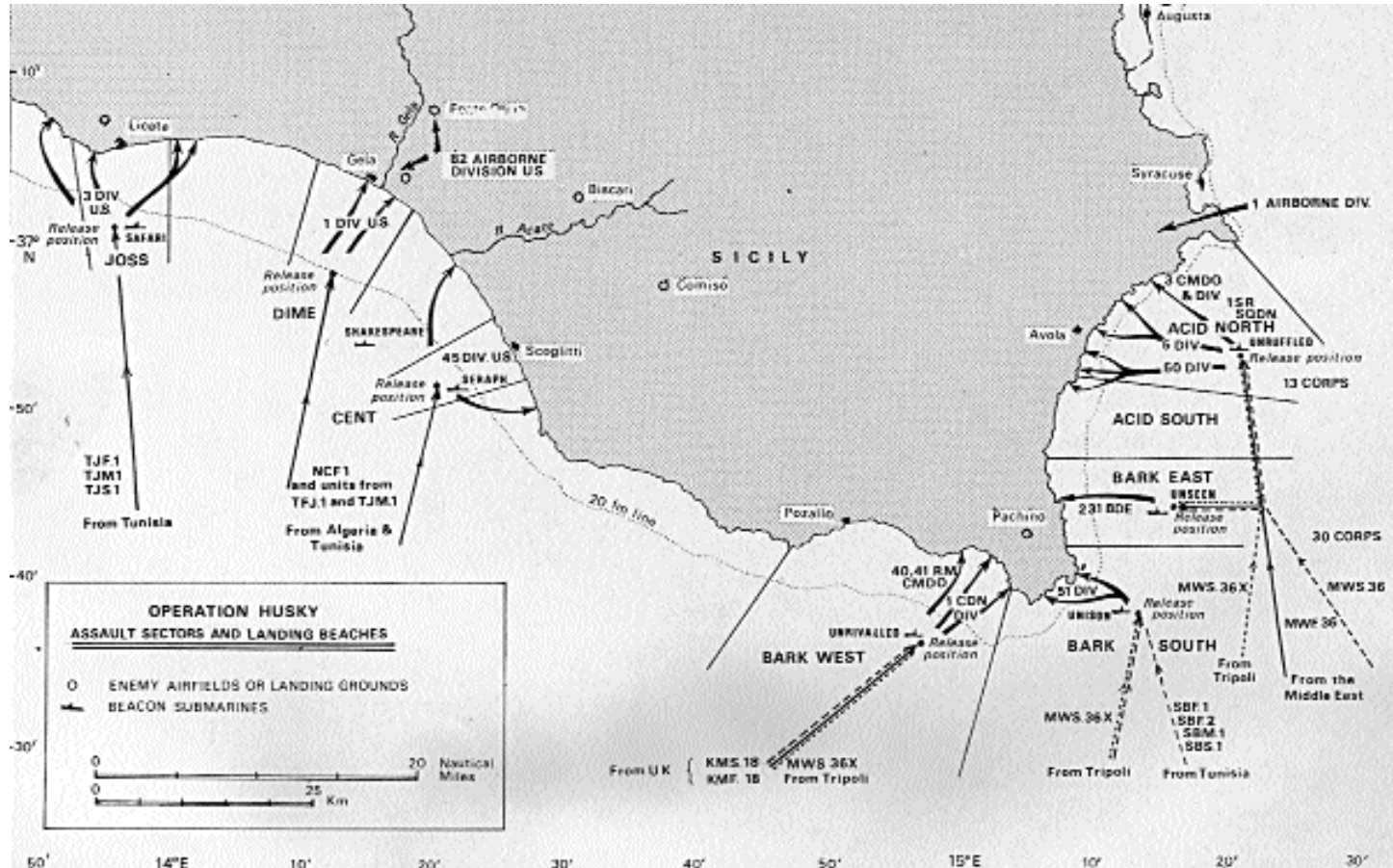
77

En cuanto al origen de las tropas, las destinadas a Acid North, Acid South y Bark East, provendrían de Medio Oriente (Alejandría y Port Said). Aquellas para "Bark South" vendrían del Norte de África (Sfax y Trípoli) y Malta; "Bark West" sería responsabilidad de la 1ª División Canadiense, transportada desde Gran Bretaña (Clyde).

Con anticipación a los desembarcos intervendría la 1ª Brigada Aerotransportada con la misión de tomar el Ponte Grande sobre el río Anapo y mantenerlo hasta el arribo de tropas de las 5ª División y luego participaría en el ataque a Siracusa.

2.075 hombres saldrían en el atardecer del 9 de julio de siete aeródromos del N. de África en 152 planeadores; unos 100 de ellos, serían remolcados por aviones "C47" de la USAAF y el resto por "Halifax" y "Albermarle" de la RAF con la protección de cazas diurnos y nocturnos. Dos compañías del 2º Staffords en 6 planeadores aterrizarían cerca del puente a 2305 del día 9 y el resto de la Brigada arribaría a 0115 del día 10, destacando una compañía para la destrucción de la batería costera en Punta Calderini.

78



Operación "Husky". Sectores de asalto y playas de desembarco.

Se planificaron bombardeos aéreos y navales como engaño y para apoyo cercano y, en particular, 80 "Wellington" bombardearían Siracusa entre 0215 y 0245. Cazas "Hurricane" nocturnos, atacarían proyectores, mientras que otras máquinas especialmente equipadas tratarían de confundir las estaciones radar.

Por su parte el 7º Ejército de EE.UU. desembarcaría en el Sur de Sicilia en los sectores denominados, de W. a E., "Joss", "Dime" y "Cent", con la misión inicial de apoderar-

se de los aeródromos de Ponte Olivo, Biscari y Comiso y el puerto de Licata.

Las fuerzas para "Dime" y "Joss" provendrían del N. de África, mientras que las asignadas a "Cent" vendrían desde EE.UU. aunque la partida final la harían al igual que las otras tropas norteamericanas desde África (Orán, Argel, Bizerta y Túnez).

Análogamente al área de desembarco británica para la nor-

teamericana también se planificó la participación de tropas aerotransportadas, en este caso con el 505° Regimiento de Paracaidistas de la 82ª División Aerotransportada.

La fuerza partiría en la caída de la tarde del día 9 ("D-1") en formación de cinco grupos que volando a baja altura usarían Malta como punto de referencia para tomar contacto con la costa siciliana en la isla Correnti ubicada en el extremo S.E., para posteriormente caer rumbo al W. hacia el área de la operación. Unos 3.400 hombres se lanzarían de 226 "Dakotas" al E. de Ponte Olivo con el fin de bloquear los caminos hacia Gela.

De acuerdo con los planes, el resto de la 82ª División Aerotransportada seguiría al 505° Regimiento tan pronto como fuese posible y por consiguiente el 504° Regimiento debía estar listo a partir del día 10 (Día "D").

El comandante de la división, general Ridgway, hizo notar que este segundo descenso de paracaidistas en áreas con tropas ya desembarcadas y ante la posible acción aérea enemiga, podría dar lugar a pérdidas por fuego AA propio, apreciación que lamentablemente se cumpliría aunque en su momento diera lugar a que soportara críticas por advertir el peligro.

Se acordó que los aviones seguirían un curso predeterminado y cuidadosamente planificado y anunciado con anticipación a las fuerzas navales y terrestres presentes en las áreas de pasaje y arribo. La última pierna sería sobre tierra, con rumbo W. desde Sampieri, ubicado a unos 50 Km al E. de Gela, a lo largo de un corredor de 3Km de ancho a través de la zona de lanzamiento y hacia Licata y desde allí hacia el mar. Los aviones volarían a mil pies.

La fecha y hora de ejecución para la iniciación de los desembarcos fueron fijadas en el 10 de julio a 0245, tres horas antes del amanecer, por lo que la aproximación a los puntos de trasbordo y lanzamiento debería realizarse en la oscuridad, con la luna en cuarto creciente que se ponía a 0031.

El arribo a la zona de trasbordo o lanzamiento fue previsto para 0015, al tomar en consideración 2.30 horas para el arriado y formación de las lanchas, y una hora para el desplazamiento a las playas.

## Los comandos y constitución de los componentes

### El componente terrestre

La Operación "Husky" estaría bajo el comando supremo del general Eisenhower con el general británico Alexander como su segundo y comandante de las fuerzas terrestres materializadas por 15° Grupo de Ejércitos que comprendían el 7° bajo el general Patton y el 8° del general Montgomery, con un total de ocho divisiones, por lo que "Husky" pasó a ser el más grande asalto anfibio en términos de poder inicial.

Las fuerzas británico-canadienses del 8° Ejército con la misión general de desembarcar entre Siracusa y Pozallo para establecerse en la línea Siracusa-Pozallo-Ragusa, capturar los puertos de Augusta y Catania y los aeródromos en el área de Gerbini y establecer contacto con el 7° Ejército de EE.UU., comprendían :

XIII° Cuerpo, con la misión de capturar Siracusa y luego Augusta y Catania integrado por las siguientes unidades:

5ª División a desembarcar en Cassibili con la misión de consolidar la cabeza de playa y luego tomar Siracusa, Augusta y Catania con la colaboración de la 1ª División Aerotransportada.

50ª División a desembarcar en Avola, consolidar la cabeza de playa y luego participar en la toma de Siracusa, Augusta y Catania con las unidades indicadas.

XXX° Cuerpo, con la misión de capturar el aeródromo de Pachino. Releva al XIII° Cuerpo en el área de Avola, asegurar la línea Palazzolo-Ragusa y establecer contacto con el 7° Ejército de EE.UU., integrado por las siguientes unidades:

231ª Brigada de Infantería, a desembarcar en Marzameni, con la misión de consolidar la cabeza de playa.

51ª División Highland, a desembarcar a ambos lados del extremo de la península Pachino con la misión de capturar Pachino, consolidar las cabezas de playa en la península, capturar Palazzolo y releva al XIII° Cuerpo.

1ª División Canadiense, a desembarcar en la península Pachino entre Punta Castellazo y Punta di Forniche, con la misión de capturar el aeródromo de Pachino, prepararse para tomar Ragusa y establecer contacto con el 7º Ejército de EE.UU. en las cercanías del aeródromo de Comiso.

A las unidades indicadas cabe agregar:

1ª División Aerotransportada integrada por la 1ª Brigada Aerotransportada y las 1ª y 2ª Brigadas de Paracaidistas.

Las fuerzas norteamericanas del 7º Ejército, con la misión general de desembarcar entre cabo Scalambri y Licata. Capturar el puerto de Licata y los aeródromos de Ponte Olivo, Biscari y Comiso. Establecer contacto con el 8º Ejército británico y proteger su flanco izquierdo, comprendían:

80

IIº Cuerpo, a desembarcar desde Gela a Sampieri con la misión de capturar los aeródromos en Ponte Olivo, Comiso y Biscari y establecer contacto con el 8º ejército en el área de Ragusa.

3ª División, a desembarcar en Licata con la misión de capturar su puerto y aeródromo y consolidar la cabeza de playa.

1ª División, a desembarcar en Gela con la misión de capturar su aeródromo y el de Ponte Olivo

45ª División, a desembarcar en Scogliti, con la misión de capturar los aeródromos de Comiso y Biscari y establecer contacto con el 8º Ejército británico.

2ª División Blindada, a desembarcar donde se requiriese con la misión de ser "Reserva Flotante".

A las unidades indicadas cabe agregar la 82ª División Aerotransportada.

## El componente naval

El almirante Sir Andrew B. Cunningham con el título de Comandante en Jefe del Mediterráneo, sería responsable no sólo del sector occidental y central de este mar sino también gran parte del anterior Comando Noratlántico.

El límite oriental de su área de responsabilidad estaba inicialmente dado por una línea con origen en la frontera entre Túnez y Tripolitania

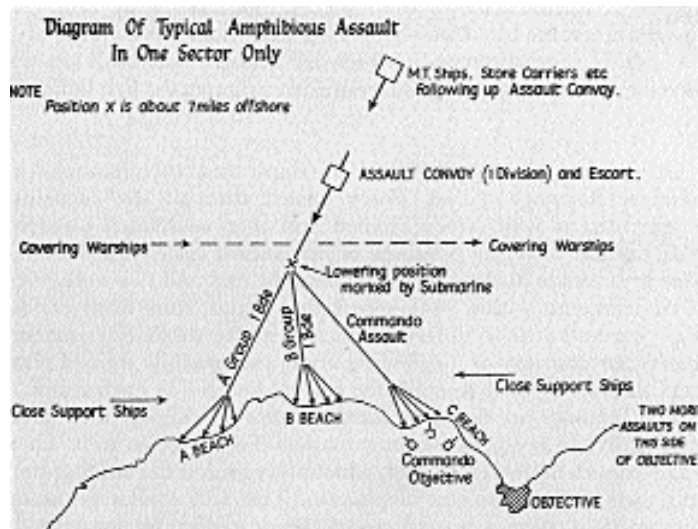


Diagrama de un típico asalto anfibio para un determinado sector, con indicación del convoy de naves de desembarco, las fuerzas de cobertura cercana e inmediata, el punto de arriado y formación de las lanchas, fijado mediante un submarino "baliza" y el tren de abastecimientos que sigue a las naves de asalto.

hasta los 35° N 16° E. y desde allí hasta el cabo Spartivento (6) en el extremo sudoriental de la "bota" italiana. El almirante Harwood con base en Alejandría pasó a denominarse Comandante en Jefe de Levante, cargo del que sería relevado en marzo.

El 1º de junio, el límite hacia el E. sería extendido hasta los 20° de longitud E. a expensas del área entonces bajo el comando del almirante Sir John Cunningham, el sucesor de Harwood. Con esta modificación el supremo comandante naval pasó a controlar las rutas de aproximación desde el E. de los convoyes con tropas destinadas a invadir Sicilia que provendrían de Medio Oriente.

A cada zona de invasión correspondería una fuerza de tareas naval. La "Oriental", bajo el mando del vicealmirante británico Sir Bertram Ramsay, segundo del almirante Cunningham, en coincidencia con el correspondiente al 8º Ejér-

(6) Existe otro cabo Spartivento en el extremo sur de Cerdeña.

cito y la "Occidental", en apoyo del 7º, al mando del vicealmirante americano H. Kent Hewitt.

Los comandantes navales en los distintos sectores de asalto serían, en la zona británica:

El contraalmirante T.H. Troubridge al mando de la "Fuerza A", responsable de traer el XIIIº Cuerpo desde Medio Oriente para desembarcar en las playas entre el cabo Murro di Porco y Avola, correspondientes a los sectores "Acid North", "Acid South" y "Bark East".

El contraalmirante R. R. Mc Grigor al mando de la "Fuerza B" responsable del traslado del 51ª División Highlander desde Túnez al S.E. de la península Pachino y la 231ª Brigada de Infantería, en su última etapa desde el Medio Oriente a Marzameni, en el sector "Bark South".

El contraalmirante Sir Philip Vian al mando de la "Fuerza V" y a cargo del traslado de la 1ª División Canadiense desde el Clyde hasta la parte occidental de la península Pachino, correspondiente al sector "Bark West".

En la zona norteamericana se identificaron las tres fuerzas navales en coincidencia con las denominaciones de los sectores de desembarco, por lo tanto:

El contraalmirante A.G. Kirk, al mando de la "Fuerza Cent" traería la 45ª División desde EE.UU. a Seoglite, previa una detención en Orán. El contraalmirante R.L. Connolly, al mando de la "Fuerza Joss", trasladaría la 3ª División de Infantería y parte de la 2ª División Blindada desde Túnez a Licata.

El contraalmirante J. L. Hall al mando de la "Fuerza Dime", llevaría la 1ª División de Infantería y el remanente de la 2ª División Blindada desde Argel al golfo de Gela.

En la aproximación a las playas, las embarcaciones de asalto contarían como cobertura y apoyo inmediato con lanchas de desembarco artilladas (LCG-Landing Craft Gun) con piezas de 4.7" o coheteras y medios para tender cortinas de humo.

Para el apoyo naval cercano de las fuerzas de asalto los británicos dispusieron de 4 cruceros y 6 destructores ("Fuerza K"), como protección de posibles incursiones de unidades ligeras del adversario y para proveer el soporte de artillería a las tropas desembarcadas. Por su parte los norteamericanos, para los sectores de desembarco occidentales, contarían con 5 cruceros y el monitor británico *Abercrombie*.

Como ejemplo, la 5ª División británica que desembarcaría en tres playas en las proximidades de Cassibili (sector "Acid North"), contaría con 7 lanchas de apoyo, un crucero, 5 destructores, 1 monitor y 1 cañonero. Se consideraba que la artillería de un crucero equivalía a la de un regimiento de artillería, y la de un destructor a dos baterías de campaña.

Observadores adelantados y oficiales de enlace de la Artillería Real fueron adiestrados para operar con la Armada.

El aporte naval como cobertura principal de la operación "Husky" estaría dado por tres formaciones. Una de ellas con base en Alejandria integrada por el portaaviones *Formidable* y los acorazados *Valiant* y *Warspite*, otra con base en Argel o Mers El Kebir contaba con el recién reparado portaaviones *Indomitable* y los acorazados *Nelson* y *Rodney*. El conjunto de ambas constituiría la "Fuerza H" al mando del vicealmirante Sir Argenon Willis que contaría además de las unidades pesadas con 6 cruceros de la 12ª escuadra y 18 destructores de tres flotillas.

Una tercera división al mando del contraalmirante C.H.J. Harcourt, con base en Gibraltar y denominada "Fuerza Z" o "Fuerza de Apoyo", estaba integrada por los acorazados *King George V* y *Howe*, 2 cruceros y 6 destructores.

El apoyo de la aviación embarcada no era necesario para las operaciones anfibas previstas, dada la cercanía de bases terrestres, por lo que la misión de la "Fuerza H", sería estar a 0600 del 9 de julio (Día D-1) a unas doscientas cincuenta millas al S.E de Malta de manera de cubrir el flanco oriental de una posible amenaza de unidades de superficie italianas y crear dudas al enemigo respecto de intenciones sobre islas del mar Jónico y la costa occidental de Grecia.

La fuerza efectiva de la armada peninsular era de 6 acorazados, 7 cruceros, 32 destructores, 16 torpederos, 27 naves escolta, 48 submarinos y unas 115 lanchas cañoneras y torpederas.

En la operación "Husky" la dotación aérea del *Formidable* estaba dada por las escuadrillas: 885, equipada con cinco "Seafire IIC"; 888 y 893 con catorce "Martlet IV" cada una y la 820 con doce "Albacore".



La "Fuerza Z" permanecería en el Mediterráneo occidental para dar cobertura a los convoyes que navegarían hacia el E., realizar demostraciones como engaño en el W. de Sicilia y reforzar la "Fuerza H" en caso de que ésta sufriera pérdidas.

El aporte de los submarinos se materializaría con 5 unidades de la 8ª Flotilla apostados entre Córcega y la costa continental italiana para interceptar unidades peninsulares que podían zarpar de La Spezia, Génova o Livorno; 3 submarinos de la 10ª Flotilla, *Sokol* (polaco), *Unruly* y *Ulto*, en el N. del Estrecho de Messina y 5 más, *Uproar*, *Dzik* (polaco), *Unbroken*, *United* y *Unshaken*, frente a Tarento vigilando las dos unidades de batalla allí apostadas.

82

Siete submarinos fueron asignados a las operaciones de desembarco para ser empleados como balizas durante la aproximación final. *Unruffled*, con la "Fuerza A"; *Unseen* y *Unison* con la "Fuerza B", *Unrivalled* con la "Fuerza V"; *Serpa*, con la "Fuerza Cent"; *Shakespeare* con la "Fuerza Dime" y *Safari* con la "Fuerza Joss".

El día 9 (D-1) esos submarinos fondearían boyas sónicas a dos millas de las playas seleccionadas para su localización. Estarían programadas para emerger el día 10 para comenzar la emisión de sus señales.

Las fuerzas navales participantes en la operación "Husky" comprendían un total de 1.614 buques y embarcaciones menores británicos, 945 norteamericanos y 31 de otros países con un total general de 2.590.

Acorazados, 6 británicos; portaaviones de flota, 2 británicos; cruceros, 10 británicos y 5 norteamericanos; destructores, 71 británicos, 48 norteamericanos, 6 griegos y 3 polacos; submarinos, 23 británicos, 1 holandés y 2 polacos; buques AA, 4 británicos; buques directores de aviones, 2 británicos; monitores, 3 británicos; cañoneros, 3 británicos y 2 holandeses; minadores, 1 británico y 3 norteamericanos; buques comando, 5 británicos y 4 norteamericanos; buques escolta, 35 británicos y 1 griego; barreminas 34 británicos y 8 norteamericanos; buques de desembarco de infantería, 8 británicos; lanchas de desembarco mayores, 319 británicas y 190 norteamericanas; lanchas de desembarco menores, 715 británicas y 519 norteamericanas; embarcaciones costeras, 160 británicas y 83 norteamericanas; embarcaciones varias, 58 británicas y 28 norteamericanas; mercantes, transportes de tropas y transportes de material, 155 británicos, 66 norteamericanos, 7 holandeses, 4 polacos, 4 noruegos y 1 belga.

Naturalmente la conducción de tal cantidad de medios navales, con sus desplazamientos coordinados en tiempo y espacio, fue motivo de preocupación, en particular para el caso de que por algún imprevisto fuese necesario demorar o cancelar la operación.

Al respecto, y por exceso de ciertos optimismos por falta de conocimiento y experiencia, el 24 de junio, el almirante Cunningham envió una carta al Primer Lord Naval, almirante Dudley Pound, en la que entre otros asuntos le expresaba: "...El pensamiento de tener que, a corto aviso, disponer el regreso de estas naves y embarcaciones de desembarco, más de dos mil en total, es algo preocupante ("a bit hair raising"). Sin embargo tenemos planes para ello. Los soldados (fuerzas terrestres) parecen creer que serán desembarcados en el lugar exacto programado, que el tiempo será necesariamente perfecto y que el fuego de la artillería naval silenciará cualquier oposición"

Un aspecto fundamental en una operación anfibia, para el cual el Comandante Supremo en el Mediterráneo, general Eisenhower expresó su opinión el 19 de junio, fue el del correcto funcionamiento de las comunicaciones en la etapa durante la cual la operación se encontraría bajo control de la Armada.

"En todas las operaciones anfibas hay un período durante el cual la Armada está en control total de las fuerzas terrestres y navales y, durante ese período, la total dependencia debe ser colocada sobre las comunicaciones navales. Por esta razón, nada menos que la perfección en las comunicaciones puede considerarse satisfactoria..." .

A fines de mayo, las tropas provenientes de Medio Oriente, realizaron ejercicios preliminares en el golfo de Acqaba y el Mar Rojo y a mediados de junio se llevó a cabo un ensayo con tropas embarcadas por parte de la "Fuerza de Tareas Oriental".

### Componente Aéreo

Como Comandante Aire fue designado el mariscal Tedder de la RAF. Es decir que bajo el comando supremo de un ge-



neral norteamericano, los responsables de los componentes terrestre, naval y aéreo eran británicos, Alexander, Cunningham y Tedder, respectivamente.

En cuanto al apoyo aéreo, se estimaba contar con ciento trece escuadrillas británicas y ciento cuarenta y seis norteamericanas que comprendían más de cuatro mil aviones de todo tipo. Estos correspondían a las "Fuerzas Aéreas Estratégicas y Tácticas de África del Norte" y los Comandos Aéreos, fundamentalmente involucrados con la guerra en el mar.

Con respecto a las "Fuerzas Aéreas Estratégicas y Tácticas", las fuentes consultadas no contienen información concreta respecto de su organización y medios. En cuanto a los comandos con responsabilidades con la guerra en el mar y como ejemplo, para la protección de un convoy procedente del Atlántico, la responsabilidad recaía inicialmente en el Comando Aéreo de Gibraltar, hasta la longitud de Orán. Más allá, la cobertura correspondía a la "Fuerza Aérea Costera del África Noroccidental" bajo comando británico y dependiente de "Las Fuerzas Aéreas del África Noroccidental", al mando del general norteamericano Spaatz cuya responsabilidad oriental terminaba en la línea coincidente con la prolongación de la frontera entre Túnez y Tripolitania pero con la exclusión de las aguas cincuenta millas alrededor de Malta en las cuales la protección estaba dada por el comando aéreo de dicha isla (RAF). Por lo tanto, superado el estrecho pasaje entre Túnez y Sicilia, el convoy contaba por corto tiempo con la cobertura aérea con base en Malta para pasar a ser protegido por el "Grupo 201 de Cooperación Naval" (británico) si navegaba más allá de las cuarenta millas de la costa africana y si lo hacía en aguas cercanas a la misma, entraba en jurisdicción de cazas controlados del "Comando de Defensa Aérea del Mediterráneo Oriental", dependiente del "Cuartel General Medio Oriente" de la RAF.

Estos comandos involucrados en actividades navales contaban con los siguientes medios:

Comando Aéreo de Gibraltar: 1/2 Escuadrilla de cazas diurnos (RAF); 5 1/2 escuadrillas antisuperficie y antisubmarina (RAF); 1 escuadrilla antisuperficie y antisubmarina del Arma Aérea de la Flota (FAA).  
Fuerza Aérea Costera del África Noroccidental: 4 escuadrillas de cazas diurnos (RAF), 9 (USAAF(8)) y 2 francesas; 3 escuadrillas de cazas nocturnos (RAF); 4 escuadrillas de exploración (7) (RAF); 6 escuadrillas antisuperficie y antisubmarina (RAF), 2 1/2 (FAA) y 1 de la Real Fuerza Aérea Australiana (RAAF).

Comando Aéreo Malta: 8 1/2 escuadrillas de cazas diurnos (RAF) y 1 de la Fuerza Aérea Sudafricana (SAAF); 2 escuadrillas de cazas nocturnos (RAF); 2 escuadrillas de exploración (7) (RAF); 1/2 escuadrilla antisuperficie y antisubmarina (FAA).

Grupo 201 de Cooperación Naval: 3 escuadrillas de cazas diurnos y nocturnos (RAF); 4 escuadrillas de exploración (7) (RAF), 2 (RAAF), 1 (SAAF) y 1 griega; 2 escuadrillas antisuperficie y antisubmarina (FAA).  
Comando de Defensa Aérea del Mediterráneo Oriental: 13 escuadrillas de cazas diurnos (RAF), 3 (SAAF) y 1 (RAAF); 3 escuadrillas de cazas nocturnos (RAF).

*No se puede dejar de recordar que a partir de junio de 1940 y hasta 1942, los convoyes en el Mediterráneo estuvieron protegidos de ataques aéreos con medios escasos y en ocasiones precarios (tres cazas "Gladiator" en el Eagle, tripulados por pilotos voluntarios de "Swordfish"), apelando a portaaviones obsoletos como el Argus, aviones de escasa performance, y sin contar en las áreas críticas con otro apoyo aéreo terrestre que las vapuleadas escuadrillas de Malta, en comparación con los medios y complicaciones de los distintos comandos que se han detallado.*

83

Para la participación inicial del componente aéreo de los aliados se establecieron tres fases:

1ª. Tan pronto como finalizaran las operaciones en Túnez se pondría en ejecución un plan de bombardeo sistemático, afectando las fuerzas aéreas del Eje y sus bases, destruyendo la industria italiana y minando su moral, planificado de tal manera que el adversario no pudiese inferir que el próximo objetivo sería Sicilia.

Hasta el día "D-7" (3 de julio) serían blancos los principales aeródromos en Cerdeña, Sicilia y el Sur de la península; los puertos de Nápoles, Messina, Palermo y Cagliari y objetivos industriales en el Sur de Italia. Bombardeos desde bases en el Medio Oriente atacarían las islas del Dodecaneso y otras del mar Egeo. Ataques a la navegación también formaban parte del programa.

- 
- (7) Si las circunstancias así lo exigían las escuadrillas de exploración pasaban actuar como antisuperficie o antisubmarinas.
  - (8) Las escuadrillas de cazas norteamericanas eran de 25 aviones, mientras que las británicas eran de 16.

2ª. Desde el día "D-7" hasta el día "D" (10 de julio), la misión de la aviación aliada sería incapacitar tanto como fuera posible a su contraparte enemiga que pudiese oponerse a los desembarcos y atacar las vías de comunicación terrestres, marítimas y aéreas, entre el territorio continental y Sicilia.

Los blancos principales serían los aeródromos de la "Luftwaffe" y como consecuencia atraer al combate sus cazas para provocarles bajas. Las playas no deberían ser atacadas para no despertar sospechas y tratar de asegurar un razonable grado de sorpresa. Después de los desembarcos negar el aire al enemigo para lo cual los aeródromos en Sicilia serían los blancos principales, acción complementaria con la posibilidad de que las fuerzas terrestres desembarcadas se apoderasen lo antes posible de algunos de ellos.

84

3ª. El día "D+1" se consideró como el más peligroso para las concentraciones de naves en las áreas de desembarco por lo cual un mayor número de cazas serían asignados para su protección. Se asignarían cazas diurnos y nocturnos de Malta y Pantellería y cazas diurnos bimotores desde Túnez.

*Al no tener acceso a planes de detalle, lo expuesto parecería tener algo de declamatorio, y la realidad de los hechos demostraría que la eficacia de las acciones previas sobre aeródromos enemigos y la cobertura durante las operaciones no dejó del todo satisfechos a los otros dos componentes.*

### Capacidad Aérea de Alemania e Italia

Al terminar las operaciones en Túnez, se llevó a cabo una reorganización de la "Luftwaffe" en el Mediterráneo. La zona de responsabilidad de la "2 Luftflotte" que hasta entonces abarcaba la totalidad de ese mar, se redujo a Sicilia, Cerdeña e Italia continental y se creó un Comando Aéreo Oriental ("Luftwaffen Kommando Süd-Ost") para los Balcanes, incluida Grecia y Creta.

En cuanto a los comandos, el mariscal Albert Kesselring pasó a ser Comandante Supremo de todas las fuerzas militares en el Mediterráneo dejando el comando de la "2 Luftflotte" al general Wolfram von Richtofen.

El 10 de julio de 1943, día "D", los efectivos de la "Luftwaffe" en el Mediterráneo alcanzaban los 1.150 aviones, de ellos, 885 correspondían a la "2 Luftflotte" y 265 al Comando Oriental.

Los ataques aliados de los aeródromos en Sicilia, Cerdeña e Italia meridional, obligaron al retiro de los Grupos de Bombardeo a zonas de Foggia, Piacenza, Viterbo, Arrasca, Grosetto.

Los medios aéreos de la "2 Luftflotte" en las proximidades del área de operaciones en Sicilia estaban distribuidos según se indica, con indicación de la base, escuadrilla, tipo de avión y su misión

#### Sicilia

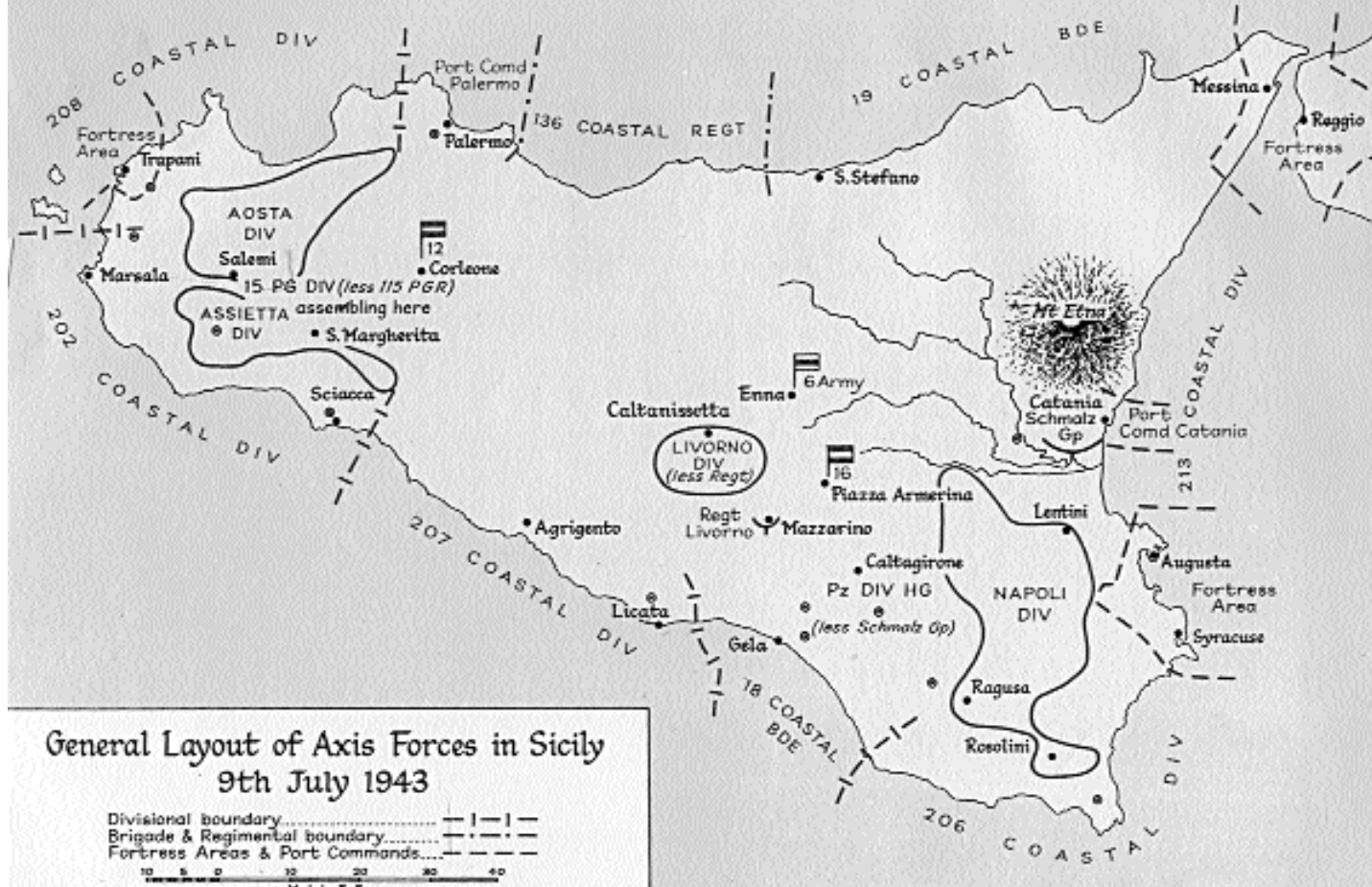
Trapani	2.(F)/122	Ju 88D-5	Reconocimiento
		Me 410 A-3	Reconocimiento
Comiso	I/JG 77	Bf 109G-6	Caza
	II/NJG 2	Ju 88C-6	Caza nocturno
Gerbini	II/JG 53	Bf 109G-6	Caza
	II/SKG 10 (parte)	Fw 190 A-5/U3	Caza bombardero
	IV/SKG 10	Fw 190 A-5/U3	Caza bombardero
Catania	III/JG 53	Bf 109G-6	Caza
San Pietro	III/SKG 10 (parte)	Fw 190 A-5/U3	Caza bombardero
Castelvetrano	II/Sch G2	Fw 190 F-2	Ataque a tierra

#### Cerdeña

Decimomannu.	4.(H) 12	Bf 109F-5	Reconocimiento
Casa Zeppara	II/JG 51	Bf 109G-6	Caza
Chiliviani	III/JG 77	Bf 109G-6	Caza

#### Italia continental

Lecce	IV/JG 27	Bf 109G-6	Caza
Vibo Valentia	II/JG 27	Bf 109G-6	Caza
	I/JG 53	Bf 109G-6	Caza
Montecorvino	II/SKG 10 (parte)	Fw 190	Caza bombardero
	III/SKG 10 (Parte)	Fw 190	Caza bombardero
Ciampino	II/ZG 1	Bf 110G-2	Caza pesado
	III/ZG 2G	Bf 110G-2	Caza pesado
Pratica di Mare	10/ZG 26	Ju 88C-6	Caza pesado



Operación "Husky". Distribución de las fuerzas terrestres del Eje el 9 de julio de 1943.

Por su parte la "Reggia Aeronautica" contaba con unos 300 cazas y 70 bombarderos en servicio, que en término medio eran de inferior capacidad respecto de los alemanes y los aliados.

### Las fuerzas terrestres del Eje en Sicilia

A comienzos de julio de 1943 se encontraban en la isla unos 200.000 italianos y 32.000 alemanes como fuerzas terrestres y 30.000 germanos como personal de tierra de

la "Luftwaffe". Aproximadamente la mitad de las fuerzas italianas formaban parte de las divisiones "Assietta", "Nápoli" y "Livorno" con alrededor de 11.000 hombres cada una. A estos se sumaba el personal de comando y estados mayores. El resto correspondía a unidades de "Defensa de Costas" y servicios.

A las fuerzas indicadas se agregaban las denominadas "Áreas Fortificadas Navales" (Piazzi Militari Marittime) en Trapani, Messina-Reggio y Augusta-Siracusa bajo el mando de oficiales Almirantes subordinados a un comando naval

independiente (Comando Militare Marítimo della Sicilia y los “Comandos Portuarios” de Palermo y Catania.

De las formaciones alemanas la División Blindada Hermann Göring disponía de unos 15.000 efectivos pero sus dos regimientos de infantería estaban reducidos a tres batallones entre ambos. La 15ª División Blindada contaba con unos 16.000 hombres.

Con respecto a las fuerzas italianas, en general, los niveles eran mediocres en cuanto a moral, equipos y adiestramiento. Las divisiones “Aosta”, “Assietta” y “Napoli” y las unidades de “Defensa de Costas” no tenían experiencia en combate y con respecto a las últimas, muchos efectivos eran de edad avanzada. En cambio la “Livorno” había sido adiestrada como una unidad de asalto para desembarcos.

La artillería de campaña era anticuada y escasos los cañones antitanque y las armas automáticas. Muchos de los medios de transporte lo eran con tracción animal. Las defensas costeras estaban peor armadas que las cuatro divisiones de campo. Como ejemplo, la 206ª División de Defensa Costera responsable por un litoral de 140 Km desde Siracusa al Cabo Scaramia, correspondiente al área de desembarco del 8º Ejército Británico, contaba con 56 cañones de campaña, 34 morteros y 690 ametralladoras pesadas y livianas. Las Áreas Fortificadas Navales eran en general de buena calidad con cañones bien emplazados aunque de diferente modernidad y con sistemas bien organizados de control tiro.

Las divisiones alemanas mostraban mejores cualidades. La Hermann Göring aunque débil en infantería, sus dos batallones blindados contaban, al 9 de julio, con 99 tanques en servicio entre ellos 13 “Tigre”. Un tercer batallón estaba equipado con cañones de asalto. En cuanto a la 15ª División Blindada (Panzer Grenadier) contaba con 60 tanques Pzkw III y IV. La artillería germana disponía de unos 140 cañones de campaña y una cantidad apreciable de piezas AA.

Las defensas en las playas comprendían alambrados, casamatas, trincheras de distinto tipo, aunque instalados en forma dispersa. Obstáculos subácuos, aunque requeridos, al parecer no habían sido instalados.

Para satisfacción de un oficial de inteligencia de la 51ª División Highlander, al analizar una fotografía aérea observó un importante grupo de mujeres bañistas en una de las playas previstas para desembarcar, por lo que dedujo, acertadamente, que en ese lugar no habría ni minas ni los obstáculos habitualmente empleados contra un desembarco.

El 10 de julio la disposición del 6º Ejército (general Alfredo Guzzoni) era como se indica:

Sector Occidental de Sicilia, 12º Cuerpo, (general Mario Arisio): Divisiones Aosta y Assietta; 202ª, 207ª y 108ª, Divisiones de Defensa Costera; 3 Grupos Móviles; 4 Grupos Tácticos y dos tercios de la 15ª División Blindada alemana

Sector Oriental, 16º Cuerpo, (general Carlo Rossi): Divisiones Napoli y Livorno; 206ª y 213ª Divisiones de Defensa de Costa; 18ª y 19ª Brigadas Costeras, 5 Grupos Móviles; 4 Grupos Tácticos; la División Blindada Hermann Göring y un tercio de la 15ª División Blindada ambas alemanas.

Para el 19 de julio los alemanes formarían el 14º Cuerpo con las divisiones Hermann Göring y 15ª Blindada a las que se agregarían la 29ª Blindada y los Regimientos 3º y 4º de paracaidistas

## Ejecución

Previamente a la operación “Husky”, el 11 de junio los aliados tomaron la isla de Pantellería y la jornada siguiente la de Lampedusa, que sometidas previamente a intensos bombardeos y ante fuerzas muy superiores obligaron a rendirse a los comandantes italianos.

El 4 de julio el almirante Cunningham ordenó a las fuerzas navales “llevar a cabo la operación ‘Husky’ con un mensaje a todas sus fuerzas que en una de sus partes expresaba: “Estamos a punto de embarcarnos en el más trascendental emprendimiento de la guerra, atacando al enemigo por primera vez en la guerra, en su propio territorio, se correrán graves riesgos y los mismos deben ser aceptados”.

Los días 4 y 5 de julio, los submarinos *U 409* y *U 375*, en aguas del cabo Tenez, atacaron el convoy KMS.18B, destinado al sector “Bark West”, hundiendo tres buques. Con ellos se perdieron la totalidad del material de comunicaciones del comando de la división canadiense y 500 vehículos.

El 6 de julio, el *U 453*, hundió una nave del convoy MWS.36, procedente de Alejandría y con destino a los sectores “Acid”, en cercanías de Derna.

El 7 de julio, el *Formidable*, los acorazados *Valiant* y *Warspite* y nueve destructores zarparon de Alejandría con rumbo W., mientras que el *Indomitable*, los acorazados *Nelson* y *Rodney* y seis destructores hacían lo propio desde Argel pa-



Operación "Husky".  
El convoy KMF. 18, procedente de Gran Bretaña  
(Clyde) navega en el Mediterráneo

ra reunirse y ubicarse, el día 9, en un punto 240 millas al S.E. de Malta. Esa misma jornada se unieron los cruceros *Aurora* y *Penélope* que habían escoltado el convoy KM 18, procedente originalmente del Clyde, para ser posteriormente destacados a bombardear Catania y Taormina y luego dar protección al flanco expuesto del sector "Acid North"

En la tarde del día 9 de julio, "Día D-1", la "Fuerza H", navegando en el mar Jónico, como finta, se desplazó rumbo a las costas griegas para retornar al área de operaciones durante la noche.

Esa misma jornada, la "Fuerza Z" (de reserva), acorazados *Howe* y *King George V*, 2 cruceros y 6 destructores, zarpó de Argel, rumbo al W. de Sicilia para crear una diversión bombardeando Trapani y Marsala que se materializaría el 11 de julio.

### El ataque aerotransportado británico

Según estaba previsto la 1ª Brigada Aerotransportada partió en la tarde del día 9 de siete aeródromos del N. de África, formando una larga columna con la intención de efectuar los primeros aterrizajes entre 2210 y 2230.

El adiestramiento de los pilotos de los aviones y los planeadores había sido insuficiente, de manera que los primeros tenían escasa práctica en navegación nocturna y los segundos sabían poco del "muy difícil arte" de apreciar distancias sobre el agua a una costa distante.

Los aviones que volaban a baja altura para evitar su detección, se elevaron a algo más de 1.500 pies antes de liberar los remolques; operación que se realizó sobre el mar y desde ese punto los hasta ese momento remolcados debían planear hasta los puntos de aterrizaje



88

Operación "Husky". El convoy MWF.36, procedente de Medio Oriente navega en procura del sector "Acid Sourh". Nótese la presencia de globos cautivos, como protección AA.

Soplaba viento de la costa hacia el mar de unos 45 a 50 Km/h. No existían puntos visibles en la costa que permitieran a los aviones fijar su posición antes de soltar los remolques, de manera que era muy difícil o imposible verificarla con un mapa o apreciar distancias. Había bruma en las zonas de aterrizaje. La conjunción de los factores mencionados condujeron al desastre.

Sesenta y nueve planeadores terminaron en el mar y 252 hombres se ahogaron. 59 aterrizaron dispersos a lo largo 40 Km entre Cabo Passero y Cabo Murro di Porco. 12 lo hicieron en el lugar correcto, 2 fueron derribados y 10 regresaron a las bases remolcados por sus aviones. Un planeador "Horsa" aterrizó a menos de 300 m. del Ponte Grande y sus ocupantes se apoderaron del mismo.

Durante horas hubo lucha entre tropas italianas y los ocupantes del puente apoyados con los desperdigados aerotransportados británicos que acudieron a la zona de fuego. Los primeros recibieron refuerzos; inicialmente dos compañías de marinería y a 1130 un batallón de infantería y algunos cañones que a 1530 recuperaron el objetivo. A 1615 llegaron efectivos de los Royal Scots de la 5ª División que habían desembarcado en una playa al Sur con cuya ayuda se recuperó el puente y neutralizó la batería de Punta Calderini.

La acción de los aerotransportados evitó la demolición del Ponte Grande y el arribo en otra zona de paracaidistas americanos llevó a apreciaciones confusas al comando italiano con informaciones del "arribo de miles" en un área entre las cercanías de Augusta hasta 200 Km al W.

### Los desembarcos británicos y canadienses

Las operaciones en la zona oriental se realizaron sin apreciable resistencia al tomar por sorpresa a los defensores italianos porque precisamente esa noche no se daban las mejores condiciones para intentar un desembarco.

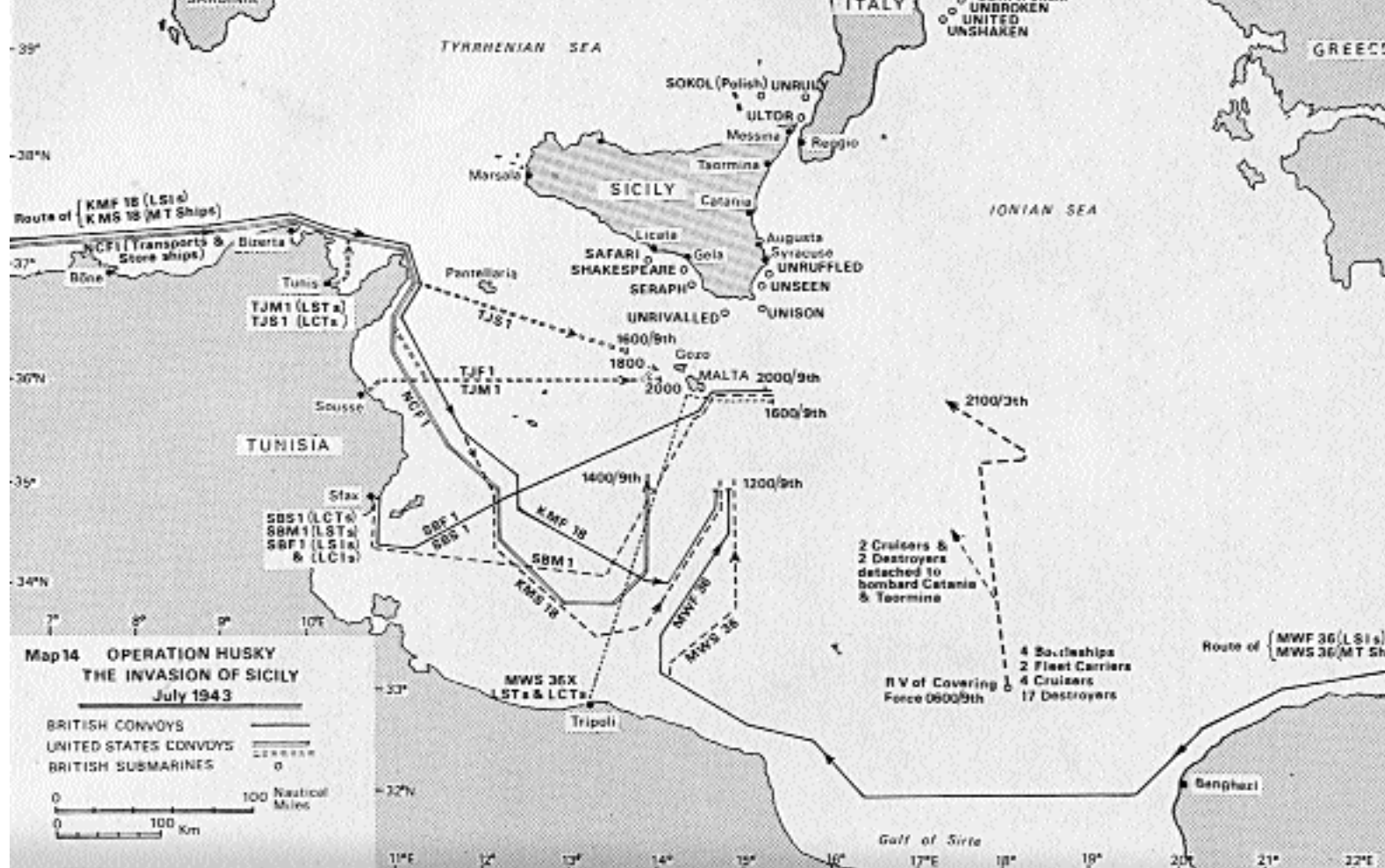
Durante la tarde del día 9 había comenzado a soplar viento del N.W. El incremento del oleaje determinó el atraso de algunos convoyes y el consiguiente mareo en las tropas embarcadas en las lanchas de desembarco. Incluso este cambio provocó ansiedad en los comandos superiores, pero la suerte ya estaba echada. El viento comenzó a disminuir a partir de 2330. La marejada no había del todo desaparecido en el sector oriental y se mantuvo por más tiempo y amplitud en el occidental.

### Sectores "Acid North" y "Acid South"

La 5ª División debía desembarcar en las playas numeradas 44, 45 y 46, en las cercanías de Cassibili, pero los primeros arribos tocaron tierra lejos de los puntos previstos en las dos últimas y una hora tarde. Los cañones que entraron en acción fueron neutralizados por el destructor *Eskimo*.

En la misma zona, el grupo del S.A.S. desembarcó en el lugar correcto pero veinte minutos tarde mientras que la mitad del 3er Comando de la Real Infantería de Marina, llegó casi puntualmente a la playa prefijada. Cada uno de ellos silenció una batería.

Unos 30 Km al Sur, en Avola, la 151ª Brigada de la 50ª División no tuvo un desembarco fácil. El fuerte viento y las condiciones del mar demoraron el arriado y formación de



Operación "Husky". Derrota de los convoyes para la aproximación al extremo sud oriental de Sicilia.

las lanchas; se atrasaron las embarcaciones para los guías navales lo que obligó a usar otras menos adecuadas.

Durante el desplazamiento a las playas la lanchas embarcaban agua de mar lo que obligó a un continuo achique. "Los binoculares resultaban inútiles, se quemaron los fusibles de algunos compases y los equipos de comunicaciones mojados dejaron de funcionar" (9).

Como consecuencia las tropas llegaron a las playas en grupos desperdigados, las unidades desordenadamente entremezcladas y con una hora de atraso. Afortunadamente los

- (9) En el verano de 1948, la campaña de los cadetes de Infantería de Marina, se inició con un desembarco en la Séptima Bateria. Durante la aproximación a la playa las lanchas embarcaban agua que mojó flamantes equipos de comunicaciones, no particularmente estancos. Como estaba a cargo de ellos, recuerdo haber dispuesto, en cuanto fue posible, lavarlos e incluso sumergirlos en agua dulce para atenuar el efecto corrosivo del agua de mar. Como enviarlos a un taller de electrónica para su reparación hubiera significado no contar con ellos en una campaña que recién se iniciaba, se apeló a exponerlos al sol. El viento N.W, con su consiguiente sequedad colaboró con esta "técnica" de mantenimiento. Después de ese tratamiento poco ortodoxo, ¡ funcionaron!.

italianos no estaban alertas, ni se mostraron demasiado combativos, limitándose a unos pocos disparos para luego retirarse. Poco después de las seis de la mañana, el comando de la 50ª División informó que todas las tropas de la brigada de asalto habían desembarcado. "Ha sido completada la captura y despeje de las playas". El esporádico fuego de cañones adversarios fue respondido por los buques de apoyo.

Los ataques aéreos de alemanes e italianos se iniciaron a 1300, pero para entonces la mayoría de las naves de desembarco de infantería se había retirado después de completar su descarga. Los raids se prolongaron hasta la noche y la única baja importante fue la del buque hospital *Talamba*, bien iluminado a cinco millas de la costa. El tendido de cortinas de humo y la intervención de cazas nocturnos frustró la mayoría de las intenciones de los defensores.

Siracusa fue ocupada al terminar el "Día D". La jornada siguiente, después de despejar un canal libre de minas, las facilidades portuarias, prácticamente sin daños, fueron de inmediato habilitadas, derivando cargas que estaban previstas descargar en las playas. El 14 entró el convoy MWF. 37 procedente de Alejandría que en el día desembarcó su carga para zarpar esa misma noche de regreso. El próximo objetivo fue Augusta que fue ocupada el día 13 aunque la resistencia enemiga cesó el día siguiente.

### Sector "Bark East"

A unos 45 Km al Sur de Avola, la 231ª Brigada de Infantería, procedente de Egipto, desembarcó en Marzamemi de acuerdo con lo previsto; encontraron escasa resistencia y la intervención de una batería sobre las playas fue inmediatamente neutralizada por las naves de apoyo. Los ataques aéreos se produjeron en forma intermitente sin provocar daños.

El rumbo hacia la zona de trasbordo y lanzamiento fue fijado según la información del submarino baliza, *Unseen*. A pesar de ser un área más protegida de la influencia de las condiciones del mar hubo algunas di-

ficultades para el arriado y formación de las lanchas. Las embarcaciones guías fueron puntuales y una de ellas se adelantó para colocar una luz en tierra. Se recibieron las señales de las boyas sónicas. La sorpresa fue total. Las lanchas de apoyo silenciaron fuego enemigo y los cañoneros holandeses *Soemba* y *Flores* neutralizaron una batería costera. Para el medio día se había alcanzado el objetivo fijado: el camino que hacia el Norte se iniciaba en Pachino.

Las condiciones del mar demoraron el arribo de las lanchas de desembarco de tanques (LCT) que llegaron unas seis horas tarde, una demora que no se hizo sentir por el buen desarrollo de los acontecimientos.

### Sector "Bark South"

Las tropas de la 51ª División, Highlander, procedentes del Norte de África y Malta, en un desplazamiento costa a costa, fueron las que más sufrieron los efectos de la marejada en especial las ubicadas en embarcaciones menores.

El grupo de 29 lanchas de desembarco de tanques (LCT) que había zarpado de Sfax el 7 de julio fue severamente vapuleado por las condiciones del mar prevalecientes en la tarde de la víspera del "Día D". Varias quedaron al garete y debieron ser remolcadas, pero finalmente pudieron arribar a las playas y desembarcar su carga.

El comandante de la división, había decidido evitar la playa en la bahía Portopalo, porque sus características eran tan excepcionales en cuanto a facilitar un desembarco que era lógico suponer que estaría fuertemente minada con alambros tanto en la superficie como debajo del agua de manera a que la 154ª Brigada desembarcó en playas con no tan obvias facilidades, a ambos lados de la bahía.

Las tropas para el asalto inicial, encontraron mar de proa y olas cortas en la cercanía de las playas, pero llegaron a destino. Una escasa resistencia obligó al disparo de cohetes por parte de una lancha de apoyo.

El objetivo asignado, una serranía a 2 Km de la costa fue alcanzado y para el medio día Pachino estaba libre de enemigos.

Durante la jornada se aproximaron los buques de desembarco de tanques LST, pero vararon en un banco o falsa playa alejado de la costa; en la oportunidad los vehículos anfibios DUKW mostraron su versatilidad.





La invasión de Sicilia. Una lancha de desembarco de infantería sale de Sousse en un desplazamiento costa a costa.

Durante la tarde arribaron 23 LCI que casi simultáneamente desembarcaron los soldados transportados. Los LST y LSI, fueron enviados de regreso a Malta ni bien descargaron en previsión de ataques aéreos (10) que tendrían lugar en forma intermitente sin provocar problemas.

Para el anochecer las tropas de la 51ª División se encontraban firmemente establecidas en tierra.

### Sector "Bark West"

Las playas de "Bark West" al W. de la península de Pachino no eran las más adecuadas para un desembarco por la presencia de arrecifes y bancos alejados de la costa, pero se decidió aceptar riesgos en procura de una rápida captura del aeródromo. El conocimiento previo de dichos bancos en las playas de la derecha, permitió prever el empleo de vehículos anfibios DUKW aproximados mediante LCTs.

El convoy KMF.10, que había zarpado del Clyde el 1º de julio transportando un contingente de la 1ra División Canadiense y dos Comandos de la Real Infantería de Marina, arribó a la zona de transferencia a 0100. Se produjeron atrasos por las condiciones del mar que demoraron el arribo desde Trípoli de las lanchas para el trasbordo, sin embargo para 0315 las tropas de asalto habían partido y poco más de dos horas más tarde se recibieron mensajes de éxito desde los puntos de desembarco aunque hubo una transposición de una unidad respecto de otra.

(10) Esta previsión no sería adoptada durante el conflicto del Atlántico sur, cuando en Bahía Agradable o Bluff Cove, los guardias galeses en lugar de desembarcar de inmediato y retirar las naves a aguas más seguras, dieron lugar a que fueran blanco de los ataques de la F.A.A. con la mayor pérdida puntual de vidas británicas de toda la campaña, a bordo del *Sir Gallahad*.



92

La invasión de Sicilia. Efectivos de la 51ª División desembarcan en el sector "Bark South".

---

El fuego de una batería sobre las lanchas en aproximación fue silenciado por las granadas de quince pulgadas del monitor *Roberts*.

En el transcurso del día se produjo el arribo del convoy KMS.18, también procedente del Clyde de donde había zarpado el 20 de junio, a cuya descarga se procedió de inmediato. Al anochecer las naves vacías fueron enviadas a Malta y Trípoli.

Como las características de las playas de "Bark South" eran muy superiores a las de "Bark West", el día 11 el almirante Ramsay decidió que las próximas descargas de personal y material se transferirían a la primera, por lo tanto los convoyes KMF.19 y KMS.19, que habían zarpado del Clyde el 1º de julio y el 27 de junio, respectivamente, fueron desplazados a "Bark South", cuando arribaron el día 13.

A partir del 14 de julio, la ofensiva aérea alemana que se había hecho sentir en mayor grado en los sectores norteamericanos se volcó a los británicos que se encontraban más cerca de las bases peninsulares (11). Las noches claras con luna llena facilitaron los ataques aéreos, pero el tendido de nubes de humo desde embarcaciones especial-



La invasión de Sicilia. Tropas desembarcando en el sector "Bark West".

---

mente preparadas al efecto contribuyó a que no se produjeran bajas en los fondeaderos.

Con las facilidades de Siracusa y Augusta habilitadas, las operaciones en las playas fueron declinando; el 23 fueron clausuradas las de los sectores "Bark". Los sectores "Acid" siguieron vigentes por la urgencia en desembarcar la 78ª División, operación que fue llevada a cabo los días 25 a 29 de julio. Para el 6 de agosto todas las naves habían abandonado la zona Norte.

### Los ataques aerotransportados norteamericanos

El 6 de julio, el Comando Supremo aliado había emitido órdenes a todas las fuerzas navales informándoles de los desplazamientos de los aviones con paracaidistas y el curso que seguirían con la prohibición de abrir fuego contra aviones que se encontraran en el mismo.

El 7 de julio, el 7º Ejército de EE.UU. dio a conocer directivas simila-

- 
- (11) Resulta evidente que el mayor esfuerzo de los defensores debía volcarse hacia las fuerzas británicas en avance desde el Sur en la costa oriental de la isla, dado que significaban una grave amenaza ya que podían bloquear la evacuación hacia Calabria a través del Estrecho de Messina.

res a sus unidades que serían repetidas el día 10, y el 11 una orden especial de advertencia al respecto.

### Primer ataque aerotransportado

Los 226 "Dakotas" que transportaban los paracaidistas del 505º Regimiento que habían decolado en la tarde del día 9 ("D-1") tuvieron dificultades debido a la oscuridad, volar a baja cota y un fuerte viento del N.W. que afectaron la exactitud de la navegación. Muchos aviones perdieron la oportunidad de utilizar las ayudas de Malta por lo que la aproximación a Sicilia se hizo de distintas direcciones. Lo expresado, sumado a malas condiciones de visibilidad sobre tierra, llevaron a confusión y lanzamientos desperdigados. Solamente 26 "Dakotas" lanzaron los paracaidistas sobre el objetivo o cerca del mismo. Otros descendieron tierra adentro del sector asignado a la 45ª División para el desembarco, pero en general arribaron dispersos sobre una extensa área entre Gela y Siracusa. Solamente se perdieron 8 aviones.

Si bien, la operación de 505º Regimiento de paracaidistas estuvo lejos de ser llevada a cabo según lo previsto y en general podría considerarse un fiasco, provocó en el enemigo confusión en cuanto a evaluar la real amenaza, y significó una peligrosa molestia. Algunos de los grupos dispersos se incorporaron a unidades británicas y canadienses y a la 45ª División de EE.UU. Otros se encaminaron hacia la zona donde debieron haber tocado tierra, y en su desplazamiento atacaron patrullas enemigas con las que se encontraron, puestos militares y aun unidades; prepararon emboscadas, destruyeron vías ferroviarias y cortaron líneas telefónicas. En el área de Gela, formaciones más numerosas tomaron parte en el rechazo de contraataques. Su jefe, el coronel Gavin, que había aterrizado cerca de Vittoria, llegó a las inmediaciones de Gela el 11 de julio y asumió la conducción de las distintas bandas dispersas en aproximación. Para el 14, dos tercios de la fuerza original se habían reagrupado.

### Segundo ataque aerotransportado

A las 1900 del 11 de julio, iniciaron su partida desde Túnez los 144 aviones que transportaban los paracaidistas del 504º



Una embarcación de desembarco de tanques en viaje a Sicilia.

Regimiento. El vuelo transcurrió sin problemas con la escolta de cazas, diurnos y nocturnos. Cerca de 2230 alteraron el rumbo para la pierna final.

Desde las primeras horas de ese día aviones del Eje habían estado sometiendo a playas y fondeaderos a intensos ataques aéreos. Durante esa jornada, las cuatro incursiones más importantes, habían alcanzado a por lo menos dos naves y otras escaparon por escaso margen. La AA había estado en constante acción, las naves levando, mientras que "Spitfires" y "Kittyhawks" norteamericanos se desplazaban velozmente entrando y saliendo de la zona de los ataques

Entre 2200 y 2300 la aviación alemana atacó nuevamente fondeaderos y playas, algunos buques levaron y "el cielo sobre Gela y Scogliti...era un confuso embrollo de aviones

amigos y enemigos y fuego AA....". Los transportes con los paracaidistas a bordo volaron hacia esa vorágine para ser alcanzados por las armas AA tanto desde tierra como desde las naves cuyos artilleros disparaban sobre cualquier cosa que volase".

En esta operación, 23 aviones fueron abatidos, 37 fueron severamente dañados. 8 máquinas regresaron a Túnez sin haber lanzado los paracaidistas. El 504º Regimiento sufrió 81 muertos, 132 heridos y 16 desaparecidos. Los que lograron llegar a tierra lo hicieron al azar. A pesar de este desastre, el 14 de julio, Ridgway había reunido tres mil secientos hombres, incluidos los del 505º Regimiento.

### Los desembarcos de las fuerzas de EE.UU.

94

En general las fuerzas norteamericanas también sufrieron las consecuencias del fuerte oleaje corto provocado por el viento del N.W. que se levantó en la tarde del 9 de julio. Sin embargo mostraron la pericia suficiente para arribar en tiempo a los puntos de reunión previos a la iniciación de los desembarcos.

La detección radar de la costa se produjo a 2200 del día 9 y los submarinos "baliza", *Safari*, para "Joss", *Shakespeare* para "Dime" y *Seraph* para "Cent", posibilitaron, aunque no totalmente, el arribo a los puntos previstos.

### Sector "Cent"

La fuerza llegó al punto de trasbordo a 0045, pero la operación se demoró hasta 0345 por el estado del mar que sumado a cierta inexperiencia de los patrones de las lanchas y la presencia de bancos, que constituían falsas playas, provocaron la pérdida de varias embarcaciones y veintisiete ahogados. Los desembarcos del Grupo 157 de la 45ª División fueron erráticos en tiempo y espacio. Por su parte los historiadores coinciden en que, "en la parte izquierda de la playa 66, el 180º fue el único Grupo de Combate que estaba completamente desorganizado por un deficiente desembarco en relación con la totalidad de las fuerzas de asalto norteamericanas" participantes en "Husky",

A raíz de que los miembros de los equipos de playa habían quedado dispersos, la ausencia de los mismos y el sucesivo arribo de lanchas dieron origen a un desorganizado amontonamiento de hombres, equipos y abastecimientos que comenzó a despejarse recién a partir de 0800.

El 1º y 3º batallones del 180º Grupo entraron en combate con destacamentos de la División Hermann Göring y tuvieron un anticipo de acciones más duras.

En la parte derecha de la playa 66, el 179º Grupo de Combate arribó sin problemas serios y en general la división desembarcó con éxito penetrando tierra adentro asegurando la cabecera de playa. El bombardeo previo de unidades de superficie contribuyó a eliminar la resistencia del enemigo por lo que las tropas pudieron desembarcar sin otros problemas y para el anochecer habían alcanzado los objetivos previstos.

Uno de los batallones del 179º alcanzó Vittoria donde encontró un suboficial y dos paracaidistas del Regimiento 505, estos últimos incen- tivados por la ingestión de vino siciliano, que estaban enfrentando la guarnición local.

### Sector "Dime"

En este sector, las playas estaban minadas y además se encontraban en la zona las divisiones "Livorno" y "Hermann Göring" por lo que la resistencia fue la más fuerte de la operación "Husky".

Para "Dime" se habían embarcado diecinueve mil hombres en Argel. Las naves arribaron a la zona de trasbordo con treinta minutos de atraso pero los LST y LCI se demoraron dos o tres horas. La identificación de los lugares de desembarco se vio facilitada por los incendios en la ciudad que permitieron apreciar el perfil de la línea costera. A 0800 Gela fue capturada, pero el Regimiento 33º de la División "Livorno" llevó a cabo un contraataque que alcanzó la ciudad antes de ser rechazado con apoyo de la artillería naval.

Un destacamento de "Rangers", el equivalente norteamericano de los "Comandos" británicos, sufrió graves pérdidas al avanzar a ambos lados del muelle de Gela, como consecuencia de minas y el fuego enemigo a pesar del apoyo naval.

Fuego vivo de la artillería enemiga obligó a clausurar en forma temporaria algunas playas. Los ataques aéreos comenzaron a 0430, principalmente sobre transportes y embarcaciones de menor porte. A 0500, durante uno de esos ataques, fue hundido el destructor *Maddox*.

Las rompientes y la presencia de bancos de arena alejados de las playas, demoraron la descarga de los LST y como consecuencia no se desembarcaron tanques el primer día, ausencia que se hizo sentir cuando la jornada siguiente, efectivos alemanes llevaron a cabo un violento contraataque que, a pesar de no contar en tiempo con blindados y cañones antitanque y la ausencia de un adecuado apoyo táctico de la aviación propia, pudo ser rechazado merced a la artillería naval y la desembarcada

El apoyo naval estuvo dado por los cruceros *Boise* (9 de Julio) y *Savannah* y los destructores *Glennon*, *Beatty*, *Laub* y *Cowie* que efectuaron unos mil seiscientos disparos, mientras que los de la artillería divisional alcanzaron a unos dos mil.

Un ataque italiano también fue neutralizado por la artillería naval y en este caso el *Savannah* disparó mil proyectiles. Poco después de medio día cesaron las actitudes ofensivas de alemanes e italianos. La División Hermann Göring informó que 12 de sus tanques habían sido destruidos.

### Sector "Joss"

Veintisiete mil seiscientos hombres se embarcaron, en su mayoría en buques y lanchas de desembarco, para una operación costa a costa en la que también sufrieron las condiciones del mar agravadas por la velocidad mantenida para arribar al área prevista a la hora planeada. La marejada provocó dificultades y demoras en las maniobras para arriar y formar las lanchas e iniciar el asal-

to que se demoró entre treinta y noventa minutos, excepto el 3er Batallón de Rangers que arribó en tiempo al W. de Licata.

El desembarco se llevó a cabo en dos playas a ambos lados del puerto de Licata y a pesar de las rompientes se concretaron con éxito, una consecuencia de los ensayos realistas realizados previamente en las costas de África. Aquí también la artillería naval eliminó los focos de resistencia enemigos y para el medio día Licata estaba en manos norteamericanas.

A su arribo en una playa cinco millas al W. de Licata, el 7º Grupo de combate fue sometido a fuego de artillería que debió soportar por espacio de dos horas, porque los destructores *Roe* y *Swanson*, destinados a darle apoyo colisionaron entre sí. La asignación de otras naves determinó que los arribos sucesivos se realizaran con mayor facilidad. Esta unidad alcanzó sus objetivos al promediar el día.

Al E. de Licata, el 15º Grupo de Combate desembarcó sin mayores problemas como así también el 30º a la derecha del anterior.

Igual que en el sector "Dime" adyacente, "Joss" sufrió fuertes ataques de la aviación enemiga que también provocaron algunas pérdidas de embarcaciones.

Según algunos críticos, los ataques aéreos del Eje, pusieron en evidencia la poca eficacia de los bombardeos que por varias jornadas previas al "Día D" habían sufrido sus bases y aeródromos y que las coordinaciones para la protección con cazas propios dejaba bastante que desear. Cuando éstos se presentaron sufrieron las consecuencias del fuego propio. Las técnicas de ataques fulminantes sobre playas y buques por parte de cazas bombarderos alemanes, significaron errores en la correcta identificación entre atacantes y defensores por aquello de "tirar primero y averiguar después" que formalmente se conocía como el principio "que los buques deben abrir fuego sin advertencia" sobre aviones no identificados como amigos.

A pesar de las dificultades, en la mañana del día 12 los norteamericanos capturaron los tres aeródromos ubicados en sus sectores de desembarco. Al finalizar el día "D", las tres divisiones desembarcadas estaban bien establecidas aunque las cabezas de playa estaban separadas entre sí.



El acorazado *Warspite* y un caza "Martlet" del "Arma Aérea de la Flota".

96

El 11 de julio, con el fin de hacer creer que allí se produciría otro desembarco, los acorazados *Howe* y *King George V* bombardearon Trapani y Levanzo en el extremo occidental de Sicilia. Similar tarea realizaron los cruceros *Dido* y *Sirius* en Marsala.

Al cabo de tres días, las fuerzas navales habían desembarcado 80.000 hombres, 7.000 vehículos, 300 tanques y 900 cañones. Para el 15 de julio, cumplidas sus misiones, los almirantes Ramsay y Hewitt entregaron sus comandos y partieron a otros destinos.

A partir del momento en que los desembarcos estuvieron asegurados, las fuerzas navales pasaron a custodiar los flancos contra posibles ataques de naves y torpederos enemigos y bombardear blancos como apoyo a las operaciones terrestres.

El 17 de julio, el veterano *Warspite* se aproximó a Catania para bombardearla con sus cañones de quince pulgadas.

Como este buque mostró en este raid una notable velocidad para su edad (un veterano de Jutlandia), el almirante Cunningham no dejó pasar la oportunidad de enviar un mensaje a su antigua nave insignia en la "Flota del Mediterráneo": "Operación bien realizada. No hay duda que una vieja dama puede correr cuando levanta sus polleras".

Sin embargo, las 57 granadas de quince pulgadas contra la artillería que defendía Catania no tuvieron el efecto deseado porque el posterior ataque frontal de la 50a división fue rechazado con graves pérdidas.

### La amenaza aérea

La mayor amenaza para las naves involucradas en la operación "Husky", tal como había ocurrido en "Torch", estuvo materializada por la "Luftwaffe".

La "Fuerza de Tareas Oriental" perdió por acción aérea y durante toda la campaña, buques por un total de cuarenta y un mil quinientas toneladas mientras que en la "Occidental" fueron hundidos, un destructor, un barminas dos naves de desembarco y un mercante.

Entre el 10 y el 12 de julio, las salidas de la "Luftwaffe" se limitaron a 275 - 300 diarias, el cincuenta por ciento de ellas durante la noche. La abrumadora superioridad aérea de los aliados hizo que posteriormente se redujeran a 150, incluidas las de cazas y caza bombarderos que, con bases en el Sur de Italia y Cerdeña, se desplazaban a diario



Junio de 1943, el portaaviones *Indomitable*, durante el período de adiestramiento inicial (work-up) previo a su participación en "Husky" formando parte de la "Fuerza H".



El acorazado *Warspite* dispara sobre las posiciones italo alemanas en Sicilia.

a los aeródromos en Sicilia. Para el 19 de julio la disponibilidad de aviones se había reducido al 35%, con sólo 25 aviones en condiciones de operar desde esa isla. Las operaciones desde campos en Calabria continuaron con escaso efecto sobre el avance de las tropas aliadas.

En el anochecer del 16 de julio, los portaaviones *Formidable* e *Indomitable* fueron sorprendidos por el solitario ataque de un bimotor "Ju 88" que alcanzó al segundo con un torpedo en el costado de babor, provocando graves daños en el cuarto de calderas adyacente. El atacante escapó sin que llegaran a disparar las piezas AA.

Ésta era la primera misión del *Indomitable* después de un prolongado período de reparaciones como consecuencia de acción enemiga en agosto de 1942. Nuevamente permanecería inactivo por casi un año. Este portaaviones es un ejemplo más de un buque "mala suerte", pues en dos ocasiones consecutivas fue dejado fuera de acción a poco de participar en una operación. En la anterior había sufrido el impacto de tres bombas. La calificación se justifica en comparación con el *Argus* y el *Furious* que sobrevivieron al conflicto a pesar de sus limitaciones y las numerosas operaciones en las intervinieron e incluso con relación al *Eagle* y al *Ark Royal* que antes de que fueran hundidos por torpedos lanzados por submarinos, habían sobrevivido a numerosos ataques aéreos.

También fueron severamente dañados por la aviación adversaria el monitor *Erebus* y dos destructores.

Para las armadas participantes en "Husky" prevaleció la sensación de que sus fuerzas aéreas habían fracasado en desplegar aviones lo suficientemente rápido donde más urgentemente se los necesitaba.

"Las fuerzas aéreas aliadas aunque muy numerosas, fracasaron en prevenir estos ataques del enemigo, posiblemente tal como lo creían las armadas, porque los enlaces de comando y control entre las fuerzas navales y aéreas siguieron siendo lentos y pesados"

Para "Husky" se habían incorporado controladores aéreos en cada buque comando para dirigir a los cazas, y buques directores de cazas, equipados con radar de largo alcance. Para el control de cazas nocturnos se contaba con facilidades a flote en tres naves de desembarco de tanques preparados para tal propósito.

### Los submarinos

Submarinos y fuerzas ligeras del Eje también se hicieron presentes, y hundieron cuatro mercantes británicos y dos americanos y dos buques de desembarco de tanques. Provocaron daños en otros tres mercantes y los cruceros *Cleopatra* y *Newfoundland*. Como contrapartida, los aliados destruyeron tres submarinos alemanes y nueve italianos.

El submarino italiano *Flutto* fue hundido por torpederas británicas

*M.T.B.s 640, 650 y 670* en aguas de Catania el día 11. La siguiente jornada el *Bronzo* fue capturado por los patrulleros *Seaham, Boston, Poole y Cromarty* en las cercanías de Siracusa

El 12 de julio el *U449* fue hundido, entre Argel y Bougie, por el destructor *Inconstant* que escoltaba un convoy de transportes vacíos de regreso de "Husky". Esa noche la torpedera *M.T.B. 81*, en patrulla en el Estrecho de Messina, hundió con un torpedo el *U 561*. El día siguiente los destructores *Ilex* y *Echo* terminaron con el *Nereide* en aguas de Augusta. En la misma jornada el *Acciaio* fue destruido por el submarino *Unruly* en los accesos al Estrecho de Messina.

El 15 de julio, el submarino *United* hundió el *Remo* en el Golfo de Tarento. El *Romolo* fue destruido el 18 por un avión de la escuadrilla 221 de la RAF al E. de Augusta.

El 23 de julio el submarino italiano *Ascianghi* torpedeó el crucero *Newfoundland*, nave insignia de la fuerza de apoyo del almirante Harcourt, para ser posteriormente hundido por los destructores *Eclipse* y *Laforey*. El submarino *Trooper* hundió el *Pietro Micca* en el Golfo de Tarento el día 29.

El patrullero norteamericano *PC.624* hundió el *U 375* en aguas de Pantellería, el 30 de julio. El destructor americano *Buck*, escoltando un convoy desde el sector "Joss" a Orán, hundió el *Argento* el 3 de agosto.

98

## La evacuación de las fuerzas del Eje

El 17 de agosto culminó la campaña en Sicilia con la ocupación de Messina al cabo de treinta y ocho días de campaña.

Cabe destacar las tenaces acciones de retaguardia de las divisiones alemanas porque fueron realizadas sin apoyo alguno de la "Luftwaffe" que recién elevó sus salidas diarias a 150, para cubrir la evacuación al continente. Por otra parte es de hacer notar que de los 1.150 aviones que se disponían en el Mediterráneo el día "D", se habían reducido a 625 al terminar la campaña.

Durante las cinco jornadas anteriores las fuerzas alemanas evacuaron la isla cruzando el estrecho que la separa de Calabria donde se encaminaron hacia el interior dejando una red de cargas de demolición para dificultar un posible avance aliado.

La "Operación Lehrgang" comenzó la noche del 11 de agosto y en esta evacuación, organizada en el aspecto naval por el capitán von Liebenstein, fue posible que 39.569 alemanes con 9.605 vehículos, 51 tanques y 20.000 toneladas de munición y equipos, cruzaran sin pérdidas el Estrecho de Messina.



12 de julio de 1943. La captura del submarino *Bronzo*, remolcado por el *Seaham*, aguas afuera de Siracusa.

Los italianos organizados por el almirante Barone y el brigadier general Bonacci fueron igualmente eficientes al lograr el cruce de 62.000 soldados y marinos.

Los germanos aseguraron la defensa AA y terrestre con la instalación en ambas orillas del estrecho de 123 piezas pesadas y 102 livianas con 150 móviles. Entre los cañones pesados cabe destacar cuatro baterías de 280 mm y dos de 152 mm ambas italianas a las que los alemanes agregaron cuatro de 170 mm en la costa calabresa.

Entre el variado tipo de naves empleadas, contaban con los "Siebel Ferries", embarcaciones de 25 m de eslora y 15 m de manga, con escaso calado, que podían montar hasta tres piezas de 88 mm. Cada una podía llevar 450 hombres o 10 vehículos. Fueron producidas por métodos masivos y eran transportables por secciones por vía terrestre para ser armadas por su tripulación donde se las necesitase.

En general, las embarcaciones utilizadas para la evacuación estaban dotadas con piezas AA e incluso algunas portaban globos.

Se reconoce que parte del éxito en la evacuación de las fuerzas italo-alemanas se debió a la inactividad de los aliados a pesar de haber sido prevenidos, por inteligencia de las comunicaciones, de que la operación se encontraba en marcha.

Con la ocupación de Sicilia, el *Formidable* entró en el "Grand Harbour" de Malta, el primer portaaviones británico en hacerlo después de que el *Illustrious* buscara refugio en ese puerto cuando fue severamente dañado por los "Stukas" alemanes en enero de 1941. El acontecimiento también tuvo algo de simbólico, porque ningún portaaviones se perdió en el Mediterráneo como consecuencia de acción aérea del enemigo, ni ningún otro, en lo sucesivo, sufriría averías en ese mar por el mismo motivo. [ : : : ]