

ALAS SOBRE EL MAR EN LA 2DA. GUERRA MUNDIAL

Portaaviones en acción



EUGENIO LUIS BÉZZOLA

505

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 803 Volumen 119

Julio / diciembre de 2001

Recibido: 9 de mayo de 2001

HMS *Formidable* (9/1943 al 7/1945)

Para las operaciones de este portaaviones entre noviembre de 1940 y julio de 1941, ver BCN N° 800. Entre mayo de 1942 y agosto de 1943 ver BCN N° 801.

Operación Avalanche. El desembarco en Salerno. Setiembre de 1943. (BCN N° 799, pág 608).

En el citado Boletín se encontrará información respecto de "Avalanche" que en la medida de lo posible no será repetida aquí, excepto para una razonable ilación del relato, y en cambio se darán a conocer otros aspectos de esta operación.

506



Después de la ocupación de Sicilia y como paso siguiente para sacar a Italia de la guerra se planificó un ataque sobre territorio continental italiano. Las playas del Golfo de Salerno al Sur del Golfo de Nápoles, fueron seleccionadas para el desembarco, que en esta oportunidad, y por razones de distancia, a diferencia de lo ocurrido en Sicilia, sólo se podía contar con una fracción de la totalidad del apoyo aéreo necesario con máquinas desde bases terrestres, por lo que la colaboración de la aviación embarcada pasó a ser imprescindible. Se apeló a las dotaciones de los portaaviones escolta *Attacker*, *Battler*, *Hunter* y *Stalker* y el buque taller *Unicorn** para la cobertura de las tropas en las playas y las naves de desem-

barco mientras que las máquinas de los portaaviones de flota, *Formidable* e *Illustrious*, se encargarían de proteger a sus similares escolta que bajo el mando del contraalmirante Sir Philip Vian, con su insignia en el crucero *Euryalus*, constituían la denominada "Fuerza V".

* Aunque el *Unicorn* estaba clasificado como buque de mantenimiento de aviones, su configuración era la de un portaaviones con su correspondiente cubierta de vuelo, por lo que en esta ocasión fue empleado como tal.

Las dotaciones aéreas de los portaaviones escolta y el Unicorn eran:

- Attacker:* Escuadrillas 886 y 979 con nueve y diez "Seafire LIIC" (1), respectivamente.
- Battler:* Escuadrillas 807 y 808 con nueve "Seafire LIIC", cada una.
- Hunter:* Escuadrillas 834 y 899, con seis y catorce "Seafire LIIC", respectivamente.
- Stalker:* Escuadrillas 833 y 880 con seis y trece "Seafire LIIC", respectivamente.
- Unicorn:* Escuadrillas 809, 887 y 897 con diez "Seafire LIIC" cada una, más una unidad de vuelo con tres "Swordfish" (4).

Que sumados dan una disponibilidad de 106 cazas que debido a las pérdidas en operaciones, serían reforzados con aviones de reemplazo procedentes del *Formidable* y el *Illustrious*.

De las dotaciones indicadas, el 12 de setiembre serían desplazados al capturado aeródromo de Paestum, cuatro, cinco, cinco y dos "Seafire LIIC" de los portaaviones *Attacker*, *Battler*, *Hunter* y *Stalker*, respectivamente.

Por su parte el *Unicorn* recibiría del *Formidable* dos "Seafire" de la escuadrilla 885 y diecisiete "Martlet IV" (5) de las escuadrillas 888 y 893, y del *Illustrious*, seis "Seafire LIIC" de la escuadrilla 894, dos de los cuales serían enviados al aeródromo de Paestum.

Para esta operación, la "Fuerza H", vicealmirante Algernon Willis, estaba conformada por dos divisiones. El *Formidable* con los acorazados *Warspite* y *Valiant* escoltados por destructores de las escuadrillas 4ª y 24ª, formaba parte de una de ellas, mientras que el *Illustrious* con los acorazados *Nelson* y *Rodney* y la 8ª escuadrilla de destructores integraba la otra.

El *Illustrious* había sido destacado desde la "Flota Metropolitana" en reemplazo del averiado *Indomitable*. Para compensar su ausencia en aguas de Gran Bretaña, EE.UU. facilitó el portaaviones *Ranger*.

Los acorazados *Howe* y *King George V* con seis destructores, integraban una fuerza de reserva apostada inicialmente en Augusta, Sicilia.

La 12ª escuadra de cuatro cruceros, comodoro Agnew, estaba previsto que se uniese a la "Fuerza H", pero en el desarrollo de los acontecimientos fue asignada a una operación de oportunidad sobre Tarento.

La 15ª escuadra de tres cruceros, contraalmirante Harcourt, con la nave *AA Delhi*, el monitor *Roberts* y varios destructores, fueron asignados como soporte de fuego para los desembarcos en sector Norte, mientras que una fuerza de tareas al mando del contraalmirante Davidson (EE.UU.) integrada por cuatro cruceros norteamericanos y el monitor *Abercrombie* haría lo propio en el sector Sur.

En cuanto a las fuerzas de desembarco, serían transporta-

das por seis convoyes que partirían originalmente de Trípoli, siete que saldrían de Bizerta y dos desde Orán.

Según el puerto de origen, aunque no necesariamente el de la zarpada final, los convoyes fueron nominados con una letra inicial, "T" para los procedentes de Trípoli; "F" para los de Bizerta y "N" para los de Orán. Una segunda letra indicaba el punto de destino, en este caso "S" para Salerno, y una tercera indicaba si se trataba de convoyes velocidad alta, "F"; Media, "M" y baja "S". Los más rápidos alcanzaban los trece nudos y el más lento sólo cinco.

Los convoyes zarparon según se indica:

El TSF.1 (11 nudos), de Trípoli a 1700 del 6 de setiembre y estaba compuesto por la nave comando *Hilary* y nueve buques de desembarco de infantería (LSI) escoltado por un crucero AA, seis destructores y cinco barreminas.

TSF.1X (8 nudos), si bien procedente originalmente de Trípoli, zarpó de Palermo, Sicilia, a 1500 del 8 de setiembre con tres LSI y ocho lanchas de desembarco de infantería (LCI), protegido por dos destructores y dos barreminas.

TSS.1 (5 nudos), a 0600 del 6 de setiembre con veintinueve lanchas de desembarco de tanques (LCT) y 10 naves de desembarco de apoyo (LSM), escoltado por seis barreminas y nueve lanchas.

TSS.2 (8 nudos), a 0500 del 6 de setiembre, con veinte naves de desembarco de tanques (LST), un petrolero, un remolcador y un naftero, escoltado por un buque AA, un destructor y diez trawlers.

TSS.3 (8 nudos), a 0600 del 7 de setiembre, con diecisiete LST con la protección de dos trawlers y cuatro lanchas.

TSM.1 (10-8 nudos), a 0630 del 6 de setiembre, con treinta y seis LCI con la escolta de un destructor y dieciséis lanchas.

FSS.2 (8 nudos), de Bizerta a 0530 del 7 de setiembre, con el buque comando *Biscayne*, un monitor, dos lanchas, dos nafteros y aguateros, dos embarcaciones costeras, un remolcador y 20 LST, con la cobertura de dos destructores, seis barreminas y nueve patrulleros.

FSS.2X (8 nudos), a 0630 del 7 de setiembre con un monitor, dos LSC, dos remolcadores, dieciocho LST y veinte LCI, escoltado por dos destructores, doce barreminas y ocho patrulleros

FSS.2Y (8 nudos), de Termini a 0500 del 8 de setiembre con dieciséis LST y veintitrés LCI con una cobertura similar a la anterior.

FSM.1 (10 nudos), a 1300 del 6 de setiembre con cuarenta y cuatro LCI, escoltado por diez patrulleros y seis barreminas.

FSS.1 (5 nudos), a 1230 del 4 de setiembre con treinta y siete LCT y nueve lanchas de desembarco de apoyo (LCM), protegido por un destructor, cinco patrulleros y tres barreminas.

FSS.3 (8 nudos), a 1315 del 7 de setiembre con dieciocho LST y una embarcación aguatera con la escolta de seis patrulleros.

FSM.1X (10 nudos), a 1300 del 6 de setiembre con un destructor, un cañonero, veintiuna lanchas torpederas, cuatro patrulleros y seis ML.

NSF.1 (13 nudos), de Orán a 1500 del 5 de setiembre con nueve transportes de ataque, cuatro buques almacén, tres LSI y tres LST.

NSF.1X (13 nudos), de Argel a 0730 del 6 de setiembre, con el buque comando *Ancon* y como escolta un buque director de aviones y tres destructores.

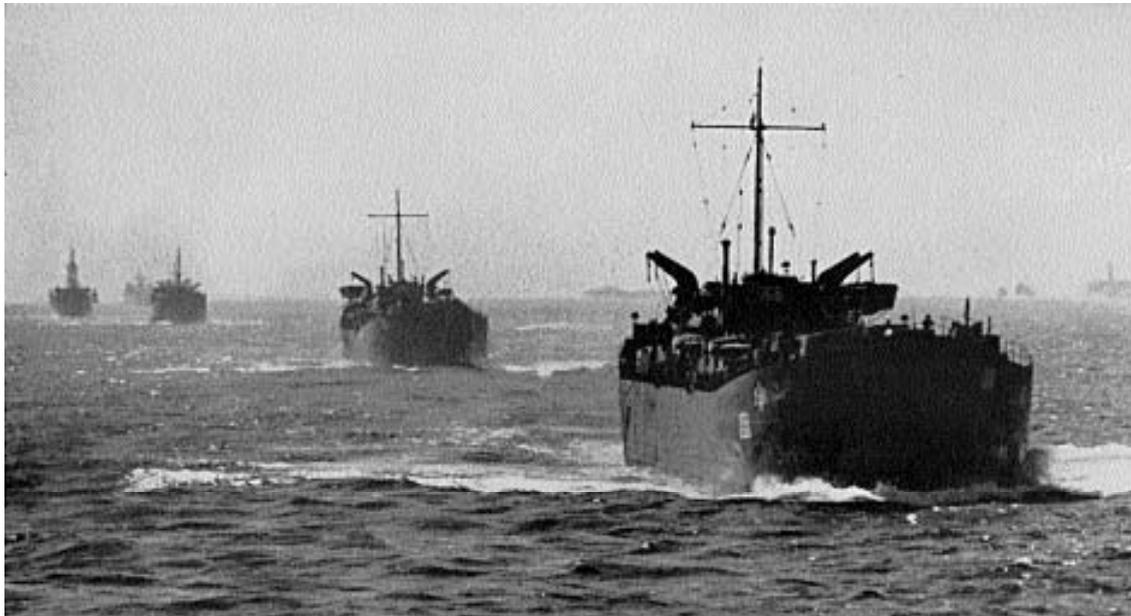
508

La información expuesta, con un poco de imaginación, puede dar idea de la complejidad en el desplazamiento, coordi-

nación y control de todas estas fuerzas y convoyes en el comando naval del almirante Cunningham. Como ingrediente adicional cabe destacar la necesidad de reponer combustible a las unidades menores en su cruce desde el Norte de África a las playas de Salerno.

Por otra parte las rutas a seguir por los distintos convoyes en ocasiones se superponían o cruzaban unas con otras, de manera que era esencial un exacto control de la cronología de los desplazamientos (timing).

Respecto de la participación del componente aéreo en la protección de las fuerzas de invasión, la responsabilidad sería de las "Fuerzas Aéreas del África Noroccidental" que daría cobertura desde los puntos de zarpada hasta la noche anterior al desembarco. Por lo tanto la "Fuerza Aérea Táctica del África Noroccidental" participaría hasta las cincuenta millas de la costa de partida; más allá, sería resorte de la "Fuerza Aérea Costera". En las playas dicha protección y el apoyo cercano a las fuerzas terrestres sería realizado por el "12º Comando de



Operación Avalanche.
Un convoy de LSTs en aproximación a las playas.

Apoyo" de la "Fuerza Aérea Táctica", con la participación de los cazas de los cinco portaaviones de la "Fuerza V".

El 9 de setiembre fue seleccionado como "Día D" y la hora "H" 0330, una antes de la salida del sol, para iniciar el desembarco en Salerno.

Con anterioridad a esa fecha, el 8o Ejército británico comenzó a cruzar el estrecho de Messina ("Operación Baytown"). Previamente, el 31 de agosto, los acorazados Nelson y Rodney, el crucero Orion y varios destructores bombardearon las defensas de Reggio Calabria; el ablandamiento fue reiterado los días 2 y 3 de setiembre por la artillería de los acorazados *Warspite* y *Valiant*. En la jornada del cruce dieron su apoyo los monitores *Abercrombie*, *Erebus* y *Roberts*, con sus piezas de quince pulgadas, los cruceros *Mauritius* y *Orion*, seis destructores y seis cañoneras.

El 3 de setiembre, representantes aliados e italianos firmaron un armisticio cuyos términos se mantendrían secretos hasta la víspera del asalto a las playas de Salerno.

En la caída de la tarde del 7 de setiembre la "Fuerza H", zarpó de La Valetta, Malta y después de navegar inicialmente hacia el Sur, invirtió el rumbo hacia el mar Tirreno.

La dotación aérea del *Formidable* estaba dada por las escuadrillas: 885, con cinco "Seafire IIC" (1); 888 y 893 con dieciseis "Martlet IV" (5) cada una y la 820 con doce "Albacore" (3).

Ese mismo día los acorazados *Howe* y *King George V*, escoltados por seis destructores, partieron de Argel hacia Augusta.

En las primeras horas del 8 de setiembre, la "Fuerza V", encargada de dar protección aérea en la zona de desembarco, cruzó el Estrecho de Messina sin ser avistada por el enemigo hasta la jornada siguiente.

Durante la noche del 8 al 9 de setiembre, unos treinta aviones torpederos alemanes atacaron la "Fuerza H". El *Formidable* y el *Warspite* estuvieron cerca de ser alcanzados.

Las máquinas germanas sufrieron severas pérdidas como consecuencia del fuego AA de barrera y la acción de los cazas nocturnos. Al despuntar el día nueve los cazas de los dos portaaviones de flota decolaron para dar protección a sus similares escolta, tarea en la que estuvieron empeñados hasta el día 11.

Los convoyes con las fuerzas de desembarco también recibieron la atención de la "Luftwaffe", aunque con escasas pérdidas significativas.

Durante la noche del 6 al 7 el convoy FSS.2 sufrió un intenso ataque en los accesos de Bizerta. Otros lo fueron durante el cruce. Fue torpedeado un buque de desembarco de tanques (LST), que fue varado, y una lancha LCT hundida. Para fortuna de estos convoyes, la aviación alemana pareció empeñada en ataques frustrados sobre la "Fuerza H".

En el anochecer del día 8 se conoció la firma del armisticio con Italia. Su difusión con anterioridad al desembarco tuvo consecuencias negativas. Los alemanes, concientes de que tal circunstancia se podía dar, adoptaron las medidas previstas para tomar el control en territorio italiano. Por otro lado, la noticia provocó una sensación de complacencia entre las fuerzas destinadas a "Avalanche", a pesar de los esfuerzos de los oficiales superiores en señalar que la novedad en modo alguno reducía la capacidad combativa de los germanos.

Aparentemente la tarea de los alemanes para neutralizar las fuerzas de su anterior aliada se vio facilitada por la falta de directivas claras o la ausencia de las mismas por parte de las autoridades italianas respecto de las actitudes a adoptar al producirse el armisticio. El desplazamiento de las naves de guerra a Malta era una de las condiciones del mismo.

El almirante Cunningham, al difundirse el cese de hostilidades con Italia, de inmediato adoptó los recaudos para apoderarse de Tarento y su base naval. Dispuso que el responsable en Malta, vicealmirante Power, izase su insignia en el *Howe* y con el *King George V* y con cuatro destructores procediera rumbo a Tarento, encontrándose con la 12ª escua-

dra de cruceros, el crucero *Boise* (9 de Julio) y el barreminas rápido *Abdiel* con tropas embarcadas en Bizerta. La operación tuvo pleno éxito, excepto el hundimiento del *Abdiel* por efectos de una mina, con la ocupación de las facilidades portuarias virtualmente intactas. Con la colaboración de los italianos las instalaciones del arsenal estuvieron en condiciones de ser utilizadas. El 24 de setiembre arribó directamente desde Alejandría la 8a división india.

Los desembarcos británicos

510

A los británicos correspondió desembarcar en la parte Norte del golfo de Salerno en tres sectores denominados "Uncle", "Sugar" y "Roger", cada uno de ellos divididos en dos playas: "Red" y "Green" para "Uncle" y "Amber" y "Red" para "Sugar" y "Roger".

El comandante naval para "Uncle" era el contraalmirante Connolly de EE.UU. a bordo del *Biscayne*, mientras que el capitán de navío Dickin-son embarcado en el LSI *Royal Ulsterman* tenía bajo su responsabilidad los sectores Sugar y Roger.

A 0245, el almirante Connolly dispuso proceder al desembarco en "Uncle" y a partir de entonces comenzaron a tomar forma las olas de asalto.

En la playa "Red" el desplazamiento y arribo se realizó de acuerdo con lo previsto y a pesar de la resistencia alemana, las tropas se establecieron firmemente en la costa.

En "Green", durante la aproximación, una nave de apoyo disparó sus cohetes en un lugar equivocado y a ese punto cambiaron de dirección las embarcaciones de asalto con la consiguiente confusión, elevadas pérdidas y la imposibilidad de desembarcar material alguno el primer día. Mientras tanto los destructores *Laforey*, *Loyal*, *Tartar* y *Nubian*, desplazándose a una milla de la costa mantenían duelos de artillería con los alemanes, incluidos tanques y armas de infantería.

Para 0900, la totalidad de las embarcaciones de asalto habían retornado a sus buques que emprendieron el regreso a Bizerta

En el sector "Sugar", hubo una demora de diez minutos en el arribo de las primeras olas en ambas playas; la resistencia enemiga fue escasa, circunstancia que permitió a las tropas adelantarse hacia el interior.

La segunda ola en lugar de repartirse en las playas "Red" y "Green" se concentró en esta última porque inicialmente se cometió el error de desembarcar en el sector "Uncle" adyacente. Se produjo una gran congestión que fue superada porque los alemanes no aprovecharon la oportunidad para su artillería que se hizo presente al anochecer para ser enfrentada por los destructores *Laforey*, *Lookout* y *Loyal*. En el intercambio de fuego, el primero recibió cinco impactos que lo obligaron a retirarse.

En el sector "Roger", el desembarco inicial se realizó prácticamente en tiempo y sin dificultades importantes.



Operación Avalanche. Un destructor tendiendo una cortina de humo para cubrir los LSTs en aproximación a las playas.

Sin embargo hubo un error afortunado. La primera ola destinada a la playa "Green", tocó tierra unos mil quinientos metros al Sur del punto previsto donde se encontraba una batería germana en excelente posición para barrer la playa, cuya presencia no había sido detectada.

Al avanzar el día, los cruceros *Mauritius* y *Orion*, el monitor *Roberts* y otros dos destructores tomaron las posiciones previstas para brindar fuego de apoyo.

Al caer la noche los británicos estaban firmemente establecidos aunque la penetración sólo era de unos 4 Km; no había sido ocupado el aeródromo de Montecorvino cuya captura había sido prevista en la primera jornada, y existía una brecha de 6 Km entre el flanco derecho y el izquierdo de los norteamericanos.

Los desembarcos norteamericanos

La zona de desembarco norteamericana, al Sur del río Sele estaba dividida en las playas "Red", "Green", "Yellow" y "Blue". A pesar de algunos inconvenientes en la identificación de los canales barridos de minas, las lanchas guía identificaron correctamente los puntos de desembarco y no se cometieron errores en ese aspecto.

Los alemanes sometieron a intenso fuego a las lanchas en aproximación y posteriormente a las tropas en las playas. Estaba prevista la participación de embarcaciones que lanzarían cohetes en los momentos previos al desembarco, pero no hubo planes para la aproximación de destructores en apoyo de las tropas en las playas como ocurrió en la zona británica.

El intenso fuego alemán proveniente de tanques, cañones, morteros y armas livianas obligó a clausurar dos de las playas con el consiguiente congestionamiento en las otras dos. La acción germana también impidió el desembarco de treinta blindados, obligando a las LCT a retirarse, e incluso la "Luftwaffe" se mostró más activa que en la zona británica. Durante el día la intervención de los cruceros *Philadelphia* y *Savannah*, el monitor *Abercrombie* y varios

destructores respondieron al fuego alemán y sin duda evitaron un posible desastre. Durante la noche el monitor sufrió los efectos de una mina y debió retirarse.

El "Día D", los aviones de la "Fuerza V" realizaron 265 salidas con unos veinte "Seafire" (1) simultáneamente en el aire que, conjuntamente con los cazas de largo alcance procedentes de Sicilia, dieron protección en la zona de los desembarcos.

Los británicos capturaron, el día 10, el aeródromo de Montecorvino, pero no fue utilizable de inmediato por encontrarse bajo el fuego de la artillería germana.

En la noche del 10 al 11 torpederos alemanes ("E Boats") incursionaron en el fondeadero de los transportes provocando el hundimiento de un destructor norteamericano.

La amenaza submarina no se pudo materializar en pérdidas importantes por la constante presencia de patrullas aéreas y de naves de superficie. Las tres unidades que habían sido destacadas desde Tolón sólo pudieron hundir un barminas y un mercante, ambos norteamericanos.

Hasta la jornada del 11 de setiembre, las incursiones aéreas alemanas no habían significado una amenaza seria, pero ese día comenzaron a utilizar en la zona de los desembarcos, la bomba telecontrolada "FX 1400" que dos días antes habían hundido el acorazado *Roma* en navegación a Malta en cumplimiento de los términos del armisticio.

La primera víctima fue el *Savannah*, que al recibir un impacto directo resultó seriamente averiado. En la tarde fue alcanzado el crucero *Uganda* que tuvo que ser remolcado a Malta. Los norteamericanos reemplazaron al *Savannah* con el *Boise* (9 de Julio) y los británicos destacaron los cruceros *Aurora* y *Penélope*.

En la tarde del 12 de setiembre veintiséis "Seafire" (1) sobrevivientes * de los portaaviones escolta aterrizaron en el capturado aeródromo de Paestum, tras lo cual estos bu-

ques terminaron su participación en "Avalanche". Para el día quince, aviones de la RAF y de la USAAF se habían hecho cargo y los últimos cazas navales dejaron Paestum.

* Las bajas de los "Seafire" habían sido importantes: Se perdieron diez mientras que treinta y dos resultaron averiados, muchos de ellos más allá de una reparación factible. Tal magnitud sería atribuida, fundamentalmente, a la falta de adiestramiento de los pilotos, a lo que se agregaba las características poco apropiadas de estos aviones para operar en portaaviones escolta. Como contrapartida abatieron dos máquinas enemigas y averiaron otras cuatro. Este resultado, tan magro, se atribuyó a las tácticas de los alemanes de emplear caza bombarderos veloces en acciones tácticas consistentes en aparecer súbitamente, para retirarse rápidamente después de un ataque ("tip and run").

512

El día 13 comenzó a gestarse una crisis que hizo temer el fracaso de "Avalanche". Un ataque alemán en la zona que separaba los sectores británico y norteamericano colocó a estos últimos en una situación muy precaria que llevaría a considerar una absurda maniobra de abandonar el sector británico para ir en ayuda de los norteamericanos, e incluso la evacuación.

El almirante Hewitt dispuso la suspensión de la descarga, y que los buques estuviesen listos a zarpar a corto aviso, al tiempo que solicitó al almirante Cunningham, el envío de naves para un mayor aporte de fuego naval. Como respuesta, los cruceros *Euryalus*, *Scylla* y *Charybdis* zarparon de Bizerta rumbo a Trípoli para embarcar tropas de refuerzo con destino a Salerno. Los acorazados *Valiant* y *Warspite* con seis destructores zarparon esa noche de Malta. Mientras que el *Nelson* y el *Rodney* fueron desplazados a Augusta listos a intervenir si fuese necesario. A pesar de la intervención naval y el continuo ataque aéreo sobre la punta de lanza alemana, la situación no mejoró y el 14 por la tarde el pesimismo imperaba en el buque comando del almirante norteamericano. En la mañana del 15 arribó en un destructor el supremo comandante terrestre, general Alexander, quien después de entrevistarse con el almirante Hewitt, desembarcó para conferenciar con el general Mark Clark. Con la presencia del general británico fue dejada de lado cualquier intención de evacuar.

El día 15 la situación comenzó a mejorar. Los impactos de las granadas de quince pulgadas del *Valiant* y el *Warspite*,

además del efecto demoledor sobre los alemanes, también incidieron en el factor anímico de las vapuleadas fuerzas en tierra. Para esa noche se tenía la sensación de que la crisis había sido superada.

La jornada siguiente desembarcaron las tropas traídas desde Trípoli por los cruceros, y los dos acorazados prosiguieron con sus bombardeos. Por la tarde, el *Warspite* fue alcanzado por una de tres bombas teleguiadas que obligaron a su remolque a Malta. Ese mismo día el 8º ejército británico que avanzaba desde el Sur estableció contacto con el 5º de EE.UU.

El desplazamiento aliado hacia el Norte permitió ocupar Salerno y posteriormente, el 1º de octubre, los británicos entraron en Nápoles. En el caso de la primera, las tareas para rehabilitar su puerto se demoraron hasta el 26 de setiembre pues había estado sometido al fuego de la artillería alemana hasta la jornada anterior. En cuanto a Nápoles la infraestructura portuaria había sido destruida en gran parte, sin embargo los equipos anglo-norteamericanos lograron rehabilitarla en muy corto tiempo. Para mediados de octubre se descargaban cinco mil toneladas por día y para todo el mes alcanzaron las ciento cincuenta y cinco mil y treinta y siete mil vehículos.

A medida que las tropas penetraron en el interior disminuyeron los requerimientos de apoyo por parte de la artillería naval y para el fin de setiembre los buques, en su mayoría, se habían retirado.

Las pérdidas navales en "Avalanche", resultaron pequeñas con relación a la magnitud de las fuerzas empleadas y fueron, por acción del enemigo: tres destructores norteamericanos y uno británico, un barreminas de flota americano, dos naves LST británicas, dos LCI y diecisiete LCT de ambas armadas y tres mercantes norteamericanos. Resultaron con averías de distinta magnitud otros setenta buques desde acorazados y cruceros a lanchas de desembarco.

Cabe mencionar, como muestra de las circunstancias involucradas en una operación anfibia, que en la noche del 28 al 29 de setiembre, un temporal se abatió sobre el Golfo de Salerno. Numerosas lanchas de

desembarco y otras embarcaciones menores fueron arrojadas a las playas, especialmente en el sector norteamericano y, aunque la mayoría fue salvada, la descarga se paralizó hasta el día 30. Una situación meteorológica similar en los días críticos de la operación con el contraataque alemán en plena vigencia, hubiese significado una situación próxima al desastre o el desastre mismo.

Como consecuencia del armisticio con Italia y la rendición de su flota, los portaaviones *Formidable* e *Illustrious* y los acorazados *Valiant*, *Howe*, *King George V*, *Nelson* y *Rodney* fueron retirados del Mediterráneo.

Probablemente haya entonces pasado desapercibido el hecho de que al cabo de dos siglos y medio de presencia de unidades de línea británicas en el Mediterráneo, con el retiro indicado terminaba una época en la historia naval de ese país.

El 13 de octubre el vicealmirante Sir Algernon Willis arrió su insignia de la próxima a desaparecer "Fuerza H", para pasar a ocupar el cargo de Comandante en Jefe de Levante en reemplazo del almirante Sir John Cunningham que sucedió a Sir Andrew B. Cunningham como Comandante en Jefe del Mediterráneo que a su vez pasó a ser Primer Lord Naval en el Almirantazgo.

A fines de 1943 fue abolido el Comando Naval de Levante asumiendo el almirante John Cunningham el control total del Mediterráneo, con cuatro subcomandos en Gibraltar, Argel, Malta y Alejandría.

En este mar quedaron diez cruceros, cinco cruceros AA y treinta destructores como componentes de flota; ochenta destructores, sloops, fragatas, corbetas y trawlers con fines de escolta, veinticuatro submarinos de la 8ª y 10ª flotillas y las fuerzas costeras con treinta y nueve lanchas torpederas (MTB), trece cañoneras (MGB) y dieciséis de ataque.

Incurción en Noruega

El 2 de octubre de 1943, el *Formidable* integraba la Flota

Metropolitana, cuando se llevó a cabo una incursión sobre la costa noruega desde aguas afuera de Bodo. Sus aviones no pudieron participar en el ataque a un puerto ubicado al Sur por condiciones de baja visibilidad.

En esta operación participó el portaaviones *Ranger*, de EE.UU., que en la mañana del 4 de octubre lanzó 30 aviones de ataque, "Dauntless" y "Avenger" (2), escoltados por 14 cazas, que en dos olas destruyeron cinco buques, incluyendo un transporte de tropas; otras naves fueron averiadas entre ellas un gran petrolero. Se perdieron sólo tres máquinas, un buen resultado considerando que para el 60% de los pilotos era su primera experiencia operativa.

Después de esta operación el *Formidable* fue sometido a reparaciones en Belfast.

Operaciones contra el acorazado *Tirpitz*

La presencia del acorazado *Tirpitz* en fiordos en el Norte de Noruega, al cual, según las circunstancias, se agregaba el crucero de batalla *Scharnhorst* y el acorazado de bolsillo *Lutzow* (ex *Deutschland*), había sido motivo de preocupación por constituir una seria amenaza para los convoyes que llevaban abastecimientos vitales para la supervivencia de la Unión Soviética. Sin duda, catalizaba dicha preocupación el recuerdo de su gemelo, el *Bismarck*, en su intento, en compañía del crucero *Prinz Eugen*, de incursionar en el Atlántico Norte para atacar el tráfico marítimo. (En mayo de 1941 no se había producido aún la invasión alemana de Rusia que tendría lugar el mes siguiente).

La muy breve incursión del *Bismarck* significó el hundimiento del crucero de batalla *Hood* en aguas del Estrecho de Dinamarca, severos daños en el flamante acorazado *Prince of Wales* y la necesidad de disponer de importantes unidades pesadas para ser finalmente neutralizado por el afortunado impacto de un torpedo en el compartimiento del mecanismo de los timones, lanzado por un "Swordfish" (4) del portaaviones *Ark Royal*. (B.C.N. No 797, página 145).

La amenaza latente del *Tirpitz* y sus acompañantes implicaba la necesidad de mantener una considerable fuerza de unidades capaces de enfrentar el poderoso acorazado alemán, naves que, de otra manera, podían destinarse a incrementar la participación británica en la guerra con Japón, un motivo naval y político adicional para procurar su neutralización.

Con anterioridad a la participación del *Formidable*, se habían llevado a cabo otros intentos para dejar fuera de acción la nave alemana en el Kaafiord, un apéndice del Altenfiord en el extremo Norte del país escandinavo, un fondeadero fuera del alcance de los bombarderos de la RAF con base en Escocia.

514 Incursión con mini submarinos

De los dos intentos que más contribuyeron a neutralizar la nave alemana cabe destacar el llevado a cabo por mini submarinos (Midget submarines) de la Armada Real.

Uno de los personajes que impulsó el desarrollo de estas embarcaciones fue el capitán de fragata Varley que había servido en submarinos en la I Guerra Mundial. Su empresa, Varley Marine construyó el prototipo denominado X3, mientras que el Arsenal (Dockyard) de Portsmouth hizo lo propio con el X4. Seis modelos de producción fueron comenzados en diciembre de 1942 en el astillero Vickers numerados del 5 al 10. El primero de ellos fue botado el 15 de marzo de 1943.

En abril de ese año fue creada la 12ª flotilla de submarinos bajo el comando del capitán de navío W. E. Banks para adiestrar las dotaciones de los seis mini submarinos mencionados que llevaron a cabo continuos y repetidos ensayos de la operación a encarar. Todos los hombres eran voluntarios para este servicio.

Mientras tanto el estado mayor del oficial bandera de submarinos, contraalmirante C. B. Barry, elaboraba los planes de detalle para el acceso a los puertos noruegos que podían servir de albergue a unidades pesadas enemigas. Para mantener actualizada la situación de esas naves, que además del *Tirpitz* incluían el crucero de batalla *Scharnhorst* y el acorazado de bolsillo *Lutzow*, ex *Deutschland*, se

enviaron vía marítima tres aviones "Spitfire" fotográficos que operaron desde Vaenga al Norte de Rusia, con "Catalinas" que llevaban la información a Gran Bretaña.

Para fines de agosto de 1943 los responsables de planificar la "Operación Source" conocían la ubicación habitual de las tres naves alemanas y las medidas de protección alrededor de ellas. Inteligencia proveniente del descriptamiento "Ultra" de las máquinas Enigma navales alemanas ratificaban la situación de los buques.

En la mañana del 10 de setiembre de 1943 uno de los aviones de reconocimiento fotográfico de la RAF, observó que el *Tirpitz* se encontraba en su habitual apostadero en el Kaafiord. La información decidió el empleo de los pequeños submarinos.

Estas naves tenían una eslora de 51 pies, manga máxima 5 3/4 pies e igual valor para la altura desde de la quilla hasta la cubierta superior, ambas dimensiones en la parte media de la nave. El desplazamiento era de 27 toneladas en superficie y 30 en inmersión. Su dotación: según B.B. Schofield en *The Russian Convoys* era de dos oficiales y dos tripulantes, uno de ellos adiestrado como buzo para liberar al submarino cuando fuera atrapado por una red de protección mediante una herramienta cortante y para aplicar las cargas explosivas al casco del objetivo. Según Correlli Barnett en *Engage the Enemy More Closely* y S.W. Roskill *The War at Sea* era de tres oficiales y un suboficial técnico encargado de la propulsión. El submarino disponía de una cámara inundable que posibilitaba la salida y regreso del buzo. La propulsión en superficie estaba dada por un motor diesel de 42 HP que le permitía desarrollar unos 6 1/2 nudos y para navegar en inmersión, un motor eléctrico de 25 HP alimentado con baterías con una velocidad de 4 nudos. Su autonomía era de 1.500 millas, navegando en superficie a 4 nudos, pero en realidad dependía de la resistencia física y psíquica de los tripulantes que se suponía no superaría los diez días con un máximo de quince. La aproximación a la zona de operaciones se realizaba mediante el remolque por submarinos convencionales con una dotación de traslado de tres hombres. Su armamento ofensivo estaba dado por dos cargas de dos toneladas llevadas a cada lado del casco. La información acerca del peso del explosivo amatol varía según los autores, 500 Kg para Anthony Preston en *Submarines*, una tonelada según Correlli Barnett en *Engage the Enemy More Closely*, y dos toneladas para B.B. Schofield en *The Russian Convoys*,



Un mini submarino británico, conocido como embarcación "X".

H. T. Lenton & J. J. Colledge en *Warships of World War II* y S.W. Roskill en *The War At Sea*. Las cargas se liberaban para caer en el fondo del mar debajo de la nave a atacar o adosadas al casco de ésta mediante grampas magnéticas y cabos.

La dotación de ataque debía conducir el mini submarino en aguas restringidas, superar campos de minas y redes de protección, ubicarse debajo del casco del objetivo, dejar caer o adosar al mismo las cargas explosivas, ajustando el tiempo para la detonación, para luego tratar de escapar.

En consideración a las horas de oscuridad, las fases de la luna, las mareas y otros aspectos, el 22 de setiembre de 1943 fue seleccionado para llevar a cabo el ataque.

Entre 1600 del 11 de setiembre y 0100 del 12, los mini

submarinos X5, X6, X7, X8, X9 y X10 salieron de Loch Cairnbawn en la costa NW de Escocia, remolcados por sus similares convencionales *Thrasher*, *Truculent*, *Stubborn*, *Seanymp*, *Syrtis*, y *Sceptre*, respectivamente, en la etapa inicial de la "Operación Source".

Para el desplazamiento al Norte de Noruega, el plan había previsto una derrota que pasaba por un punto ubicado 15 millas al W. de las islas Shetland, para luego proceder por rutas separadas unas 20 millas hasta una posición 150 millas al N. del Altenfiord.

Las naves partieron sin tener especificado en qué fondeadero se produciría el ataque, decisión sujeta a la información más reciente. El día 14, llegaron las últimas fotogra-

El acorazado *Tirpitz* en el Kaa fiord en 1943.



fias tomadas por un "Spitfire" que mostraban las ubicaciones de los buques germanos, disponiéndose entonces que el X5, el X6 y el X7 atacarían el *Tirpitz* mientras que el X9 y el X10 harían lo propio con el crucero de batalla *Scharnhorst*, ambos amarrados en el Kaafiord y el X8 el acorazado de bolsillo *Lutzow* fondeado en el Langefiord otra entrada angosta del Altenfiord.

En el pasaje desde Escocia a Noruega se perdieron el X8 y el X9.

En la madrugada del 15 de setiembre se cortó el remolque entre el X8 y el *Seanimph*, que tomó conocimiento del hecho dos horas más tarde cuando emergió para ventilación. Por la tarde igual percance ocurrió con el remolque entre el *Stubborn* y el X7. Cuando se encontraban en la tarea de pasar un segundo cable apareció el X8 permaneciendo los tres buques juntos a la espera del *Seanimph*. Durante la noche, el X8 recibió información equivocada del rumbo a tomar por lo que nuevamente se encontró en soledad. El *Stubborn* logró establecer comunicación con el *Seanimph* en las primeras horas de la mañana siguiente y no fue hasta las 1700 de ese día que volvió a remolcar al X8, pero posteriormente éste mostró falencias mecánicas que lo obligaron a despojarse de las cargas explosivas una de

las cuales estalló prematuramente provocándole averías que obligaron a su hundimiento.

En las primeras horas del día 16, el *Syrtis* comprobó que se había cortado el remolque y aunque procedió a la búsqueda del X9, éste no fue hallado, presumiéndose que al producirse el corte del cable, se hundió proa abajo superando la profundidad permitida con el consiguiente colapso de su casco.

En la noche del 19 al 20, los tripulantes asignados para esta parte de la operación fueron reemplazados por la dotación de ataque. Los cuatro submarinos convencionales procedieron a la aproximación a tierra en la última fase de su intervención; en esas circunstancias el remolque entre el *Stubborn* y el X7 se enredó en el cable de fondeo de una mina provocando el desplazamiento y montaje de ésta sobre la proa de este último, situación que fue superada mediante un acertado puntapié de su comandante, el teniente B.C.G. Place de la Armada Real.

Los otros comandantes eran: en el X5, el teniente H. Henty-Creer de la Reserva Voluntaria de la Armada Real; en el X6, el teniente Cameron de la Reserva de la Armada Real y en el X10, el teniente K.R. Hudspeth de la Reserva voluntaria de la Real Armada Australiana.

Entre 1830 y 2000 del día 20 los mini submarinos dejaron de ser remolcados para quedar librados a sus propios medios y partieron para desplazarse en el Sorøy Sound entre las islas exteriores noruegas para luego penetrar en el Altenfiord. El primer riesgo a afrontar estuvo dado por el campo minado a la entrada de éste, que fue superado en la noche del 20 al 21. Durante el día los X5, 6 y 7 prosiguieron con la penetración mientras que el X10, sufrió varios defectos técnicos, que no pudo reparar y le impidieron proseguir.

Según Correlli Barnett, en la obra citada, el X10 fue víctima de la "Ley de Murphy", porque varias fallas técnicas lo dejaron sin periscopio y sin compás, averías que la dotación no pudo superar mientras se encontraba asentado en el fondo del fiordo donde escuchó las detonaciones de las cargas colocadas por el X6 y X7. Su comandante lo pudo llevar nuevamente mar afuera, pero transcurrieron seis días antes de ubicar en las primeras horas del 28 el submarino *Stubborn*. El 3 de octubre cuando se encontraba a remolque a unas 400 millas de las islas Shetland, y después de haberse cortado sucesivos remolques, el X10 tuvo que ser hundido ante la inminencia de un temporal.

A 1630 el X7 avistó el *Scharnhorst* fondeado a sotavento de la isla Aarøy de regreso de su primer día de ejercitación de artillería. Como no era su objetivo, junto al X6, que tenía problemas con su periscopio, por haberse quemado el motor que lo accionaba, siguieron avanzando en el fiordo para luego, al anochecer del 21, aguardar en el grupo de las islas Brattholm a unas 4 millas del *Tirpitz*. Después de la media noche el X7 inició su aproximación al Kaafiord seguido una hora más tarde por el X6. Superaron, mediante cortes, la red que protegía la entrada, pero al ir a mayor profundidad ante la presencia de una patrullera alemana, el X7 quedó atrapado en una red que había servido anteriormente de protección alrededor del *Lutzow*, situación que demoró una hora en superar. A 0705, el X6 penetró por la abertura para paso de embarcaciones de la red anti torpedos que rodeaba el acorazado y que había sido abierta para el pasaje de una lancha, pero poco después encalló y en las maniobras para zafar a 0707 emergió momentáneamente, circunstancia en la que fue visto por un tripulante del *Tirpitz*

que lo identificó como "un objeto largo y negro con aspecto de submarino" Para fortuna de los atacantes la información demoró unos quince minutos en llegar a una autoridad que tomara decisiones.

El X6 salió nuevamente a superficie por la presencia de una roca para posteriormente quedar otra vez enredado por otro sector de la red de protección del objetivo. A pesar de estos inconvenientes el teniente Cameron que para entonces no contaba ni con periscopio ni con compás, logró ubicar las dos cargas explosivas, programadas para estallar al cabo de una hora en el través de las torres de proa. Eran 0715. Al darse cuenta de que un escape no era posible dispuso el hundimiento del mini submarino previa destrucción del equipamiento secreto. La dotación del X6 fue rescatada por la lancha del comandante del acorazado que había sido enviada a investigar su avistaje.

El X7, también quedó atrapado por la red que rodeaba el *Tirpitz*, pero finalmente logró librarse para encontrarse en superficie dentro del área protegida del objetivo con el acorazado a sólo 30 yardas. Se sumergió y desplazó debajo de éste para soltar una carga debajo de las torres de proa y otra unos 200 pies hacia popa. Al intentar escapar quedó nuevamente atrapado por la red y después de superarla se encontró con otras. A 0740 fue avistado por unos minutos desde el acorazado. Con baja presión de aire y el compás fuera de servicio, el teniente Place estaba considerando un modo de acción cuando a 0812 se produjo una tremenda explosión que liberó la nave pero, aunque no se apreciaron averías estructurales, resultaba imposible maniobrarla y mantenerla en inmersión. Bajo fuego enemigo el comandante logró ubicarla junto a un blanco de artillería al cual trepó, pero antes de que los otros tres tripulantes abandonaran el X7, éste se hundió. Dos horas y media más tarde su segundo, el subteniente Aitken, salió a la superficie con el aparato Davis de escape. Había permanecido a bordo tratando de salvar los otros dos miembros de la dotación, propósito frustrado, abandonando la nave al agotarse el oxígeno.

En cuanto al X5, que con los otros dos había remontado el fiordo, no se tuvieron noticias, llegándose posteriormente a la conclusión de que pudo haber sido la nave que los alemanes afirmaron haber hundido a 0842 aguas afuera de las redes de protección del acorazado.

518

En el *Tirpitz* se dispuso el cierre de las portas estancas 15 minutos después del avistaje del X6. El comandante, capitán Meier, solicitó un remolcador y ordenó levantar vapor. Mientras estas medidas se encontraban en gestación dispuso que la nave fuera desplazada de la posición donde se había hundido el X6 tanto como fuera posible, cobrando un cable de babor y arriando otro de estribor. Esa maniobra había sido completada cuando estallaron las cuatro cargas explosivas. Se atribuyó a ese desplazamiento el hecho de que la segunda carga lanzada por el X7 fuera la que más daños provocó al estallar precisamente debajo de los cuartos de máquinas.

Los estallidos levantaron el buque unos 5 o 6 pies derribando los hombres que se encontraban en cubierta. Todas las luces se apagaron, se escoró 5 grados y se trabaron las portas estancas.

Un examen posterior de los daños reveló que las tres plantas propulsoras habían quedado fuera de servicio, como así también el sistema de control tiro; parte del sistema de control de incendios destruido; dañados los sistemas de electricidad y radio y el timón de babor torcido.

Por esta acción a los tenientes Place y Cameron les fue otorgada la Cruz Victoria. Tanto ellos como otros cuatro sobrevivientes permanecieron como prisioneros de los alemanes hasta el final del conflicto. Los británicos por sus relatos y los archivos alemanes conocieron los detalles de la incursión.

El mérito de los participantes de esta operación se incrementa al considerar las falencias técnicas de los mini submarinos que construidos apresuradamente no habían sido

debidamente probados. Sólo la urgencia en neutralizar un acorazado cuya incursión podía significar un desastre, habría justificado emprenderla sin adoptar esos recaudos que suelen ser más exigentes para este tipo de nave.

Mediante el descriptamiento de las comunicaciones e información de agentes noruegos los británicos tuvieron conocimiento de la magnitud de las reparaciones necesarias para poner nuevamente al *Tirpitz* en condiciones operativas, trabajos que se apreciaba terminarían en abril de 1944.

La inmovilización del acorazado alemán y el desplazamiento al Báltico del *Lutzow* en la última semana de setiembre, dieron cierto alivio a la situación en el Ártico aunque el *Scharnhorst* seguía constituyendo una amenaza latente.

Falencias aéreas británicas

El conocimiento previo del desplazamiento del *Lutzow* desde el Norte de Noruega con la consiguiente posibilidad de atacarlo puso en evidencia una vez más "la limitada efectividad de la capacidad británica basada en tierra para atacar unidades de superficie enemigas" tal como había ocurrido en 1942, cuando los cruceros de batalla *Scharnhorst* y *Gneisenau* y el crucero *Prinz Eugen* cruzaron el canal de la Mancha en su viaje desde Brest a puertos alemanes.

El "Arma Aérea de la Flota" y el "Comando Costero de la RAF" no tenían una doctrina conjunta y al contrario de lo ocurrido en el Mediterráneo no habían operado coordinadamente.

El posible ataque aéreo sobre el *Lutzow* fue una "chapuza o un remiendo improvisado a último momento con los pocos aviones disponibles".

"El montaje para llevar a cabo la operación provocó numerosas comunicaciones telefónicas entre el Comandante de la "Flota Metropolitana" y su Jefe de Estado Mayor, Opera-

ciones del "Grupo 18 del Comando Costero" y el Cuartel General de ese comando. Otro caso de torpes, pesados y ríspidos enlaces para la coordinación en lugar de una apropiada organización de un comando conjunto".

"A pesar de la información anticipada provista por el descriptamiento "Ultra" y un agente SIS, (Secret Intelligence Service), respecto del próximo desplazamiento del *Lutzow* y más tarde, que efectivamente se encontraba navegando, la pequeña fuerza de ataque no pudo localizarlo debido a un error de apreciación del Jefe de Estado Mayor de la Flota Metropolitana, Sir Henry Moore, que envió la fuerza al Norte y por consiguiente a gran distancia de la popa del acorazado en su viaje rumbo al Sur".

Entre el 21 y el 25 de setiembre varios informes de inteligencia sugerían al Almirantazgo que era inminente el desplazamiento al Sur de unidad pesada alemana. El conocimiento de que aviones de caza habían sido enviados a Bodo y otros habían sido asignados al área de Bergen indicaba que ese desplazamiento sería hacia el Báltico y no con destino a Trondheim como había ocurrido con anterioridad. Un petrolero había sido enviado al Altenfiord desde Kiel.

El *Lutzow* zarpó el 23 de setiembre con destino a Gdynia. Entre el 24 y el 26 permaneció fondeado en el acceso a Narvik.

Poco después del medio día del 26, el Almirantazgo consideró como poco confiable un informe de un agente que indicaba que a 0800 de ese día el acorazado de bolsillo se encontraba en la boca del Vestfiord navegando hacia el Sur. Habría de transcurrir una jornada completa hasta que la información fuera ratificada por un avión de reconocimiento dando lugar de que se considerara la posibilidad de un ataque aéreo. En principio se puso en evidencia que ninguna fuerza de ataque del "Comando Costero" podía alcanzarlo hasta el día 27. La posibilidad de destacar al portaaviones USS *Ranger*, asignado a la Flota metropolitana, quedó descartada ante la imposibilidad de alcanzar en tiempo una posición adecuada para el lanzamiento de sus aviones. Por lo tanto se iniciaron las conversaciones con la participación del comando de la "Flota Metropolitana" y el comando del "Grupo 18 del Comando Costero" cuya capacidad se encontraba en estado precario. No cabía considerar el empleo de los lentos y obsoletos torpederos "Hampden". El Ala de ataque estaba debilitada por las pérdidas sufridas dos días antes en una incursión en la costa holandesa. Otra escuadrilla se encontraba no operativa por estar en proceso de reequiparse con máquinas "Beaufighter" y tenía muy pocos aviones de caza modernos de largo alcance.

Por esas circunstancias que se dan por azar, se encontraba disponible la escuadrilla aeronaval 832ª equipada con aviones "Tarpon" ("Grumman Avenger") (2) recientemente desembarcada del *Victorious* a su regreso del Pacífico para efectuar reparaciones. El día 26 había aterrizado en Hatston en las Orcadas donde fue equipada con torpedos para ser transferida la siguiente jornada a la estación del Comando Costero en Sumburgh en las Shetlands, donde se unirían a los escasos "Beaufighter" disponibles bajo el mando unificado del vice mariscal del aire Ellwood, comandante del "Grupo 18".

A 0624 de esa mañana un avión de reconocimiento avistó el *Lutzow*; de inmediato los comandos naval y aéreo coordinaron el envío de una fuerza aérea de ataque, pero solamente se contaba con seis "Beaufighter" para escoltar a los bombarderos torpederos por lo que el comandante del "Grupo 18" advirtió que la escolta sería inadecuada y que de cualquier manera los "Beaufighter" no darían protección alguna frente a cazas monoplace y solamente podrían neutralizar la AA del acorazado. Otro contratiempo estaba dado por el hecho de que las dotaciones navales y de la RAF nunca habían operado juntas y no se disponía de tiempo para elaborar un plan. A pesar de estos inconvenientes el almirante Fraser sostuvo que de haber un razonable manto de nubes sobre el objetivo, la oportunidad justificaba los riesgos a afrontar. Posteriormente se supo que ni siquiera se contaría con los seis Beaufighter. Dos de ellos habían sido destacados en misiones de reconocimiento y el vicemariscal Ellwood afirmó que las tripulaciones debían ser relevadas por otras antes de volver a decolar. Las nuevas dotaciones fueron enviadas a Sumburgh adonde arribaron con apreciable demora. Un avión explorador informó que era de 6 a 8 décimos el manto de nubes sobre el acorazado, circunstancia que llevó al comandante del "Grupo 28" a expresar que las condiciones del tiempo no eran las adecuadas para encarar un ataque. Por su parte el almirante Fraser ejerció tal presión que finalmente condujo a que se dispusiera la partida de la fuerza de ataque para 1010. Por cuerda separada Ellwood consultó con el cuartel general del "Comando Costero" que informó que la escolta era inadecuada, mínimas las posibilidades de éxito y que seguramente se producirían apreciables pérdidas. La respuesta llevó al comandante del "Grupo 28" a cancelar el ataque. La respuesta del comandante de la "Flota Metropolitana" fue dura: enfatizó que las dotaciones navales (de los "Avenger") tenían un alto grado de adiestramiento y que de haber estado basadas en un portaaviones hubieran sido destacadas aún sin una escolta tan reducida como la de los "Beaufighter" disponibles. Tales expresiones tuvieron su efecto: el "Comando Costero" dispuso que los aviones decolaran a 1040. La escolta se había reducido a tres aviones. Fraser y Ellwood coincidieron en que existía una buena posibilidad de interceptar el *Lutzow*, hasta 1500, aguas afuera de Stadlanet. Los atacantes divisaron la costa noruega a 1342 iniciando la búsqueda hacia el Norte cuando en realidad el *Lutzow* navegaba unas 45 millas al Sur. Por consiguiente después de no hallar nada retornaron a la base.

Otros vuelos de exploración se realizaron durante la tarde y a 1740 un "De Havilland Mosquito" avistó y fotografió el *Lutzow* y sus escoltas. Mientras tanto se encontraba en alistamiento otra formación aérea de ataque, en esta ocasión con la escolta de cazas "Wildcat" (5) del portaaviones USS *Ranger* que operaría el día 28. La nave alemana arribó a Kristiansand a 2200 del 27 donde, en la siguiente jornada, contó con la cobertura de cazas. Arribó a Gdynia el 1 de octubre demorado por la necesidad de efectuar sucesivos barridos de las minas lanzadas por aviones británicos.

Los errores cometidos, la ausencia de coordinación, (¡Al cabo de cuatro años de guerra!), y la carencia de medios adecuados, en las operaciones aéreas con base en tierra contra unidades de superficie, dieron lugar, en noviembre de 1943, a un informe elaborado por un comité de alto nivel constituido por miembros de la Armada y la Fuerza Aérea que recomendó que las fuerzas de ataque del "Comando Costero" fueran incrementadas a tres alas cada una con veinte aviones torpederos-bombarderos e igual número de cazas bimotores; y que el citado Comando y el Arma Aérea de la Flota debían trabajar en procedimientos operativos y doctrinas tácticas comunes.

Cabe destacar que en el seno de la RAF, el "Comando Costero" había sido el hijo desvalido que más carencias había soportado, con una mayor prioridad en la asignación de recursos a los bombardeos estratégicos, convencidos de que finalmente provocarían el colapso de Alemania, (un reverdecer de la doctrina Douhet, con la Fuerza Aérea como el componente capaz de decidir por sí misma el desenlace de la guerra) circunstancia que no se dio, significando sólo un aporte más a las operaciones que condujeron a su derrota. Precisamente en el período otoño-invierno de 1943-44 la RAF sufrió grandes pérdidas a manos de los cazas de la "Luftwaffe" en lo que se denominó la Batalla de Berlín. También cabe recordar la demora en asignar aviones de largo alcance como los "Liberator B 24" y las "Flying Fortress B17" para cubrir la brecha que en el centro del Atlántico permitía operar con mayor impunidad a los submarinos alemanes en una batalla cuyo desenlace era vital para el curso de la guerra.

El fin del *Scharnhorst*

Hasta la operación que determinó su hundimiento, la información sobre las actividades de esta nave desde el principio de la guerra indi-

can: 04-09-39, atacado sin éxito en Brunsbüttel por bombarderos británicos; 21 al 27-11-39, incursión hasta el Sur de Islandia durante la cual hundió el crucero auxiliar *Rawalpindi*; 18 al 20-02-40, incursión infructuosa hasta las aguas entre Noruega y las Shetlands; 09-04-40, en el inicio de la campaña de Noruega, intercambió disparos, a la altura del Vestfiord, con el crucero de batalla *Renown*; 08-06-40, hundió el portaaviones *Glorious* y los destructores *Ardent* y *Acasta*, a este último lo alcanzó con un torpedo que lo obligó a entrar en Trondheim con un rumbo de 12x4 m por el que embarcó 2.500 toneladas de agua de mar; 11 y 13-06-40 atacado sin éxito en ese puerto por aviones procedentes del *Ark Royal*; 20-06-40, regresó a Kiel donde entró en reparaciones hasta octubre de 1940; 01 y 02-07-40 atacado sin éxito en Kiel por bombarderos británicos; 28-12-40 a 03-01-42 fracasó en su intento de salir al Atlántico; 22-01-41, inicia, con el *Gneisenau*, una campaña contra el tráfico marítimo en el Atlántico, donde hundieron 22 naves, navegaron 17.800 millas en sesenta días y fueron avistados en distintas ocasiones por los acorazados *Ramillies*, *Malaya* y *Rodney*, eludiendo el combate por su mayor velocidad; 23-03-41, ambos buques entraron en Brest; 23-07-41, se desplazó a La Pallice; 24-07-41, alcanzado por cinco bombas durante un ataque de la RAF; 08-41, retornó a Brest para ser reparado; 11 al 13-02-42 con el *Gneisenau* y el *Prinz Eugen* zarpan de Brest y arriban a Wilhelmshaven, a través del Canal de la Mancha ocasión en la que toca dos minas; 15-02-42, transferido a Kiel para ser reparado hasta octubre; 11-01-43, al intentar salir hacia aguas noruegas, avistado por aviones británicos, circunstancia que obliga a su regreso; 08 al 10-03-43 transferido al Norte de Noruega; 06 al 09-09-43, ataques contra Spitzbergen.

En las operaciones destinadas a eliminar unidades pesadas germanas que constituían una amenaza para los convoyes desplazándose en aguas árticas cabe mencionar que una vez alejado el *Lutzow* que no retornaría del mar Báltico y neutralizado por unos meses el *Tirpitz*, el crucero de batalla *Scharnhorst* seguía siendo una amenaza durante 1943.

El 24 de marzo de 1943, el Estado Mayor Naval germano había emitido una nueva directiva describiendo al *Scharnhorst* como "un refuerzo significativo para atacar los convoyes destinados al Norte de Rusia. Esta misión tiene prioridad sobre consideraciones secundarias relacionadas con la defensa de Noruega". Por otra parte existió coincidencia entre los almirantes Dönitz, comandante de la Armada, Schniewind, oficial bandera del Grupo Norte y Kummetz, comandante de las Fuerzas de Tareas Norte, en que si los buques salían al mar no debían vacilar en entablar combate. En noviembre, el último nombrado se alejó con una licencia prolongada y fue reemplazado por el contraalmirante Erich Bey.

Los aliados habían suspendido los convoyes a Rusia de mayo a noviembre de 1943 los meses de mayor duración de luz diurna para reiniciarlos a fines del otoño. Dos de ellos se habían desplazado sin ser molestados.

El almirante Sir Bruce Fraser había tomado el comando de la Flota Metropolitana (Home Fleet) en mayo de 1943. Pocos días antes de Navidad tenía su insignia izada en el acorazado *Duke of York* que con el crucero *Jamaica* y cuatro destructores se había desplazado desde su base a Islandia.

Según el testimonio del teniente Alec Dennis del destructor *Savage*, "Evidentemente algo estaba en el aire cuando en las singladuras a Islandia nos vimos sometidos a arduas ejercitaciones, incluyendo acciones nocturnas que no nos hacían muy felices porque significaban un recorte a las de por sí escasas horas de sueño, pero que probarían ser de utilidad".

Después de llegar a Islandia, el almirante Fraser invitó a cenar en la nave insignia a los comandantes, segundos y jefes de propulsión de sus buques. El teniente Dennis fue uno de ellos. "Nos dijo que tenía razones para creer que el próximo convoy sería atacado por el *Scharnhorst*. Entonces asumimos que esta inteligencia provenía de fuentes noruegas. Nos informó de su plan que preveía su presencia algo alejada en el mar hasta que el convoy fuese atacado y entonces colocarse entre el incursor y su base. Nos demostró sus tácticas empleando pimenteros y nos informó que el *Duke of York* iniciaría el fuego a 12.000 yardas, mientras los destructores atacarían con torpedos.

El 19 de diciembre Dönitz informaba a Hitler que el *Scharnhorst* con una escolta de destructores sería empleado para atacar el próximo convoy aliado en el Ártico, "si el éxito de la operación estaba asegurado".

Para el comandante de la "Kriegsmarine" era imperativo llevar a cabo operaciones que contribuyeran a aliviar la situación de las fuerzas terrestres en el frente ruso y lo haría notar cuando sus comandos subordinados expresaran la inconveniencia de destacar al *Scharnhorst* para atacar los convoyes árticos.

El 20 de diciembre, el convoy JW. 55B, con 19 buques, zarpó de Loch Ewe y el día 23, el RA.55A, con 20 naves salió de la ría de Kola (Rusia), cada uno de ellos con una escol-

ta de 10 destructores y 4 sloops. El desplazamiento de ambos, con la cobertura de los cruceros Belfast, Sheffield y *Norfolk*, mientras que la lejana estaba dada por el acorazado *Duke of York*, con el almirante Sir Bruce Fraser a bordo, el crucero *Jamaica* y 4 destructores.

El día 22, el convoy JW.55B, con rumbo E. fue avistado por aviones de reconocimiento alemanes, que enviaron un informe erróneo: "Cuarenta transportes de tropa con una poderosa escolta", texto que llevó a suponer un raid en la costa noruega, disponiéndose el desplazamiento de submarinos aguas afueras del Vestfiord, el acceso a Narvik, orden que fue cancelada posteriormente al considerar que se trataba de uno de los convoyes con destino a Rusia.

En la mañana del 24 el JW.55B era continuamente vigilado por aviones alemanes y ante la suposición de que podría ser objeto del ataque de unidades de superficie, entre ellas el *Scharnhorst*, el almirante Fraser dispuso que invirtiera el rumbo durante tres horas. El hecho de que el convoy RA.55A, navegando hacia el W. y próximo a abandonar la zona peligrosa, no fuera objeto de vigilancia, llevó al comando británico a la conclusión de que el objetivo alemán era el JW.55B por lo que dispuso que cuatro destructores del otro convoy pasaran a incrementar a 14 la escolta del presuntamente amenazado al cual además se le ordenó que cambiara su derrota para un desplazamiento más septentrional.

A 0000 del 25 los buques británicos recibieron un mensaje del almirantazgo: "Merry Christmas' para todos". En el puente abierto del *Matchless*, Richard Buttler, con 10 grados bajo cero y un viento que traspasaba la gruesa indumentaria ártica pensaba: "Vaya condenada 'Merry Christmas' la que estamos teniendo".

A 1400 del día de Navidad el comando naval germánico dio la orden al contraalmirante Bey de atacar, para lo cual a 1900 zarpó con rumbo Norte a bordo del *Scharnhorst* con la escolta de cinco destructores y la directiva de rehuir el combate si se encontraba con unidades superiores.

Previamente, el almirante Otto Schniewind se había mostrado escéptico acerca de las posibilidades del *Scharnhorst* de eludir los torpedos

de las naves escolta para luego atacar las naves mercantes cuando sólo había una hora de máxima visibilidad para utilizar la artillería. " En general las posibilidades de un gran éxito son limitadas y considerables los riesgos". Por su parte el almirante Erich Bey coincidió con su superior en que el convoy debía ser atacado por destructores y se mostró insatisfecho acerca del "completamente inadecuado" reconocimiento aéreo, con la solicitud de vuelos de exploración adicionales para conocer si unidades pesadas británicas estaban dando cobertura al convoy.

Adicionalmente a la zarpada de la fuerza de superficie se dispuso que ocho submarinos formaran una línea de patrulla al SW de la Isla de los Osos y que la "Luftwaffe" dispusiera los aviones necesarios para la exploración.

El pronóstico para el día 26 indicaba, temporal del Sur con fuerza 8-9. Estado del mar 6-7. Rotación al SW con fuerza 6-8 con considerable oleaje desde la misma dirección. Cubierto con lluvia, visibilidad 3-4 millas, con períodos intermitentes de 10 millas. Caída de nieve en el mar de Barents. Ante este pronóstico Schniewind, consciente de los problemas que enfrentarían los destructores, telefoneó a Berlín para can-

celar la "Operación Ostfront" mientras las unidades aún se encontraban al amparo de los fiordos. El alto comando naval dispuso que si los destructores no podían mantenerse en estación, el *Scharnhorst* debía llevar a cabo el ataque en la forma de incursor solitario. Dejaba la decisión final respecto de la forma de operar a criterio del almirante Bey.

Alrededor de 0900 del día 25, el submarino *U 601* informó la posición del convoy JW.55B y a partir de entonces comenzó a rastrearlo, dando cuenta con bastante exactitud de la composición de la escolta en una tarea que los aviones no pudieron realizar por las condiciones meteorológicas.

A su vez el alto mando naval comunicó: "No ha sido informada la presencia de unidades pesadas en la fuerza de cobertura (del convoy), tanto por el reconocimiento aéreo como por otras fuentes..."

"En el transcurso de los acontecimientos que se avecinaban tanto el alto mando naval como el propio almirante Bey carecieron de información respecto de la real composición de las fuerzas británicas, situación atribuida en parte a la pobre ligazón con la "Luftwaffe", conduciendo, por ejemplo, a la falencia de no pasar la información de una fuerza de varios buques incluyendo 'uno grande' transmitida el 26 por hidroaviones. También se ignoró el informe de la posible presencia de una fuerza de batalla que podría estar en el mar, proveniente de inteligencia de las comunicaciones".

En el campo británico, a 0217 del 26, el "Centro Operativo de Inteligencia" emitió un despacho urgente "Ultra": "*Scharnhorst* probablemente zarpó a 1800 del 25 de diciembre"

A 0339 del día 26, para información de los buques involucrados el mismo centro irradió: "Almirantazgo aprecia el *Scharnhorst* en el mar".

A partir de entonces un flujo constante de mensajes descifrados por "Ultra" al que se agregaba la interceptación del tráfico de radio de la "Luftwaffe" por aviones de la RAF, mantuvieron al almirante Fraser informado de las intenciones del adversario, como así también de su conocimiento de la composición de las fuerzas enemigas y sus desplazamientos. Esta ventaja permitió al comandante británico disponer los movimientos de la propia, la fuerza de cruceros del almirante Burnett

522



Hielo y nieve en el crucero *Belfast* en operaciones en el Ártico.

y las de los destructores de los convoyes, como componentes de un único conjunto de unidades operativas. Para coordinar según este concepto, Fraser asumió el riesgo de romper el silencio de radio para poder enviar instrucciones y de esa manera cada grupo estaba en completo conocimiento de la situación y desplazamiento de los otros.

El escenario donde se iba a desarrollar el último drama del *Scharnhorst* en los 72° N. estaba dado por un mar tempestuoso, con un período de escasa y difusa luz diurna entre 0830 y 1530, después del cual reinaba la oscuridad. En cuanto a los actores, a 0400 del 26: el convoy JW.55B se encontraba al S. y a 55 millas de la Isla de los Osos con rumbo ENE. a 8 nudos escoltado por 14 destructores y 3 Sloops, al mando del capitán de navío J. A. Mc Coy con su insignia en el Onslow. 130 millas al E. del convoy, con rumbo SW., se acercaban los cruceros *Norfolk* (cañones de 8"), *Sheffield* y *Belfast* (ambos con artillería de 6"), al mando del contraalmirante Burnett. 210 millas al SW del convoy, con rumbo ENE se aproximaba a 24 nudos el almirante Fraser con el acorazado *Duke of York*, el crucero *Jamaica* y cuatro destructores a los que con el mar encrespado por un fuerte viento del SW les costaba mucho mantenerse en compañía de las unidades mayores. El *Scharnhorst* con los 5 destructores navegaba con rumbo N en una posición al SE del convoy.

A 0730 el almirante Bey destacó sus destructores para una búsqueda divergente del convoy, al que no hallaron. Un error en la señalización determinó que perdiera definitivamente contacto visual con ellos.

A 0840 el radar del *Belfast* detectó el buque alemán a 25.000 yardas con rumbo WNW y a unas 30 millas del convoy, objetivo de los germanos y cebo involuntario de los británicos. El *Sheffield* emitió el mensaje "enemigo a la vista a 13.000 yardas" a 0921. El *Belfast* disparó una granada estrella a 0924 y cinco minutos después el almirante Burnett dio la orden de entablar combate con rumbo al enemigo para acortar distancias. El *Scharnhorst*, que aparentemente sufrió uno o dos impactos del *Norfolk*, uno de los cuales estalló sobre la cofa provocando bajas, destruyendo el radar de proa, invirtió el rumbo y sin responder al fuego, aumentó su velocidad a 30 nudos, que los buques británicos no podían equiparar por el estado del mar. Una diferencia de cinco nudos determinó que los cruceros británicos perdieran contacto visual.

La información radar indicó que a 0955, alteró su rumbo al NE y en la presunción de un segundo intento sobre el convoy Burnett dispuso, a 1000, poner proa al NW con el fin de colocarse entre el *Scharnhorst* y su objetivo. Por su parte, a 0930, el almirante Fraser ordenó al convoy alejarse hacia el Norte y al capitán Mc Coy que destacase 4 de sus 14 destructores a reunirse con los cruceros del almirante Burnett. De esa manera la 36ª División, *Matchless*, *Musketeer*, *Opportune* y *Virago*, al mando del capitán de fragata R. L. Fisher, a 1024 se unió a aquellos. Poco después el comandante en jefe ordenó al convoy retornar al rumbo ENE, en esas circunstancias protegido por una cortina provista por los cruceros de Burnett y sus destructores.

En el *Matchless*, Richard Buttler soportaba el fuerte temporal del SW "con ráfagas de nieve y enormes olas con cresta blanca que sacudían el buque".

A 1044, el almirante Burnett informó haber perdido el contacto radar. Para entonces además de ignorar la posición del *Scharnhorst* y sus intenciones respecto de atacar o regresar a su fondeadero, al almirante Fraser se le presentaba el problema de reponer combustible a sus destructores si la situación se prolongaba (maniobra que los británicos al contrario de los americanos no realizaban en el mar).

Cabe mencionar que a pesar de algunas liberalidades en el empleo de la radio por parte del almirante británico, el buque alemán seguía ignorando la presencia del acorazado *Duke of York*.

Las dos preocupaciones del almirante británico se disiparon cuando poco después de medio día el *Belfast* informó tener contacto radar con el *Scharnhorst*. Fraser se encontraba 160 millas al SW con posibilidades de colocarse entre la nave alemana y su base. A 1221, el *Sheffield* irradió "enemigo a la vista". Los cruceros abrieron fuego a 12.000 yardas mientras que a los destructores se les ordenó atacar con torpedos, pero éstos no pudieron alcanzar una posición de lanzamiento al alterar el rumbo el buque germano. El intercambio de disparos se prolongó por 20 minutos, de resultados del cual se apreció que los británicos habían logrado impactos, como contrapartida, en el *Norfolk* una torre y casi todos los radares fueron puestos fuera de acción por las granadas de 11 pulgadas, mientras que el *Sheffield* sólo sufrió daños ligeros.

"Los tres cruceros abrieron fuego con sus torres de proa a una distancia de 5 1/2 millas que se reducía a una milla por minuto. El *Scharnhorst* designó el *Norfolk* como había sido previsto por su comandante en Islandia. El buque alemán logró dos impactos con su segunda salva. Una enorme llamarada surgió de su torre "X", por haberse incendiado la provisión de cordita, pero las previsiones antflash lo salvaron de que estallara. Redujo su velocidad para combatir el fuego, pero nuestro almirante ordenó mantenerla para el caso de que el *Scharnhorst* se muestre más animado... Después de alcanzar el *Norfolk*, su artillería apuntó al *Sheffield*. La primera salva llegó con un tremendo estallido cerca de nuestro costado de estribor, levantando inmensas columnas de agua oscura". (Capitán de corbeta Graham Lumsden, Jefe de navegación del *Sheffield*).

El *Scharnhorst* se alejó mientras los cruceros británicos lo seguían con radar a una distancia algo más allá del límite de visibilidad. Navegó por tres horas con rumbo S. que lo llevaba directamente al grupo del almirante Fraser en aproximación.

A 1300 los destructores alemanes pasaron a unas escasas 10 millas del convoy sin detectarlo. A 1410 el almirante Bey les ordenó retornar a su base. El *Scharnhorst* quedó definitivamente solo.

A 1617, el radar del *Duke of York* detectó la nave alemana a 22 millas en el NNE. Las distancias se acortaron rápidamente. El *Scharnhorst* fue sorprendido al ser iluminado por granadas estrella disparadas por el *Belfast* y el acorazado británico. Éste y el *Jamaica* abrieron fuego a 12.000 yardas.

"Cuando una granada estrella iluminó por primera vez el *Scharnhorst* lo pude ver claramente y me di cuenta de que sus torres apuntaban a proa y popa (fore and aft); y qué hermosa visión daba navegando a alta velocidad. Visión que casi de inmediato desapareció detrás de un muro de agua producto de la primera salva del *Duke of York*.... Cuando reapareció sus torres mostraban un aspecto distinto". (Oficial en el puesto de control tiro del destructor *Scorpion*).

A la primera salva el *Scharnhorst* puso rumbo N. y luego E. seguido por los buques de Fraser. Los cruceros de Burnett, reducidos a dos por averías en uno de los ejes del *Sheffield*, abrieron fuego desde el N, mientras que el *Du-*

ke of York lo hacía desde el S aunque la mayor velocidad del crucero de batalla le permitía incrementar distancias. A 1724, el almirante Bey informó: "Rodeado de unidades pesadas".

La artillería germana en un principio errática, quizá como producto de la sorpresa, pronto horquilló al *Duke of York* a 17 y 20.000 yardas y logró alcanzarlo con dos proyectiles de 11 pulgadas que no estallaron. Por su lado, uno de los proyectiles de 14 pulgadas de la nave insignia británica inutilizó completamente la torre A con la consiguiente pérdida de un tercio de su capacidad artillera.

A 1740 el combate quedó reducido a las dos naves pesadas. El *Jamaica* había dejado de disparar y los otros cruceros estaban fuera de alcance.

A 1820 se apreció otra reducción de velocidad y sus cañones de 11 pulgadas cesaron de hacer fuego. El *Duke of York* hizo lo propio y se alejó hacia el SE. Otra granada había destruido la torre B mientras que otra había estallado en el cuarto de calderas de estribor reduciendo su velocidad a 10 nudos, que merced a los equipos de control averías logró incrementar a 22.

Había llegado el momento de intervención de los destructores que aunque vapuleados por las condiciones del mar lograron aproximarse. Mientras el *Savage* y el *Saumarez*, se desplazaban desde el NW, el *Scorpion* y el *Stord*, (noruego), se acercaron por estribor del buque alemán, aparentemente sin ser vistos, llegando a 3.000 yardas del objetivo.

"Mi puesto de combate estaba en la cubierta de popa de cañón X, bien lejos del puente en una posición que me permitiera asumir el comando si el puente fuese alcanzado. Navegábamos a 34 nudos en medio de una apreciable marejada que hacía muy difícil mantenerse en pie, aferrándonos al cañón y las taquillas de munición para sobrevivir. En poco tiempo el *Scharnhorst* pareció habernos visto porque abrió fuego con su artillería secundaria de 5,9 pulgadas. (Teniente Alec Dennis en el *Savage*).

A 1849, el *Scharnhorst* al avistar al *Scorpión* y el *Stord*, cayó violentamente a estribor en alejamiento, maniobra que no evitó que los dos destructores lanzaran sus torpedos sobre el nuevo rumbo del objetivo. Por lo menos uno del *Scorpion* logró alcanzarlo. Por su parte el *Saumarez* y el *Savage*, lanzaron 12 de los cuales 3 llegaron a destino.

"Para nuestro asombro, cuando creíamos que nunca alcanzaríamos una posición de lanzamiento, el crucero de batalla viró hacia una posición favorable para nuestro propósito. Había caído para evitar los torpedos del *Scorpion* y el *Stord* para colocarse en la trayectoria de los nuestros. Mostraba una visión soberbia, masiva pero elegante. Parecía de color gris claro a la luz de las granadas estrella. Lanzamos ocho torpedos a unas 3.000 yardas".

"A nuestra popa el *Saumarez* se acercó aún más y para mi juicio, más bien imprudentemente, abrió fuego con sus cañones de 4,7 pulgadas, que hubieran provocado escasos daños, pero atrajo una o dos salvas del *Scharnhorst* que mató o hirió a unos 20 hombres y determinó que pudiese lanzar sólo cuatro de sus ocho torpedos". (Teniente Alec Dennis en el *Savage*).

Del total de 28 torpedos lanzados por los cuatro destructores, tres alcanzaron al *Scharnhorst*. Dos causaron serias inundaciones a popa y el más letal destruyó el cuarto de calderas A, y dobló un eje de propulsión. Su velocidad se redujo nuevamente a 10 nudos.

"Si no me correspondía guardia en el cuarto de máquinas mi puesto de combate era abastecedor de munición de uno de los cañones de 4,7 pulgadas. Hubo un flash enceguecedor, nuestro cañón había sido alcanzado. No podía sentir mis piernashabían sido cortadas por la metralla y estaban dobladas debajo mío. Un oficial me dio una inyección de morfina. Me llevaron abajo en una camilla con una hemorragia contenida. En otras camillas había muertos y heridos que agonizaban". (Kenneth Evans, maquinista en el *Saumarez*)

"Tan pronto como terminamos de lanzar nuestros torpedos, nos alejamos en la oscuridad. En pocos minutos estábamos bebiendo chocolate y bendiciendo la suerte de nuestro buque. Ningún muerto y unos pocos heridos. Quedamos fuera de la acción con un ojo puesto en el dañado *Saumarez*". (Teniente Alec Dennis en el *Savage*)

Después de retirarse los destructores, desde el SW se aproximaron el *Duke of York* y el *Jamaica* que reiniciaron el

fuego a 10.400 yardas a los que se agregaron más tarde los cruceros del almirante Burnett. Los repetidos impactos, la visión de fuego y explosiones ponían en evidencia que el buque alemán estaba convertido en un matadero y para 1930 su velocidad se había reducido a cinco nudos. A los cruceros *Belfast* y *Jamaica* les fue ordenado hundirlo con torpedos. Se aproximaron desde ambas bandas. Cada uno lanzó tres; con el *Scharnhorst* enmascarado por el humo todos erraron. El *Jamaica* lanzó otros tres de los que dos hicieron impacto. A partir de entonces cesó por completo el fuego del crucero de batalla. Cuando el *Belfast* se aproximaba para dar el golpe final se interpusieron los cuatro destructores del capitán Fisher (*Opportune*, *Virago*, *Musketeer* y *Matchless*) algunos de los cuales lanzaron sobre ambas bandas.

"En la oscuridad podía ver al *Scharnhorst* escorándose hacia estribor con un resplandor rojo iluminándolo a través de nubes de humo. Incrementamos la velocidad al máximo: 36 nudos. Cuando caímos a babor para lanzar los torpedos de estribor enfrentamos la dirección del mar. Nuestra velocidad hizo que la proa se metiera en las enormes olas que invadieron el castillo y el puente. Para el momento en que los que estábamos en éste pudimos recuperarnos, la oportunidad de lanzamiento había pasado. De cualquier manera no hubiera sido posible emplearlos porque el mar que invadió el buque en el centro dejó los tubos inoperables. Los minutos finales de la batalla fueron como una 'melee' con destructores apareciendo en la oscuridad desde cualquier rumbo a alta velocidad. El *Musketeer* se aproximó directamente proa a proa con el *Matchless* después de lanzar. Cruzamos a lo largo de su lado de babor demasiado cerca para sentirnos cómodos". (Richard Butler. Jefe de señaleros en el *Matchless*)

La noche y el humo denso permitían apreciar sólo un nebuloso resplandor como la presencia final de *Scharnhorst* que se estima se hundió a 1945 en 72° 16' N y 28° 41' E. Solamente se recogieron 36 sobrevivientes de los 1968 tripulantes que incluían 40 cadetes navales embarcados para adiestramiento.

"Prevalcía un pavoroso silencio con el buque moviéndose al compás del oleaje con las máquinas detenidas. El mar no parecía demasiado amenazante mientras derivábamos en la rachas de nieve. El silencio fue roto por un silbato soplado en nuestro través de babor. El coman-

dante me ordenó encender un proyector. Lo primero que vi fue tres marinos alemanes aferrados desesperadamente a una pequeña balsa para luego desaparecer para siempre mientras nuestro buque derivaba hacia la zona principal del naufragio... Redes y cabos fueron arrojados para que trepan los naufragos. Algunos de nuestros marineros arriesgaron sus vidas descendiendo por el costado para tomar los exhaustos alemanes. No todos los que se acercaron al buque fueron rescatados, varios desaparecieron debajo del casco, otros por su debilidad no pudieron aferrarse a los cabos. Muchos estaban empapados en petróleo. A unos pocos cientos de yardas a estribor vi al destructor *Scorpión* con luces en su popa recogiendo supervivientes de las heladas aguas. Entre ambos rescatamos 36 marinos, ninguno de ellos oficial. Si hubiésemos permanecido por más tiempo en el lugar otros habrían sido salvados, pero el comandante en jefe por el canal de radio de la flota ordenó proceder a Murmansk: 'Mi rumbo 090, seguirme'. Nuestro comandante dijo: 'Apague esa luz señalero, no queremos dar esperanza falsa alguna' y al personal de cubierta 'corten esas redes, el buque navegará'. Los frenéticos gritos de los alemanes todavía vivos en el agua en el oscurecido costado de estribor, cuando el destructor comenzó a moverse y se dieron cuenta de que serían abandonados, me perseguirá por el resto de mi vida. No se descartaba la presencia de submarinos en la vecindad y podríamos haber corrido peligro de haber permanecido más tiempo detenidos. El maquinista Denis Wells vio algunos alemanes perecer en las hélices cuando se pusieron en marcha. Sandy Mason oyó a marinos alemanes cantando en el agua. A los seis sobrevivientes en nuestra nave les fueron entregados coys para dormir y ropa seca. Como terapia para el fuel oil que habían ingerido se les administró ron". (Richard Butler, jefe de señaleros del *Matchless*).

Este testimonio en parte poco favorable para los británicos ha sido extractado del libro *The Imperial War Museum of The War at Sea*, escrito por el mayor general RM, Julian Thompson.

Como su antecesor en 1914 y el *Bismarck* en 1941 el *Scharnhorst* había combatido valientemente hasta el final frente a fuerzas de abrumadora superioridad y también como en el caso del *Bismarck* muchos sobrevivientes quedaron abandonados a un destino de segura muerte, ante una posible amenaza de submarinos.

"También como en el caso del *Bismarck* es de destacar la magnitud del castigo que soportó antes de hundirse sin que se produjera su voladura. Probablemente recibió no menos de 13 impactos de 14 pulgadas de los cañones del *Duke of York* y quizá unos 12 de la artillería de los cruceros. De los 55 torpedos lanzados seguramente 11 lo alcanzaron. Una vez más había sido demostrada la habilidad de los alema-

nes para construir buques tremendamente sólidos" (Captain S.W. Roskill, *The War at Sea*, Volumen III, parte I).

Además de contar con más unidades, los británicos mostraron ventaja en la obtención y elaboración de la inteligencia que suministrada sin demoras a los comandos en el mar les daba a éstos una apreciable ventaja respecto del enemigo. En un aspecto técnico también los británicos disfrutaron de apreciable superioridad: el equipamiento radar tanto para la búsqueda como para el control tiro fue definitivamente superior a los medios germanos.

Si la abrumadora superioridad mencionada por el historiador británico fue necesaria para abatir un solitario crucero de batalla, cabe imaginar cuales habrían sido los hechos si las circunstancias hubieran posibilitado la presencia simultánea en el mar del *Tirpitz* y el *Scharnhorst* e incluso con la posibilidad de que los acompañase el *Lutzow*. Como contrapartida, la superioridad de la inteligencia británica permitía conocer anticipadamente la situación de estas naves y encarar las medidas a adoptar para su neutralización. A partir del episodio del *Scharnhorst* a los británicos les quedaba afrontar la amenaza del *Tirpitz* cuando tres o cuatro meses más tarde terminara sus reparaciones.

Operación Tungsten (BCN N° 793, pág. 92)

Fue la segunda y también exitosa operación para neutralizar el acorazado *Tirpitz* antes de la participación del portaaviones *Formidable*. En esa ocasión nuevamente la inteligencia británica jugó un rol importante al determinar con exactitud no sólo la fecha de terminación de los trabajos para superar las averías producidas por el ataque de los minisubmarinos sino también el día en que saldría a navegación de prueba después del período de reparaciones.

El ataque fue programado en coincidencia con el pasaje a Rusia del convoy JW.58. El almirante Fraser confió la preparación a su segundo, el vicealmirante Sir Henry Moore, con su insignia en el acorazado *Anson* que con su gemelo *Duke of York*, los cruceros *Sheffield*, *Jamaica* y *Royalist* y doce destructores darían protección a los portaaviones de flota Fu-

rious y *Victorious* bajo el mando del contraalmirante A.W. T. Bisset con dos fuerzas de ataque de 21 Barracudas (6). Estos portaaviones también proveerían parte de la escolta de 40 cazas para cada una de ellas, mientras que el resto de colaría de los portaaviones escolta *Emperor*, *Purseur* y *Searcher*. Su similar *Fencer* y máquinas especialmente destinadas a tal fin del *Furious*, darían protección AA y AS a las unidades de superficie.

La preparación se complementó con tareas en el Norte de Rusia adonde, a principios de febrero, habían sido llevados por el portaaviones *Chaser* dotaciones de tierra y expertos en fotografía de la RAF. A comienzos de marzo arribaron al aeródromo de Vaenga un "Catalina" y "tres Spitfire" fotográficos que los días 12 y 13 lograron excelentes vistas del *Tirpitz*, su fondeadero y defensas, que fueron llevadas a Gran Bretaña por el primero. El objetivo no era un blanco fácil protegido por redes anti torpedo, amarrado cerca de las paredes del fiordo, y defendido por 68 piezas AA propias y numerosas baterías instaladas en la costa. Esa información sirvió para la realización de numerosos ensayos previos que se llevaron a cabo en Loch Erribol, en Escocia.

Previamente a la ejecución del ataque contra el *Tirpitz* era necesario asegurar la protección del convoy JW.58. Con tal propósito el almirante Fraser con su insignia en el *Duke of York* y con parte de la fuerza que posteriormente comandaría Moore zarpó de Scapa Flow en la mañana de 30 de marzo con el acorazado *Anson*, el *Victorious*, el crucero *Belfast* y cinco destructores. En la tarde zarpó el almirante Bisset con su insignia en el crucero *Royalist* con el *Furious*, los cruceros *Sheffield* y *Jamaica* y los cuatro portaaviones escolta. El día 1 de abril, el almirante Fraser apreció que el convoy estaba suficientemente protegido por su propia escolta por lo que la siguiente jornada asumió el mando de la fuerza de ataque el almirante Moore mientras que su superior inmediato navegaba unas 200 millas hacia el N hasta que la operación se hubiese concretado.

A 0415 decolaron cazas "Corsair" seguidos por la primera ola de ataque de 21 "Barracudas" (6) y luego los "Hellcat" (7) y "Wildcat" (5). A 0525 partió la segunda fuerza de ataque, también originalmente de 21 "Barracudas", y 40 cazas como escolta.

A uno de los "Barracudas" no fue posible ponerlo en marcha y otro se estrelló en el mar a poco de decolar con la pérdida de su dotación. De los 42 aviones, 10 llevaban una bomba perforante de 1.600 libras, 22 armados con tres bombas semi perforantes de 500 libras y 10 con bombas de 500 libras denominadas "Alto explosivo"

En las primeras horas del 3 de abril de 1944, cuando el *Tirpitz* se encontraba en los preparativos para zarpar para las pruebas de mar después del período de reparaciones, se produjo el ataque aeronaval británico.

La primera ola tomó a la defensa por sorpresa sin tiempo para cubrir el blanco con cortinas de humo y antes de que se cerraran las portas estancas.

Un informe posterior alemán expresó: "A babor, unos 20 aviones volaron a lo largo de la cresta de las montañas, aprovechando cada depresión y así se desplazaron paralelos al buque del cual sólo podían ver la cofa, y por lo tanto sin posibilidad de emplear los controles y baterías AA propias, ubicadas más abajo, para hacerles fuego. Cuando alcanzaron un punto en marcación entre 220 y 240°, repentinamente, 'saltaron' sobre las montañas y picaron sobre el buque, disparando todas sus armas. Las bombas fueron lanzadas desde 600 a 100 pies. Para entonces la batería AA principal y los dos controles de tiro de proa habían sido puestos fuera de acción por el fuego de cañones y ametralladoras".

Los atacantes lograron 14 impactos de bombas de 1.600 y 500 libras que inmovilizaron el buque en los siguientes tres meses con la pérdida de 4 aviones. El *Tirpitz* sufrió 122 muertos y 316 heridos.

Para información adicional sobre este ataque ver el Boletín del Centro Naval indicado.

Operación "Mascot" (BCN, N° 793, pág. 96)

El 6 de junio se inició la invasión de Normandía, con el concurso de la fundamental "Operación Neptune" en el aspecto naval. Cuando ésta estuvo asegurada, el Almirantazgo británico puso su atención en la reanudación de los convoyes árticos a Rusia y naturalmente pasó a ser con-

siderada la latente amenaza del *Tirpitz* que según se apreciaba, para fines de junio habrían finalizado las reparaciones de las averías provocadas por el ataque aeronaval del 3 de abril.

El 14 de junio el almirante Sir Henry Moore asumió el comando de la "Flota Metropolitana" en reemplazo del almirante Sir Bruce Fraser que el 22 de agosto relevaría al almirante Sir James Sommerville en el comando de la "Flota Oriental".

En cuanto a la disponibilidad de medios, los portaaviones *Victorious* e *Indomitable* salieron rumbo a oriente el 12 de junio y con el mismo destino zarpó el 1 de julio el acorazado *Howe* que sería seguido por el *King George V* y el *Anson* una vez terminados sus alistamientos. Estos traslados dejaban a la "Flota Metropolitana" con un solo acorazado moderno. Para julio se esperaba el arribo del nuevo portaaviones *Indefatigable* y más tarde el *Implacable*, el último de la serie.

528

El 14 de julio de 1944 zarparon de Scapa Flow los portaaviones *Formidable*, *Indefatigable* y *Furious*, con un total de 45 aviones torpederos-bombarderos "Barracuda" (6) y 48 cazas "Corsair", "Hellcat" (7) y "Firefly" (8) escoltados por el acorazado *Duke of York*, buque bandera del almirante Moore, dos cruceros y doce destructores.

Dotación aérea del *Formidable* durante la operación "Mascot": Escuadrilla 1841 con dieciocho "Corsair" y escuadrillas 827 y 830 con doce "Barracudas" (6) cada una.

El ataque se llevó a cabo en la madrugada del 17 pero los alemanes habían sido alertados por detección radar y cubrieron el blanco con humo. Las bombas fueron lanzadas por lo tanto a ciegas en la posición en la que presumiblemente podría encontrarse el objetivo. No se registraron impactos. Un segundo intentó fracasó debido a la niebla.

Operación "Goodwood" (BCN, N° 793, pág. 98)

En agosto de 1944, el pasaje de un convoy a Rusia fue aprovechado para intentar un nuevo ataque sobre el *Tirpitz*.

JW.59, primero de una nueva serie de convoyes zarpó de Loch Ewe el 15 de agosto de 1944. Estaba integrado por 33 buques mercantes, una nave de rescate y 11 caza submarinos cedidos a Rusia según la "Ley de Préstamo y Arriendo". Su protección estaba dada por el crucero *Jamaica*, los portaaviones escolta *Striker* y *Vindex* y 18 unidades menores. El acorazado ex *Royal Sovereign*, cedido a Rusia como *Arkhangelsk* zarpó el día 17 de Scapa Flow.

El día 18, el almirante Moore zarpó con el grueso de la "Flota Metropolitana" en este caso integrada por el acorazado *Duke of York*, los portaaviones *Formidable*, *Furious* e *Indefatigable*, dos cruceros y 14 destructores. Una segunda fuerza contaba con los portaaviones escolta *Nabob* y *Trumpe-ter*, el crucero *Kent* y una escolta de fragatas facilitados por el "Comando de los Accesos Occidentales". Dos petroleros de flota partieron en forma independiente escoltados por cuatro corbetas.

La dotación aérea del *Formidable* durante la operación "Goodwood" estaba constituida por las escuadrillas 1841 y 1842 con dieciocho y doce "Corsair" respectivamente, formando el Ala 6 de Caza y las escuadrillas 826 y 828 con doce "Barracuda II" (6) cada una.

La jornada del 20 todas las fuerzas se encontraban en la posición prevista para el ataque pero las condiciones del tiempo eran tan malas que el almirante Moore decidió aprovechar el intervalo para reabastecer de combustible a los destructores.

El día 22 las condiciones meteorológicas no habían mejorado sin embargo, a 1100 partió la fuerza de ataque de 31 "Barracudas" (6) y 53 cazas y caza bombarderos "Corsair", "Firefly" (8), "Hellcat" (7) y "Seafire" (1). Fue cancelada una operación de minado a cargo de los "Avenger" (2).

Cuando los aviones alcanzaron la costa noruega encontraron ocultas por nubes las montañas que rodean el fiordo circunstancia que obligó al retorno de los "Barracuda". En cambio los "Firefly" y "Hellcat" pudieron encontrar el blanco que no se encontraba cubierto con humo al tiempo de

iniciar el ataque. A pesar de creer haber logrado un impacto con una bomba de 500 libras, tal información no fue hallada en los archivos alemanes después de la guerra. Se perdieron tres aviones.

Durante la tarde una pequeña formación de caza-bombarderos despegó del *Indefatigable* para un ataque vespertino que no logró impactos. En el anochecer del 22, mientras las unidades se replegaban hacia el W para reabastecerse, el submarino *U 354* alcanzó con un torpedo acústico la popa del *Nabob*. A pesar del rumbo de unos diez metros cuadrados debajo de la flotación el portaaviones pudo arribar por sus propios medios a Scapa Flow e inclusive poner en el aire y recibir dos "Avenger" como patrulla AS. Su reparación se consideró económicamente no viable y fue desguazado al finalizar el conflicto. Por su parte la fragata *Bickerton*, al intentar dar caza al submarino, también sufrió el impacto de un Gnat que la dejó imposibilitada de navegar obligando a su hundimiento en aguas del Cabo Norte. A su vez, el *U 354*, fue hundido tres días más tarde por un "Swordfish" (4) del *Vindex*.

El día 23 las condiciones del tiempo impidieron las operaciones de vuelo. El 24 esas condiciones mejoraron parcialmente por lo que una formación de "33 Barracudas", 24 "Corsair", algunos de ellos con bombas de 1.000 libras, y otros 24 "Firefly" y "Hellcat" decolaron de los tres portaaviones de flota. Como ocurría habitualmente los alemanes prevenidos protegieron el acorazado con humo, sin embargo la cortina no estaba completa cuando arribaron los "Hellcat". En cambio los "Barracuda" y los "Corsair" debieron lanzar a ciegas. Una bomba de 1.600 libras de los primeros alcanzó al *Tirpitz* a proa del puente, penetró ocho cubiertas, incluyendo una blindada para luego no estallar por defectos en su fabricación; contenía sólo 100 libras de explosivo en lugar de 215. Otra bomba de 500 libras alcanzó la parte superior de una torre sin provocar daños importantes. Cinco aviones fueron abatidos, en su mayoría por fuego AA.

El veterano *Furious* abandonó el área para tomar rumbo a Scapa Flow. Antes de partir sus aviones reforzaron la dotación del *Indefatigable*. Un traspaso del más antiguo al más moderno.

El día 29 después de varios días de niebla y temporal se intentó una nueva incursión. Las condiciones fueron mucho

más favorables que las anteriores pero también los germanos estaban mejor prevenidos. El humo que cubría el acorazado era más denso y se había incrementado sustancialmente el fuego AA. No se logró alcanzar el objetivo.

Simultáneamente los británicos atacaron blancos secundarios a flote y en la costa. Los registros alemanes no confirmaron que hayan tenido mayor éxito.

Fueron dañados cuatro pequeños mercantes que totalizaban unas 2.000 toneladas. En la base de Banak, "Seafire" de la escuadrilla 887 del *Indefatigable* destruyeron siete hidroaviones. "Firefly" y "Seafire" provocaron averías en dos patrulleros, un barreminas y una estación radar. Fue alcanzado un depósito de munición que estalló y destruyeron tres piezas AA pesadas. El 22 de agosto "Seafire" de la escuadrilla 894 del mismo portaaviones abatieron dos botes voladores "Bv 138".

Un "Barracuda" y diez cazas se perdieron en los 242 despegues operativos llevados a cabo entre el 22 y el 29 de agosto.

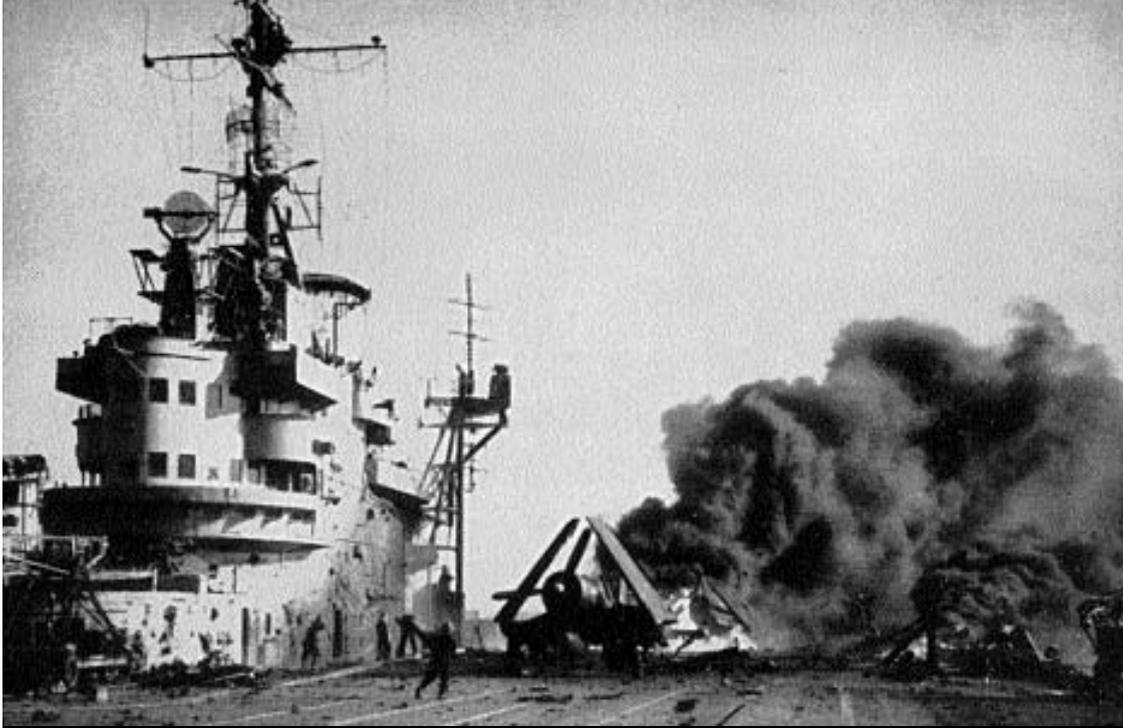
La flota retornó a su base en Scapa Flow los días 1 y 2 de setiembre con un sentimiento de frustración por los aparentes escasos resultados obtenidos, apreciación confirmada después de la guerra.

"La simple verdad era que hasta que no se tuvieran aviones más veloces capaces de portar bombas, capaces de causar daños letales a un poderoso y bien protegido, objetivo la posibilidad de hundirlo mediante un ataque desde el mar seguiría siendo remota".

Finalmente el *Tirpitz* sería hundido por bombarderos "Lancaster" de la Real Fuerza Aérea que portaban bombas "Tallboy" de cinco toneladas las que el blindaje del acorazado alemán no estaba en condiciones de resistir. (BCN No 793, pág. 100)

Operaciones en el océano Pacífico

Para conocimiento de los antecedentes y despliegue de la Flota Británica del Pacífico ver BCN No 799, pág. 623.



Impactos en la cubierta de vuelo del *Formidable*, durante la campaña de Okinawa. Mayo de 1945.

A mediados de abril de 1945, superados problemas en su eje central, el *Formidable* se unió a la "Flota Británica del Pacífico" en reemplazo del *Illustrious* que había mostrado defectos estructurales con su velocidad reducida a 24 nudos al ser retirada en Sydney la hélice de su eje central porque también había presentado problemas.

Antes del arribo del *Formidable* la capacidad de ataque de esa flota estaba dada por sus portaaviones: *Illustrious*, *Victorious*, *Indefatigable* e *Indomitable*, protegidos por los acorazados *King George V* y *Howe*, los cruceros *Argonaut*, *Black Prince*, *Euryalus*, *Gambia* y *Swiftsure* y 11 destructores.

Las naves de la "Flota Británica del Pacífico" (British Pacific Fleet, BPF) habían arribado a Sidney el 10 de febrero de 1945, en alistamiento, para unirse a una de las Fuerzas de Tareas de EE.UU.

En un principio se presentaron dudas con respecto a qué fuerza de EE.UU. se incorporaría la BPF. El general Mac Arthur, que sólo contaba

con portaaviones escolta, la requirió para las futuras campañas anfibias en Mindanao (Filipinas) y Borneo (Indias Orientales Holandesas-Indonesia). Por su parte el almirante Nimitz consideraba la BPF como su "mejor reserva flexible" con el deseo de involucrarla en los desembarcos en Okinawa. Finalmente a principios de marzo de 1945 el Estado Mayor Conjunto anglo norteamericano consideró que Nimitz tenía mayor necesidad de contar con los cuatro portaaviones de flota británicos.

El mayor problema de esa fuerza fue implementar los medios que aseguraran la operación y mantenimiento mediante naves logísticas que pasaron a conformar lo que se denominó el "Tren de Flota" (Fleet Train) una capacidad en la que los británicos estuvieron lejos de alcanzar la magnitud y eficiencia de similar capacidad de EE.UU. tanto por la magnitud como por la calidad de los medios disponibles.

Cuando el 15 de marzo de 1945, la BPF arribó a Manus en las Islas del Almirantazgo, contaba solamente con 27 de los 69 buques que debían constituir el "Tren de Flota". El resto había quedado demorado en Sidney por una huelga de inspiración comunista.

La BPF había sido incorporada como "Fuerza de Tareas 57" ("TF57") en la "Quinta Flota" del almirante Spruance. El 19 de marzo arribó al atolón Ulithi, en las islas Carolinas de donde zarpó el 23 con la orden de neutralizar los aeródromos en el archipiélago de Sakishima, mientras los norteamericanos trataban de asegurar la toma de Okinawa ("Operación Iceberg"). La importancia de las Sakishima residía en que en las islas Mikayo, Ishigaki y Mihara existían seis aeródromos que podían servir como puntos de relevo para desplazar los aviones con base en Formosa (Taiwan) a la zona de Okinawa.

Los británicos iniciaron sus acciones el 26 de marzo que se repitieron con intervalos de reabastecimiento durante los cuales la tarea quedaba a cargo de una fuerza de cuatro portaaviones escolta norteamericanos con una reducida dotación aérea. (Grupo de Tareas 52.1.3, *Santee*, *Suwane*, *Chenango* y *Steamer Bay*).

El 31 de marzo, el día previo al desembarco en Okinawa, los portaaviones de la "BPF", se encontraban nuevamente en posición de ataque. El 1 de abril los japoneses reaccionaron con los primeros ataques "Kamikaze", uno de los cuales hizo impacto en la base de la "isla" del *Indefatigable*. Después de limpiar los restos el buque estuvo listo a operar en una hora. El día 6 otro alcanzó al *Illustrious*, sin causar pérdida de eficiencia.

Ante la presunción de que procedían de Formosa los aviones que estaban atacando los buques norteamericanos en aguas de Okinawa, el día 9, el almirante Spruance solicitó al almirante Nimitz autorización para que la "TF57" atacara los aeródromos en el Norte de esa isla lo que se concretó entre el 11 y el 14 de abril después de lo cual puso rumbo al área de reabastecimiento en el mar en la que tendría lugar el reemplazo del *Illustrious* por el *Formidable*.

Mientras los británicos operaban contra Formosa, los portaaviones escolta norteamericanos no neutralizaron suficientemente los aeródromos



9 de mayo de 1945, con el *Indomitable* en primer plano se observa el incendio de Corsairs y Avengers, en la cubierta del *Formidable* después de sufrir el impacto de un Kamikaze.

531

dromos de Sakishima Gunto de donde partían los "Kamikazes" que habían logrado poner fuera de acción dos portaaviones, averiar tres acorazados, hundir siete destructores y dañar otros trece, todos ellos norteamericanos.

Ante esta situación el almirante Rawlings le informó al almirante Spruance que en lugar de dirigirse a Leyte como estaba programado, estaba listo a atacar previamente los aeródromos de donde partían los aviones que tenían a mal traer a los norteamericanos, proposición que fue aceptada.

La "TF 57" del almirante Rawlings llevó a cabo ataques sobre Ishigakijima y Miyakojima los días 16, 17 y 20 de abril donde sus aviones lanzaron 25 toneladas de bombas. Por otra parte embarcaciones de desembarco japonesas fueron blanco de los "Avenger" (2).

La dotación aérea del *Formidable* entre el 14 de abril y el 22 de mayo estaba dada por las escuadrillas 1841 y 1842 equipadas con 18 "Corsair IV" cada una y que constituían el Ala naval de Caza No 6, y la 848 con 18 "Avenger II".

En el atardecer del 20 de abril, la BPF con su "Tren de Flota", abandonó el área de operaciones para dirigirse a la bahía de San Pedro adonde arribó el 23. Durante la semana que siguió los buques fueron reabastecidos y los portaaviones recibieron máquinas y tripulaciones aéreas de reemplazo. Estas naves que llevaban el peso de las operaciones eran las que más sentían el esfuerzo por la continua actividad que dejaba exhaustas a las dotaciones. Por otra parte se hacía sentir el clima cálido y húmedo de las Filipinas en buques sin aire acondicionado, situación que determinó que se recibiera con agrado la zarpada del 1 de mayo.

La "TF 57" estaba entonces integrada por los portaaviones *Formidable*, *Indefatigable*, *Indomitable* y *Victorious*; los acorazados *King George V* y *Howe*; los cruceros *Black Prince*, *Euryalus*, *Gambia* (neocelandés) y *Uganda* (canadiense) y catorce destructores.

En un principio se contempló el empleo de la BPF en aguas de Borneo, pero atento a las pérdidas norteamericanas en Okinawa, el almirante Nimitz asignó la fuerza británica nuevamente a la tarea de neutralizar Sakishima Gunto. Los ataques aéreos se reiniciaron el 4 de mayo contra Ishigaki. La fecha coincidió con un fuerte intento de los japoneses por recuperar la iniciativa en Okinawa lanzando una operación combinada contra las fuerzas de invasión. Durante la noche del 3 al 4 intentaron llevar a cabo desembarcos detrás de las líneas norteamericanas, mientras que aviones suicidas atacaron en los fondeaderos de los transportes. Ambas tentativas fracasaron. Mayor éxito tuvieron "Kamikazes" desde Formosa y aviones procedentes de Kyushu que el día 4 hundieron cuatro naves y dañaron varias más.

El almirante Rawlings decidió emplear la artillería naval para atacar tres aeródromos en Miyako en el grupo de islas Sakshima. A 1000 del 4 de mayo se destacaron los acorazados *Howe* y *King George V* y los cruceros *Black Prince*, *Euryalus*, *Gambia*, *Swiftsure* y *Uganda*. Poco después del medio día los objetivos fueron bombardeados por espacio de cuarenta minutos.

La respuesta japonesa consistió en renovados ataques con "Kamikazes" sobre los portaaviones del almirante Vian. En el medio día se hicieron presente unas veinte máquinas suicidas que atacaron la flota. Siete fueron derribados por la PAC y uno por la artillería AA; de los restantes, dos lograron alcanzar sus blancos. El primero hizo impacto en la cubierta de vuelo del *Indomitable* para después deslizarse sobre la misma para finalmente caer al mar.

El otro alcanzó al *Formidable* en la cubierta a la altura de la isla. Las averías no fueron serias y el fuego rápidamente extinguido. Sin embargo un fragmento dejó momentáneamente fuera de servicio una tubería de vapor con una reducción en su velocidad a 18 nudos. La abolladura de unos sesenta por sesenta centímetros en la unión de cuatro placas de blindaje, fue rellenada con cemento fulminante y al anochecer el portaaviones estaba operativo.

En el momento del impacto dieciocho de los aviones del *Formidable* se encontraban en misiones de ataque, por lo que sólo se perdieron once en cubierta. De los que se encontraban en vuelo, catorce anavizaron el día siguiente procedentes de otros portaaviones.

Avanzada la tarde un segundo ataque suicida fue desbaratado a distancia de los portaaviones, con la pérdida de 14 máquinas, 11 de ellas a manos de los "Corsair", "Hellcat" y "Seafire".

Durante el día 5, los aviones navales británicos "Avenger" reiteraron los ataques en los aeródromos de Miyako con respuesta AA muy disminuida, una evidencia de la efectividad del bombardero naval de la jornada anterior.

El almirante Rawlings reconoció que al destacar la totalidad de los cruceros para el ataque a Miyako, había privado al resto de la flota de una apreciable proporción de su capacidad AA, por lo que decidió que en el caso de situaciones similares retendría los dos cruceros con cañones de 5.25 pulgadas (133 mm), *Black Prince* y *Euryalus*.

Durante las jornadas del 6 y 7 de mayo, mientras los por-



Aspecto del *Formidable* después de que un Kamikaze lo alcanzara con una bomba y justo antes de que se estrellara en la cubierta de vuelo.

taaviones escolta americanos se hacían cargo de los ataques sobre aeródromos japoneses, la "TF 57" procedió a reabastecerse. El *Formidable* repuso las máquinas perdidas y transfirió los heridos a un buque hospital.

El día 8 las operaciones se suspendieron por mal tiempo pero la siguiente jornada resultó favorable tanto para los

aviones de las "TF 57" como para los "Kamikazes". Alrededor de 1700 unos pocos lograron superar la PAC y la barrera AA y nuevamente el *Formidable* fue alcanzado.

En esta ocasión se encontraban en la cubierta de vuelo máquinas que habían participado en los ataques vespertinos, y 18 "Avenger" y "Corsair" resultaron destruidos. Como la

cubierta de vuelo no resultó afectada, la nave estuvo operativa en 50 minutos aunque con sólo quince aviones en condiciones de volar.

El *Victorious* fue alcanzado por otro "Kamikaze" que hizo impacto en las cercanías del ascensor de proa, dejándolo fuera de servicio, provocando un incendio. Mientras se luchaba contra las llamas un segundo avión suicida rebotó en la cubierta de vuelo destruyendo cuatro "Corsair".

Estos fueron los últimos ataques "Kamikaze" sobre la "Flota Británica del Pacífico". Respecto de la Armada estadounidense, entre el 1 de abril y el 15 de mayo, los aviones suicidas dejaron fuera de combate siete portaaviones de flota y escolta, entre ellos el *Bunker Hill* y el *Enterprise* con daños que impidieron su empleo por el resto de la guerra.

534

Otros problemas no fueron originados por el enemigo. El 8 de mayo, durante un reabastecimiento ocurrió un accidente en el hangar del *Formidable* que derivó en la destrucción por fuego de 30 aviones, con daños en el buque; sin embargo por la noche el *Formidable* estaba nuevamente listo para el combate aunque con una reducida dotación aérea. El día 20, cuando se reiniciaron las operaciones sólo pudo proveer "Corsair" para la Patrulla Aérea de Combate. Pasadas dos jornadas zarpó con rumbo a Manus y Sydney para reparar los daños y posteriormente retornar al área de operaciones.

Los otros portaaviones, *Indefatigable*, *Indomitable* y *Victorious* continuaron con ataques aguas afuera de Sakishima hasta el 25 de mayo, época en la que Okinawa ya se encontraba en gran parte en posesión de los norteamericanos.

Entre el 26 de marzo y el 25 de mayo, los aviones de la "Flota Británica del Pacífico", realizaron 5.335 salidas, 2073 de ellas con propósitos ofensivos. Lanzaron 958 toneladas de bombas y los "Firefly" y "Hellcat" dispararon 950 cohetes. Por su parte las unidades de superficie dispararon 200 toneladas de granadas.

Los portaaviones perdieron 98 máquinas en salidas operativas y otras 62 por otras causas, la mayor parte durante los anavizajes.

Otras fuentes informan de 160 aviones perdidos, 26 de ellos por acción del enemigo en cumplimiento de sus misiones, y 43 como consecuencia de los ataques "Kamikazes"; otros 29 dañados más allá de la posibilidad de reparación. 41 aviadores perdieron la vida, mientras que fueron muertos 44 tripulantes a bordo la mayoría como consecuencia de los "Kamikazes".

En comparación, los estadounidenses perdieron 387 hombres en el *Bunker Hill*, una diferencia atribuida al blindaje de los portaaviones británicos que por tal protección pagaban con una dotación aérea la mitad de un similar norteamericano.

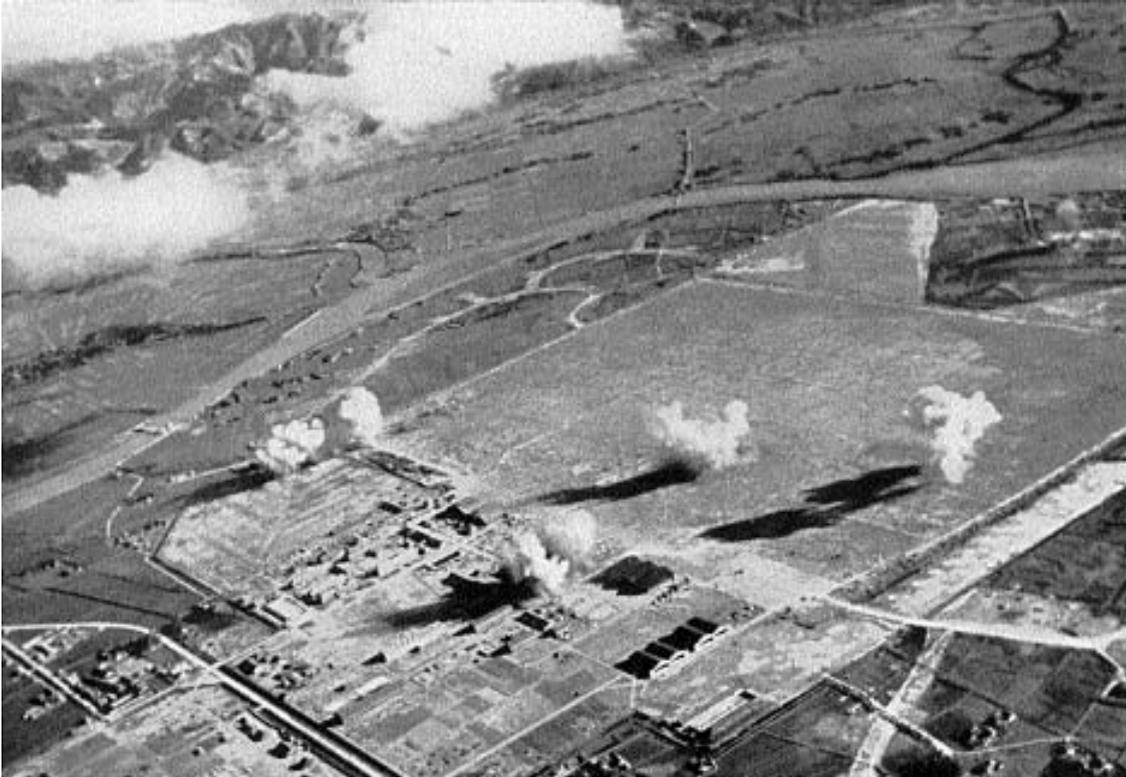
Dos tercios de las tripulaciones aéreas que tuvieron que amarrar fueron rescatadas por el servicio establecido al efecto.

Aunque los daños infligidos a los japoneses no han podido ser evaluados con exactitud se ha apreciado que fueron abatidos 42 aviones con una estimación de más de 100 destruidos en tierra; otras fuentes informan de un total de 96. En los puertos y aguas adyacentes los aviones navales británicos hundieron 186 embarcaciones menores con un total aproximado de 30.000 toneladas.

La resistencia japonesa en Okinawa cesó definitivamente el 21 de junio después de 82 días de lucha. Los "Kamikazes" provocaron el 80% de las pérdidas navales de los aliados por toda causa. Hundieron 30 buques y embarcaciones menores, todas ellas estadounidenses y dañaron otras 368, entre ellas tres portaaviones. El número de aviones japoneses destruidos se ha calculado en 7.830, de ellos unos 1.500 "Kamikaze", mientras que los aliados perdieron 763, incluidos los afectados por un tifón el 5 de junio.

El 28 de mayo el almirante Halsey reemplazó al almirante Spruance, en la que se denominó "3ª Flota" mientras que el vicealmirante Mc Cain reemplazó al almirante Mitscher como comandante de la "Fuerza de Tareas de Portaaviones Rápidos"

Los buques de la Armada Real, entraron a Sydney a comien-



Un aeródromo japonés bajo ataque de Avengers de la Flota Británica del Pacífico.

zos de junio de 1945, para reabastecerse, efectuar reparaciones y dar descanso al personal antes de iniciar un período de operaciones contra territorio metropolitano japonés.

Los portaaviones escolta de la "Escuadra 30" trajeron 213 máquinas de recambio de las cuales 173 fueron transferidas a los portaaviones de flota que requerían distintos grados de reparaciones en los arsenales para reiniciar sus actividades

A poco de llegar la BPF a Sidney, el acorazado Howe fue destacado a Durban, Sudáfrica, para un período de mantenimiento.

Arribó el flamante portaaviones *Implacable* donde izó su insignia el contraalmirante Brind. Con el fin de completar el adiestramiento inicial

de su dotación aérea (*Work Up*) con una experiencia operativa, zarpó de Manus el 10 de junio con su similar escolta *Ruler*, como cubierta de vuelo de reserva, cinco cruceros y cinco destructores, para atacar Truk, un bastión japonés dejado de lado por los norteamericanos en su avance hacia las Filipinas.

El 14 y 15 de junio llevaron una serie de ataques aéreos y bombardeos navales, pero los británicos han reconocido que anteriores neutralizaciones de Truk por parte de los norteamericanos, no habían dejado blancos que valieran la pena. La presencia del *Ruler* evitó que varios aviones se vieran obligados a amarizar por falta de combustible debido a demoras en la cubierta de vuelo del *Implacable* que retornó a Manus el día 17.

El *Indomitable*, en necesidad de reparaciones adicionales, al término de las mismas pasaría a ser el buque bandera de la 11a Escuadra portaaviones con cuatro livianos que se encontraban en viaje desde Gran Bretaña. En cuanto al *Indefatigable*, debió permanecer en Sidney por

problemas en la planta propulsora superados los cuales se uniría a la flota en una etapa posterior.

El 28 de junio, el almirante Rawlings zarpó del puerto australiano para dirigirse a Manus donde se incorporó la fuerza del almirante Brind a su regreso de la operación contra Truk, configurando una fuerza de tareas con los portaaviones *Formidable*, *Implacable* e *Indefatigable*; el acorazado *King George V*, seis cruceros y quince destructores.

La Flota Británica del Pacífico partió de Manus el 9 de julio para unirse, aguas afuera de las islas japonesas, con la "TF 38" de portaaviones rápidos al mando del almirante J.S. Mc Cain componente de la "3ra Flota" al mando del almirante Halsey.

536

De esta manera la "BPF" pasó a ser un cuarto grupo de la "TF38" agregando inicialmente 180 aviones a los 1.200 de los 16 portaaviones norteamericanos, que se elevarían a 255 en oportunidad del demorado arribo del *Indefatigable*.

El 16 de julio se entrevistaron los almirante Halsey y Rawlings. El primero propuso tres alternativas para el empleo de la "BPF": 1. Que pasase a ser un cuarto grupo de la fuerza de Mc Cain operando en conformidad con los movimientos generales pero sin recibir órdenes directas de su comandante; 2. Los buques británicos operarían en forma semi independiente a una distancia de 60 a 70 millas de las naves de Mac Cain; 3. Total independencia de la fuerza británica en cuyo caso se le asignarían ciertos blancos en territorio metropolitano japonés. El almirante Rawlings seleccionó la primera opción.

La dotación aérea del *Formidable* estaba dada por las escuadrillas 1841 y 1842 con 18 "Corsair" cada una, la 1844 con 4 "Hellcat II" (Patrullas durante los crepúsculos matutino y vespertino) y 2 "Hellcat PRII" (Reconocimiento y fotografía) y la 848 con 12 "Avenger II".

Las operaciones de las naves británicas dieron comienzo el 17 de julio de 1945 con ataques programados contra los complejos industriales cercanos a Tokio A pesar de que las adversas condiciones meteorológicas impidieron operar a los aviones norteamericanos, los "Corsair" y "Firefly" de la Armada Real, a los que se les había asignado blancos en otra zo-

na, encontraron las áreas lo suficientemente despejadas como para ubicar y atacar aeródromos y playas ferroviarias en el Norte de las isla Honshu. Esa noche el *King George V*, con otros acorazados estadounidenses, bombardeó el complejo industrial Hitachi en las cercanías de Tokio. La nave británica disparó 267 granadas de catorce pulgadas.

El 18 de julio los norteamericanos atacaron la importante base naval de Yokosuka donde dañaron severamente el acorazado *Nagato* y arrasaron la mayor parte de las instalaciones en tierra. Por razones políticas los británicos fueron excluidos de participar y para disimularlo se esgrimió como argumento que los "Firefly" y los "Seafire" no tenían suficiente autonomía para dar cobertura a los aviones de ataque asignando en cambio blancos al Noreste de la capital nipona.

Las malas condiciones del tiempo persistieron el 18 de julio, circunstancia que limitó los vuelos a los "Corsair" que lanzaron 13,5 toneladas de bombas sobre los objetivos durante dos días.

Las provisiones para el reabastecimiento en el mar también se vieron afectadas por esa época de tifones a lo que se agregaba la carencia de medios adecuados por parte de los británicos que los obligó a solicitar la asistencia de los norteamericanos para evitar demoras en el escaso tiempo disponible en los intervalos entre sucesivos temporales, con las consiguientes demoras en la reiniciación de las operaciones que dieron comienzo el 24 de julio; para entonces ya había arribado el *Indefatigable*.

Nuevamente los norteamericanos llevaron a cabo un ataque el día 24, que los británicos calificarían como "privado" sobre un objetivo importante, en este caso Kure que les redituó el hundimiento del portaaviones *Amagi*, el acorazado *Haruna*, los acorazados-portaaviones *Ise* y *Hyuga*, cinco cruceros y otras unidades menores.

En cuanto a su efectividad, esta operación tuvo más de simbólica que de rédito positivo porque esos buques no estaban en condiciones de zarpar y por distintas razones carecían en la práctica de valor militar. Incluso dos de los cruceros habían sido construidos a principios de siglo y se usaban sólo para adiestramiento. Pero este último ataque significó el golpe final para la total desaparición de la Armada Japonesa; Pearl Harbour había sido definitivamente vengado y por lo tanto los

norteamericanos, representados por Halsey, no podían permitir que los británicos participaran en el mismo.

Las acciones de los aviones navales británicos se concentraron en aeródromos en Shikoku y ataques sobre naves en el Mar Interior del Japón. En la jornada inicial seis "Avenger", dos "Corsair" y dos "Firefly" avistaron el portaaviones escolta *Kaiyo*. Como resultado del ataque la nave se incendió y sufrió severos daños estructurales.

El fin de esta nave varía según distintas fuentes de información. Para algunas fue finalmente hundido por aviones norteamericanos y para otras fue desguazado al finalizar la guerra.

El 24 tuvieron lugar 416 salidas que además del *Kaiyo*, provocaron el hundimiento de destructores, pequeñas naves escolta y embarcaciones costeras. El intenso fuego A.A. en los aeródromos cobró su precio en particular sobre los "Corsair".

El día 25, después del anochecer, cazas "Hellcat" del *Formidable* interceptaron una formación de aviones torpederos navales en aproximación a la "TF 37". Tres "B7A" fueron abatidos y un cuarto averiado con la retirada del resto.

Siguieron dos jornadas de reabastecimiento para luego proseguir con los ataques sobre territorio metropolitano japonés los días 28, 29 y 30 de julio.

En un ataque llevado a cabo en el amanecer del 28, veinte "Avenger" bombardearon el arsenal de Harima. Los cazas atacaron la base naval en Maizuru. Cuatro destructores escolta fueron destruidos o severamente dañados.

La oposición aérea nipona fue mínima y por lo tanto escasos los aviones adversarios derribados. En pocas ocasiones las máquinas de ataque debieron requerir la protección de cazas para sus misiones.

Esta peculiar situación se debía a que los japoneses en previsión a

los desembarcos en su territorio. habían dispersado sus aviones de una manera muy efectiva, pero por el otro lado tal dispersión impedía reunir en tiempo un número razonable de máquinas para oponerse a las incursiones del enemigo.

El 29 de julio el almirante Halsey destacó un fuerza de bombardeo naval que incluyó el *King George V* para atacar la ciudad industrial de Hamamatsu.

El día 30 de julio los aeródromos en el área de Tokio estaban cubiertos por niebla por lo que atacaron blancos alternativos sobre la costa. Las fotografías indicaron que los aviones navales británicos hundieron la fragata *Okinawa* aunque los registros norteamericanos indican que lo fue por los suyos. En el anochecer de esa jornada, la "TF 37" se retiró a la zona de reabastecimiento, y aunque estaban previstas 48 horas, el plazo se extendió, inicialmente por el condicionamiento impuesto por un tifón y posteriormente por una directiva de demorar otros ataques.

La orden estaba relacionada con el lanzamiento de la primera bomba atómica que tuvo lugar el 6 de agosto.

"Durante los 'briefings' fuimos advertidos de que, de ninguna manera debíamos lanzar bombas sobre Hiroshima y Nagasaki...Creí que podría haber campos de prisioneros en ellas. No tuve que esperar mucho tiempo para enterarme de que esas dos ciudades habían sido seleccionadas para el más devastador ataque de todos los tiempos" (Capitán de corbeta Alan Swanton).

Estaba previsto iniciar una nueva serie de ataques el día 8 pero nuevamente las condiciones del tiempo demoraron las operaciones hasta el 9, el día en que fue lanzada la segunda bomba nuclear sobre Nagasaki. En esas circunstancias la "3a Flota" se encontraba en aguas al NE de Honshu sometiendo a continuados ataques a los aeródromos de esa isla donde se presumía se estaba concentrando un gran número de máquinas japonesas.

En esa jornada los ataques aeronavales británicos sobre aeródromos nipones significaron la destrucción de más de

cincuenta aviones con la pérdida de siete máquinas y cinco pilotos.

Las acciones se prolongaron sin pausa durante el día 10 de agosto que había sido previsto como el último de operaciones plenas. En esa jornada además de los aeródromos se atacaron embarcaciones y el sistema ferroviario. La "TF 37" compartió la destrucción de cincuenta aviones en tierra, tres destructores hundidos e igual número seriamente dañados en Maizuru y en el Mar Interior donde también fueron objeto de los ataques fábricas, astilleros y cuarteles.

"Corsair" y "Avenger" británicos armados con bombas concurren a los ataques sobre las naves niponas, que en el caso de la bahía Onegawa, la acción concertada de ambas fuerzas de tareas ("TF37" y "TF38") eliminó la totalidad de las embarcaciones allí presentes.

538

Estas operaciones dieron lugar a que se otorgara póstumamente la última Cruz Victoria de la guerra a un aviador naval. El teniente R. Hampton Gray de la Real Reserva Naval Voluntaria del Canadá con un "Corsair" de la escuadrilla 1841 del *Formidable* al atacar una nave escolta, fue alcanzado por el fuego A.A. incendiándose su avión; sin embargo persistió en el ataque para perecer cuando se estrelló en el mar muy cerca del *Amakusa*.

El teniente Gray era un veterano de los ataques contra el *Tirpitz* en aguas noruegas, y su Cruz Victoria fue la segunda de las dos otorgadas a un aviador naval durante la guerra.

Como consecuencia de las operaciones llevadas a cabo los días 9 y 10 de agosto de 1945 por la "Fuerza de Portaaviones Rápidos", los japoneses sufrieron la pérdida de 700 aviones. Durante esas dos jornadas la Armada Real sufrió la baja de trece máquinas y nueve tripulaciones.

También durante las acciones del 9 y 10 de agosto hicieron su reaparición los "Kamikazes". En esta ocasión las defensas habían mejorado sustancialmente con una PAC de más

de cien cazas que derribaron la mayoría de los atacantes que sólo lograron averiar un destructor piquete.

Las condiciones para el término de la guerra con el Japón estaban aún en gestión por lo que estaba previsto proseguir con las operaciones el día 11, pero la intención fue frustrada por las condiciones del tiempo.

Los portaaviones *Formidable*, *Implacable* y *Victorious* retornaron a Sidney. En aguas japonesas permanecieron el *Indefatigable*, el acorazado *King George V*, los cruceros *Gambia* y *Newfoundland* y diez destructores como "Fuerza de Tareas 38.5", bajo el comando directo del almirante McCain.

Nuevos ataques fueron llevados a cabo el día 13 en el área de Tokio, sobre blancos de oportunidad. En el transcurso del último período de operaciones a gran escala, la PAC estadounidense abatió otros 20 aviones nipones. Cinco de ellos como consecuencia de la participación del *Indefatigable* en la dirección de los aviones.

La "TF 38", se retiró para reabastecerse y retornar para reiniciar operaciones en el amanecer del 15 de agosto. Los "Avenger", del *Indefatigable*, en misión de ataque, fueron interceptados por doce "A6M". En el último combate entre cazas de la Ilda Guerra, diez "Seafire" derribaron ocho "Zeros" con la pérdida de uno propio. Un "Avenger" en el vuelo de retorno de un ataque a una fábrica de químicos fue alcanzado y obligado a amarizar. Su artillero de cola había logrado abatir un noveno caza nipón.

En razón al inminente anuncio del fin de las hostilidades los ataques aliados fueron suspendidos a partir de 0700 del 15 de agosto, aunque a 1120 un avión japonés lanzó dos bombas destinadas al *Indefatigable* que no lo alcanzaron. Otros intentaron aproximarse a la flota pero fueron derribados por la patrulla de cazas.

Se estima que uno de los pilotos de esta misión suicida era el almirante Marome Ugaki comandante de la fuerza aeronaval de la cual los Kamikazes formaban parte.

Ese día a 1115 hora local, el emperador Hirohito anunció la rendición del Japón.



El Comandante en Jefe de la Flota Británica del Pacífico, almirante Sir George Fraser, firma a bordo del *Missouri* el documento de la rendición japonesa. Detrás, de izquierda a derecha, el general Douglas MacArthur, el vicealmirante Sir Bernard Rawlings y el contraalmirante E.J.P. Brind.

Los buques de la Armada Real permanecieron en la 3ª Flota de EE.UU., reabasteciéndose del tren de flota norteamericano hasta la firma de la rendición formal, el 2 de setiembre en la bahía de Tokio.

En el período previo, el *Indefatigable* fue asignado al "Grupo 38.3", con cuatro portaaviones de la clase "Essex" y dos portaaviones livianos, que a partir del 27 de agosto suministraron PACs y realizaron misiones de reconocimiento táctico para la localización de campos de prisioneros aliados.

Durante la última fase de la guerra contra Japón, entre el 17 de julio y el 2 de setiembre de 1945, los cuatro portaaviones británicos, *Formidable*, *Implacable*, *Victorious* e *Indefatigable*, realizaron 2.950 despegues operativos, que con excepción de 179, tuvieron lugar durante diez días de ataques sobre objetivos enemigos. En combate aéreo fueron derribados catorce aviones nipones y 442 destruidos o severamente dañados en tierra. Unas 300.000 toneladas de

naves fueron hundidas o gravemente averiadas. Cuarenta aviones británicos fueron derribados por fuego AA y dos por cazas adversarios con la pérdida de 35 tripulantes. Las bajas no operativas bajaron respecto de otros períodos, con 52 máquinas debido a accidentes en los anavizajes, fallas en los motores o errores en la navegación.

El día del anuncio de la rendición japonesa, se encontraban en Sidney cuatro portaaviones livianos, armados con casi 160 "Corsair" y "Barracuda" en alistamiento para operar en las Indias Orientales y Filipinas. Terminado el conflicto se les asignó la misión de reocupar territorios británicos. De ellos, el *Venerable* (Karel Doorman-25 de Mayo) con el *Indomitable*, como nave almirante, fue destacado a Hong Kong. Allí lanzaron la última acción ofensiva contra fuerzas japonesas entre el 31 de agosto y el 1 de setiembre, cuando aviones "Corsair", "Hellcat", "Avenger" y "Barracuda", bombardearon y ametrallaron, embarcaciones suicidas que intentaron atacar los buques para luego destruir aquellas que habían permanecido ocultas en el Norte de la isla de Hong Kong.

Posteriormente el *Venerable* sería el buque insignia del contraalmirante C.H.J. Harcourt como comandante de la 11ª escuadra de portaaviones integrada además por las naves *Colossus*, *Glory* y *Vengeance* (*Minas Gerais*), todas de la misma clase que el *Venerable*, al igual que el primer portaaviones argentino, el *Independencia* (ex *Warrior*).

A pesar de su calificación como livianos contaban con una apreciable dotación aérea: *Venerable* y *Glory*, 21 "Corsairs" y 18 "Barracudas"; *Colossus* y *Vengeance*, 24 "Corsairs" y 18 "Barracudas".

Dos tareas les fueron encomendadas a los portaaviones británicos inmediatamente después de la guerra.

La amplitud de sus hangares los hizo especialmente aptos para la evacuación de ex-prisioneros de guerra, lógicamente, con los arreglos necesarios para esta misión.

Otra podría calificarse como algo insólita y hasta triste, especialmente para aquellos que en los años de escasez de medios se vieron obligados a emplear aviones obsoletos, en ocasiones supliendo sus falencias con ingenio y sa-



Aviones de origen norteamericano de los portaaviones *Formidable*, *Victorious* e *Indomitable* estacionados en Bankstown, Queensland, Australia, poco después de la terminación de la guerra.

crificio. Varios meses llevó a los portaaviones tirar al mar, aguas afuera de Sidney, un gran número de "Corsair", "Hellcat", "Avenger", "Wildcat" ("Martlet") y otras máquinas de segunda línea, no sólo de la dotación de las naves sino también de todas aquellas estacionadas en las numerosas bases aeronavales, en cumplimiento de los términos del acuerdo de "Préstamo y Arriendo" con EE.UU., que estipulaba que los aviones que se conservaran debían ser pagados y como la Armada norteamericana no los quería, no había otra solución que la indicada. Unos pocos "Hellcat" y "Corsair" fueron retenidos en los portaaviones livianos.

No se puede dejar de mencionar este aparente derroche de excelentes y nobles aviones, con relación a que en nuestro medio debieron transcurrir más de diez años para lograr la adquisición de unos pocos "Corsair".

El *Formidable* fue puesto en reserva en 1947. El 7 de mayo de 1953 salió remolcado de Portsmouth para ser desguazado en Inverkeithing a partir del 11 de noviembre de 1956. [: [[]]

Referencias de información de algunos de los aviones mencionados

- (1) Supermarine Seafire BCN 793 Página 105.
- (2) Grumman Avenger- Tarpon BCN 799 Página 630.
- (3) Fairey Albacore BCN 800 Página 793.
- (4) Fairey Swordfish BCN 795 Página 543.
- (5) Grumman Wildcat-Martlet BCN 799 Página 627.
- (6) Fairey Barracuda BCN 793 Página 104.
- (7) Grumman Hellcat-Gannet BCN 799 Página 628.
- (8) Fairey Firefly BCN 793 Página 105.