

# ALAS SOBRE EL MAR EN LA II DA GUERRA MUNDIAL

PORTAAVIONES EN ACCIÓN  
HMS *VICTORIOUS*



## EUGENIO L. BEZZOLA

El contraalmirante **Eugenio L. Bezzola** 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 y 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.



Número 804

Volumen 120

Enero/abril de 2002

Recibido: 29.1.2002



## HSM *Victorious* fue el quinto buque en la

Armada Real con esta denominación; el primero data de 1785. Tercero de la clase "Illustrious" (Boletín del Centro Naval N° 786, página 322). Ordenado 13 de enero de 1937, comenzado 4 de mayo de 1937 en el astillero Vickers Armstrong, (Tyne) Wallsend. Botado 14 de septiembre de 1939, terminado el 15 de mayo de 1941.

### Operaciones de mayo de 1941 a marzo de 1942

#### Acciones contra el acorazado *Bismarck* (BCN N° 797, página 145)

Sin haber completado su adiestramiento inicial (Work up), a poco de ser recibido y ante la amenaza de una probable incursión del acorazado *Bismarck* fue cancelada su partida con un convoy rumbo a Gibraltar llevando cazas "Hurricane" para Malta y puesto a disposición del comandante de la "Flota Metropolitana", almirante Sir John Tovey.

Después del hundimiento del *Hood* en el Estrecho de Dinamarca, dadas las condiciones de baja visibilidad reinantes, el contacto con el buque alemán fue mantenido por el crucero *Suffolk* mediante su radar con algunos ocasionales avistajes, mientras la "Flota Metropolitana", incluido el *Victorious*, se encontraba a 330 millas al Sudeste. En el anochecer del 24 de mayo, nueve días después de terminado, el portaaviones fue destacado con la escolta de cuatro cruceros con la esperanza de que un ataque aeronaval podría disminuir el andar del *Bismarck* para posteriormente enfrentarlo en la mañana siguiente. Para posibilitar la interceptación se dispuso emplear los escasos torpederos del portaaviones que, por ser un buque flamante y por lo tanto todavía en proceso de "Work up", no se encontraba en las mejores condiciones para esta operación; por otra parte su dotación de aviones se reducía a sólo nueve "Swordfish" de la escuadrilla 825 y seis "Fulmar", de la 800Z, en razón de haber cedido espacio a los "Hurricane" destinados a Malta.

(1)  
El Comandante de la 2ª escuadra de cruceros, contraalmirante Curteis, envió un mensaje al *Victorious*: "Por favor transmitan mis sinceros buenos deseos a quienes vuelan esta noche. Ellos tienen una magnífica oportunidad de vengar el *Hood* y lograr un éxito que puede ser invaluable para nuestra causa. Buena suerte".

El despegue de los "Swordfish", al mando del capitán de corbeta Eugene Esmonde, con cuatro Fulmar en misión de reconocimiento, tuvo lugar a 2200 del día 24 de mayo, a unas 120 millas del objetivo y en muy malas condiciones meteorológicas (1).

Volando en la lluvia debieron ser guiados por los buques que mantenían el contacto. A media noche se iniciaron los ataques, lográndose un impacto en el centro sobre la cintura acorazada sin provocar daños graves, con la muerte de un marino alemán. A pesar que el torpedo fue reglado a 31 pies, había corrido a menor profundidad. Todos los aviones retornaron con excepción de dos "Fulmar" perdidos por meteorología. Una de las tripulaciones fue rescatada por una nave mercante ajena a los acontecimientos (2).

(2)  
En el *Bismarck*, las bruscas maniobras a gran velocidad, para eludir los torpedos contribuyeron a agravar la situación del rumbo provocado por un impacto de catorce pulgadas del *Prince of Wales* con el consiguiente incremento en la pérdida de combustible.

A 0306 del 25, el contacto radar se perdió al retornar el crucero *Suffolk* de una sus pier-

nas del zigzag antisubmarino. En el amanecer, en la frenética búsqueda que siguió, participaron nuevamente los aviones del *Victorious*. Cuando el *Bismarck* se dirigió hacia el Sudeste fue avistado por un "Catalina" del "Comando Costero" de la RAF y pasó a estar dentro del alcance de las máquinas del *Ark Royal* que con la "Fuerza H" procedía de Gibraltar (3).



24 de mayo de 1941. Aviones Swordfish en la cubierta de vuelo del *Victorious* antes de despegar para el ataque sobre el *Bismarck*.

En la presunción de que el *Prinz Eugen* podía hallarse en el mar en misión de corsario, los aviones del *Victorious* y el *Ark Royal* realizaron patrullajes en su búsqueda y de las naves germanas previstas como apoyo logístico. Por su parte, el acorazado *Nelson* y el portaaviones *Eagle* cubrieron el área al W de las Islas de Cabo Verde. El crucero alemán había llegado a salvo a Brest el 1º de junio. Tres días después "Swordfish" del *Victorious* descubrieron e hicieron detener el *Gonzenheim*, destacado para reabastecer al *Bismarck*, a 200 millas al Norte de las Azores. La tripulación alemana hundió la nave antes que arribaran unidades de superficie. El día 6 de junio, máquinas del *Eagle* hundieron al *Elbe*, un mercante que intentaba burlar el bloqueo, a lo que siguió, el día 15, el hallazgo y posterior rendición del petrolero *Lothringen*.

Tan pronto como se tuvo la certeza de que el *Prinz Eugen* se encontraba en Brest, el *Ark Royal* y el *Victorious* retornaron a sus misiones previas. El 10 de junio, ambos portaaviones lanzaron 47 "Hurricane" con destino a Malta, operación que repetirían los días 27 y 30 de junio de 1941, con un total de 111 cazas con destino a reforzar las defensas de la isla mediterránea.

### Ataques aéreos sobre el *Lutzow*

El 10 de junio de 1941, el Almirantazgo emitió una alerta indicando que una unidad pesada, posiblemente el *Tirpitz*, estaba navegando en procura de abandonar el Báltico. Tal información podía significar una salida posterior al Atlántico para atacar el tráfico marítimo. El comandante de la "Flota Metropolitana", almirante Tovey, ocupó la posible área de interceptación al Sur de Islandia, y dispuso reforzar las patrullas de los pasajes meridionales (4).

En el anochecer del 11, el Almirantazgo identificó a la nave más importante de la formación alemana. En consecuencia se incrementaron los patrullajes del "Comando Costero" y se prepararon medios de ataque.

El día 12, los cruceros se destacaron a Oslo y el *Lutzow* con su escolta de destructores se aprestó a cruzar el Skagerrak. Para 2200 de ese día los británicos todavía no lo habían avistado.

El "Comando Costero" decidió no aguardar más y entre 2300 y 2315, catorce torpederos "Beaufort" de las escuadrillas 22 y 42 decolaron de sus bases en Escocia. Poco antes de la media noche un explorador "Blenheim" avistó la nave alemana aguas afuera del cabo Naze, en el extremo S de Noruega, y dos horas más tarde la fuerza de ataque hizo contacto.

A 0218 del día 13, un avión de la escuadrilla 42, piloteado por el sargento R.H. Loveitt, alcanzó al *Lutzow* con un torpedo provocando daños graves que lo obligaron a detener-

(3) Después del hundimiento del acorazado alemán, el Almirantazgo cursó un mensaje a la "Flota Metropolitana", la "Fuerza H" y todos aquellos participantes en la operación. En su parte final expresaba: "Con la información hasta ahora disponible, a sus señorías no les cabe duda que de no haber sido por la valentía, destreza y devoción al deber del "Arma Aérea de la Flota" en ambos, *Victorious* y *Ark Royal*, nuestro objetivo no podría haber sido logrado"

(4) En realidad se trataba del acorazado de bolsillo *Lutzow*, ex *Deutschland*, que navegaba rumbo a Trondheim acompañado, en la primera parte de la derrota, por los cruceros *Emden* y *Leipzig* y cinco destructores.

se al tiempo que mostraba una fuerte escora. Otros dos "Beaufort" atacaron poco después pero erraron. A 0320, el buque alemán comenzó a navegar lentamente rumbo a la costa noruega (5).

(5)  
Por su lado, las máquinas de la escuadrilla 22 trataban de ubicar el objetivo que finalmente pudo ser atacado a 0420 por uno de los "Beaufort", que erró el torpedo y fue abatido por los cazas alemanes que habían hecho su aparición. Tampoco tuvo éxito el bombardeo por parte de "Blenheim" llevado a cabo después de 0500.

Con una fuerte escolta el *Lutzow* pudo arribar a Kiel en la tarde del 14 de junio. Recién saldría de dique seco en enero de 1942.

El parte alemán reveló preocupación por la velocidad y precisión que una vez más había mostrado la inteligencia británica al tiempo que reconocía que el exitoso ataque con torpedo había sido llevado a cabo con gran arrojo, tomando al buque completamente por sorpresa.

### Incursiones en el Norte de Noruega

El 23 de julio, el *Victorious* zarpó de Scapa Flow, en el N de Escocia, con una fuerza integrada, además, por el portaaviones *Furious*, los cruceros *Devonshire* y *Suffolk* y seis destructores que, al mando del contraalmirante W. F. Wake Walker intentarían llevar un ataque contra buques en los puertos de Petsamo, (Pechenga) entonces finlandés y Kirkenes en el Norte de Noruega, mientras el minador *Adventure* llevaba un importante cargamento de minas a Arcángel en el N de Rusia. Después de reabastecerse en Seidisfjord, en Islandia, el 30 de julio de 1941, poco antes de lanzar sus aviones, la fuerza fue avistada por un avión explorador alemán con la consiguiente pérdida del factor sorpresa, el desplazamiento de naves surtas a lugares más seguros y el alistamiento de las defensas (6).

(6)  
La dotación aérea del *Victorious* estaba constituida por las escuadrillas: 809, con doce "Fulmar" y 817 y 832, con nueve y doce "Albacore", respectivamente.

Para atacar Kirkenes, del *Victorious* partieron veinte "Albacore" y nueve "Fulmar"; para Petsamo del *Furious* decolaron, nueve "Albacore", igual número de "Swordfish" y seis "Fulmar". La defensa de la fuerza quedó a cargo de cuatro "Sea Hurricane" del *Furious* y tres "Fulmar" del *Victorious*.

En Kirkenes, la guarnición estaba lista a repeler el ataque; pocos buques quedaban en el puerto y las defensas AA cubiertas. Los "Albacore" hundieron un carguero de 2.000 toneladas, incendiaron otro y provocaron daños menores en tierra, pero pagaron un precio muy alto. La artillería antiaérea y los cazas alemanes abatieron once biplanos y de los restantes sobrevivientes uno solo regresó sin daño alguno y éste se acreditó la destrucción de un "Ju 87". Los artilleros de cola y telegrafistas de otros "Albacore" afirmaron haber dañado con posibilidad de destrucción a un "Me.110", un "Me.109" y un "Ju 87". Por su parte los "Fulmar", inferiores en performance respecto de los cazas alemanes, derribaron dos "Me.110" y un "Me.109" con la pérdida de dos propios (7).

(7)  
En cuanto a la incursión sobre Petsamo, las máquinas del *Furious* encontraron menor oposición pero también escasos blancos. Un pequeño vapor fue hundido y algunos muelles de madera destruidos con torpedos con la pérdida de un "Albacore" y dos "Fulmar".

Después de recobrar los aviones sobrevivientes, la fuerza naval se retiró sin ser atacada. La jornada siguiente, los "Sea Hurricane" derribaron un explorador enemigo. Posteriormente el *Furious*, escaso de combustible, retornó a Scapa Flow no sin antes transferir "Albacore" al *Victorious* como reposición parcial de las máquinas perdidas. La fuerza antes de regresar llevó a cabo varios reconocimientos armados, sin éxito alguno, y no se intentó repetir otros ataques sobre los objetivos anteriores.

### Primer convoy a Rusia

Como parte de la "Flota Metropolitana", en agosto de 1941, el *Victorious* dio cobertura al primer convoy destinado al Norte de Rusia (8).

(8)  
El portaaviones *Argus* formaba parte del mismo llevando 24 "Hurricane" de la RAF destinados a un ala que operaría en el área de Murmansk, además contaba con dos "Martlet III" para su propia protección. Otros 24 "Hurricane" iban encajonados en mercantes del convoy.

Una vez cumplida su misión, el *Furious* transfirió los dos "Martlet" al *Victorious* que con el resto de la flota se dispuso a atacar la navegación enemiga en la zona de Bodo (Noruega). El 12 de septiembre los "Albacore" hundieron dos naves mercantes causando da-

ños a una planta de aluminio en Glomfiord sin sufrir pérdidas. El 9 de octubre repitieron la incursión en la misma área durante la cual los biplanos navales provocaron averías en unas 13.000 toneladas brutas de embarcaciones mercantes controladas por los alemanes. Todos los aviones retornaron al *Victorious*, pero dos de ellos quedaron inservibles por accidentes en los anavizajes atribuidos a los daños causados por la AA.

El *Victorious* seguiría asignado a la "Flota Metropolitana" (Home Fleet) hasta fines de julio de 1942.

### Situación naval en el Norte de Europa a principios de 1942

**Británicos:** La "Flota Metropolitana", al mando del almirante Tovey, contaba con los acorazados *King George V* y *Rodney*, el crucero de batalla *Renown*, el portaaviones *Victorious*, cuatro cruceros con cañones de ocho pulgadas y seis con artillería de seis pulgadas. El flamante acorazado *Duke of York*, todavía en la etapa de adiestramiento inicial, había sido asignado a llevar el Primer Ministro a los EE.UU. El acorazado *Nelson*, tres cruceros y algunos destructores se encontraban en reparaciones. Era motivo de preocupación la escasez de este último tipo de buque, reclamado para la escolta de convoyes a Rusia.

**Alemanes:** Los cruceros de batalla *Scharnhorst* y *Gneisenau* y el crucero pesado *Prinz Eugen* se encontraban en Brest. Los británicos suponían que habían reparado averías y se encontraban listos a operar constituyendo una seria amenaza sobre el tráfico marítimo en el Atlántico. Esa preocupación determinó el pedido de ataques aéreos. En enero, 612 aviones del "Comando de Bombardeo" de la RAF lanzaron 908 toneladas de bombas en la citada base, sin provocar daños apreciables en las naves. Los tres buques serían protagonistas de un espectacular pasaje a Alemania, vía el Canal de la Mancha, entre el 11 y el 13 de febrero.

Por otra parte los británicos apreciaban que se encontraban en condiciones de combatir el nuevo acorazado *Tirpitz*, gemelo del *Bismarck*, el acorazado de bolsillo *Admiral Scheer*, el crucero pesado *Hipper*, cuatro cruceros livianos y destructores, todos ellos en el Báltico.

Las incursiones navales británicas en el litoral noruego, aunque no muy trascendentes, tuvieron una implicancia que en esa época no habían buscado. Hitler intuyó que el país escandinavo era un objetivo de invasión de los aliados y así anunció, en una conferencia el 12 de enero, la convicción que "Noruega era la zona del destino" y requirió la máxima obediencia a las directivas a emitir.

Declaró que "cualquier buque que no esté estacionado en aguas noruegas, está en el lugar equivocado". Como consecuencia se dispuso el desplazamiento del *Tirpitz* a Trondheim (9).



(9)  
El comando naval alemán consciente que el pasaje del acorazado en los estrechos entre Dinamarca y la península escandinava, no pasaría inadvertido, como había ocurrido con el *Bismarck*, desplazó el *Tirpitz* a Wilhelmshaven, a través del Canal de Kiel, de donde zarpó rumbo a Trondheim la noche del 14 al 15 de enero acompañado de cuatro destructores. La discreción tuvo éxito; la nave llegó a destino el 16 sin ser detectada.

El acorazado *Tirpitz* con un desplazamiento de 42.900 toneladas era algo mayor que el *Bismarck* y tenía 900 millas más de autonomía.

(10)

La situación de los buques alemanes en Brest era cada vez más peligrosa debido al incremento de los ataques aéreos. El 6 de abril de 1941, el Gneisenau había sufrido averías por un ataque con torpedo de un avión del "Comando Costero" (BCN N° 797, página 147). En la noche del 12 al 13 del mismo mes sufrió el impacto de cuatro bombas lanzadas por máquinas del "Comando de Bombardeo". La noche del 1° al 2 de julio de 1941, el Prinz Eugen fue alcanzado por una bomba a babor proa que perforó la cubierta blindada para estallar más abajo destruyendo un cuarto de tableros eléctricos, afectando un compartimiento de amplificadores y compás y una estación de transmisión de la artillería matando cincuenta hombres, dejándolo fuera de servicio hasta fin de año. En julio, el Scharnhorst, apenas terminadas las reparaciones en su planta propulsora, fue desplazado a La Pallice para adiestramiento. Allí fue avistado, el 23 de julio por un avión de reconocimiento determinando de inmediato ataques aéreos llevados a cabo la jornada siguiente; el primero con cuarenta máquinas no tuvo éxito, mientras que en un segundo materializado por la tarde, a plena luz del día por quince "Halifax", se lograron cinco impactos. Aunque dos bombas, que atravesaron la cubierta blindada, no estallaron, las otras tres causaron averías en una torre, una de las plantas propulsoras y tanques de combustible con inundación de los compartimientos, y el túnel del eje de la hélice de estribor y un cuarto de generadores. Esa noche inició su retorno a Brest con 3.000 toneladas de agua en su interior. En su desplazamiento, en una mañana con visibilidad afectada por la niebla, fue atacado nuevamente sin lograrse impactos.

Desde el 1° de agosto hasta fines de 1941, 851 aviones lanzaron 1.175 toneladas de bombas de alto explosivo y 10 toneladas de bombas incendiarias sobre las naves alemanas en Brest. Aunque se provocaron daños en el arsenal, los buques no fueron alcanzados y los únicos daños infligidos fueron aquellos de los raids efectuados en abril y julio de 1941.

(11)

Tal modo de acción fue en parte influido por su convencimiento respecto a una posible operación británica sobre Noruega. El dictador alemán comparó la situación de los buques en Brest, con la un "enfermo de cáncer condenado a morir a menos que se encarara una riesgosa operación". Incluso Hitler amenazó con que en el caso de no aceptarse su temperamento, los buques debían ser retirados del servicio, porque así, al menos, sus tripulaciones y artillería podían ser salvados. El 8 de enero Raeder insistió respecto al desplazamiento a Alemania vía el Canal de la Mancha: "probablemente resultará en pérdidas totales o al menos severos daños". Finalmente el almirante tuvo que acatar y en una reunión del 12 de enero de 1942 se tomó la decisión final.

Sin embargo, inicialmente estuvo limitada para encarar posibles incursiones, por la escasez de combustible en la zona y la carencia de escoltas por cuanto los destructores fueron necesarios para apoyar el pasaje de los tres buques que se encontraban en Brest a aguas alemanas.

El 25 de enero, el Primer Ministro británico intervino personalmente para que los jefes de Estado Mayor encararan un ataque con aviones embarcados y con base terrestre. Pero era un blanco difícil de alcanzar. Los aviones embarcados no podían utilizar sus torpedos por lo empinado de las costas y lo estrecho de los espejos de agua. En cuanto al "Comando de Bombardeo" debía apelar a máquinas con el mayor radio de acción y aun así operarían desde Escocia en el límite de su autonomía.

Nueve bombarderos "Halifax" y siete "Stirling", atacaron la noche del 29 al 30 de enero, sin provocar daño alguno al *Tirpitz*.

### El desplazamiento de los buques alemanes desde Brest a Alemania

Esta operación, llevada a cabo entre 12 y 13 de febrero de 1942, fue una de las más espectaculares y mejor organizadas de la IIª Guerra (10).

El Estado Mayor Naval alemán había especulado con la oportunidad estratégica que brindaba el hecho de disponer de una base sobre el Atlántico y cifró grandes esperanzas para operar desde la misma. En función de tal actitud, a mediados de noviembre de 1941, el almirante Raeder informó a Hitler que las naves apostadas en Brest estarían en condiciones de iniciar operaciones en el Atlántico a partir de febrero de 1942. Hitler no aceptó la propuesta y requirió acerca de la posibilidad de llevar los buques a Alemania a través del canal de la Mancha, modo de acción que los marinos rechazaron (11).



El *Scharnhorst* en dique seco en Brest.

### El Plan alemán

El comando de la operación estuvo a cargo del almirante Otto Ciliax con su insignia en el *Scharnhorst*. Una vez seleccionada la mejor ruta, la misma fue despejada de minas y señalizada con boyas. Para aprovechar inicialmente la oscuridad, la zarpada fue dispuesta para 1930, en una jornada cuatro días previa a la luna nueva. En esas circunstancias la marea creciente favorecería el desplazamiento de las naves y significaría una ventaja respecto a la existencia de minas. La "3 Luftflotte" al mando del mariscal Hugo Sperrle, proveería una escolta aérea diurna permanente de 16 aviones, mientras que otros estarían listos a participar desde sus aeródromos en el N de Francia (12).

Como escolta de superficie, seis destructores acompañarían a partir de la noche de la zarpada; luego, la mañana siguiente, aguas afuera del cabo Griz Nez, se incorporarían tres flotillas de buques "E" (embarcaciones torpederas rápidas) y tres flotillas de lanchas torpederas que servirían de cortina en la etapa más peligrosa del pasaje. Para el 9 de febrero los tres buques habían completado pruebas en aguas de Brest y su partida fue prevista para dos días después.

### Apreciación británica (13)

En diciembre de 1941, el descriptamiento ULTRA de las señales Enigma (la máquina de cifrar alemana) dio cuenta que las dotaciones de artillería de las tres naves habían sido enviadas al Báltico para prácticas en el *Scheer* y el *Hipper*. El 24 de ese mes el Almirantazgo advirtió a los Comandos Costero, de Bombardeo y de Caza que los buques podrían zarpas de Brest en cualquier momento.

Para principios de febrero distintas fuentes de inteligencia informaron que las naves salían de puerto durante la noche para pruebas de navegación.

La exploración aérea informó del anormal desplazamiento en el canal de destructores y otras unidades, como así también de la actividad de barreminas lo que llevó a la conclusión que era de esperar una operación importante en la que las tres unidades alemanas estarían involucradas.



(12)

*Como distracción se llevarían a cabo incursiones sobre Portsmouth y naves británicas en el área.*

(13)

*Con la pérdida de nueve "Spitfire" los británicos habían llevado a cabo 729 misiones fotográficas sobre Brest entre el 28 de marzo de 1941 y el 12 de febrero de 1942. Además contaban con la información de agentes locales del "Servicio Especial de Inteligencia", y aunque tenían conocimiento de que los buques alemanes habían sufrido daños, no estaban en condiciones de evaluar el estado de alistamiento para iniciar operaciones.*

### Bombarderos de la RAF sobre Brest.

El dos de febrero el Almirantazgo dio a conocer su apreciación, respecto a los posibles modos de acción de los germánicos. Inicialmente se asignó menor posibilidad a una incursión en el Atlántico, aunque no se la descartó, porque después de tanto tiempo de inactividad, no se encontrarían en las mejores niveles de eficiencia (14).

Como ruta más apropiada se consideró la del Canal de la Mancha (English Channel), aunque "a primera vista este pasaje aparece como el más peligroso". El Almirantazgo británico concluyó: "Nos podríamos encontrar con los dos cruceros de batalla y el crucero de ocho pulgadas escoltados con cinco grandes destructores y cinco más pequeños.....y sobrevolados constantemente por veinte aviones de caza".

Los británicos, que, desde 1941 habían considerado un posible desplazamiento por el "English Channel" de las naves alemanas en Brest, supusieron, con bastante lógica, que el peligroso pasaje frente a Dover lo harían en horas de la noche. Pero la lógica germana, basada en el factor sorpresa, consideró que la partida desde el puerto francés, constantemente vigilado, debía ser ignorada por el enemigo por el mayor número de horas posible, lo que implicaba la zarpada en el anochecer y el pasaje frente a Dover en pleno día, una situación de riesgo pero que podía dejar a los británicos menos tiempo para adoptar medidas (15).

El 3 de febrero, la apreciación del Almirantazgo fue puesta en conocimiento de los comandos navales y los tres de la RAF (Bombardeo-Caza-Costero): "El más probable modo de acción de los buques enemigos en Brest es partir hacia el E remontando el canal en procura de puertos metropolitanos".

(14)

*Para incrementar esos niveles se evaluó que necesitarían encontrarse en aguas más tranquilas para llevar a cabo su adiestramiento. Se asignó escasa probabilidad a una derrota hacia el N para regresar a Alemania por uno de los accesos al Mar del Norte, según la ruta habitualmente empleada por otros burladores del bloqueo. También se asignó baja probabilidad a la posibilidad de una derrota hacia el S para, luego de forzar el Estrecho de Gibraltar, arribar a un puerto italiano.*

(15)

*El vicealmirante Ramsay, responsable en el área más comprometida, no podía tener sus escasas fuerzas alistadas y alertas indefinidamente, por lo que basó sus presunciones en que el pasaje frente a Dover sería realizado durante la noche en las dos horas de la pleamar. Se estimó en catorce horas el tiempo que demandaría a los alemanes sortear el canal y el Sur del Mar del Norte hasta arribar a aguas seguras. Se supuso que el radar costero daría la alerta una hora antes que encarraran el estrecho. Dispuso entonces la disponibilidad de sus fuerzas cada noche, a horas a definir según la pleamar. Sin embargo el 11 de febrero dio a conocer una desafortunada apreciación: "En los próximos tres días las horas de la pleamar no son las adecuadas si se quiere llevar a cabo un pasaje de día del canal o un pasaje de día del estrecho".*

## Medidas iniciales por parte de los británicos:

(16)

En esas circunstancias, la "Flota Metropolitana", en Scapa Flow, al N de Escocia, estaba integrada por los acorazados, King George V y Rodney, este último bastante excedido en el tiempo respecto a la iniciación de su periodo de reparaciones, el crucero de batalla Renown, el portaaviones Victorious, cuatro cruceros y trece destructores. La amenaza latente sobre los convoyes a Rusia o los que navegaban en el Atlántico estaba materializada por el Tirpitz, fondeado en Trondheim. Precisamente, mientras se aguardaba respecto a las intenciones de las naves en Brest, un gran convoy de tropas y suministros, WS 16, formado por 26 buques con miles de soldados a bordo debía zarpar del Clyde (Escocia) con un derrota cercana a Brest y para su protección fue destacado el Rodney y requeridas naves de la "Fuerza H".

(17)

El "Comando Costero" de la RAF dispuso vuelos de reconocimiento planificados.

(18)

En relación a la extrema pobreza de los seis "Swordfish" navales disponibles, la RAF contaba en su comando de bombardeo con 240 máquinas para operaciones diurnas distribuidas en distintos aeródromos del país, y más de 500 cazas en el S de Inglaterra; en la lista de recursos un número impresionante. Pero la debilidad radicaba en que los bombarderos no estaban capacitados para identificar y atacar blancos en el mar. A ello se agregaba la doctrina prevaleciente en la preguerra de preferir la bomba al torpedo para ese propósito, con la consiguiente demora en equipar las escuadrillas del "Comando Costero". De la misma manera que la aviación naval fue la hija desvalida bajo el dominio de la RAF, entre 1918 y 1937, aunque en menor grado, también lo fue el "Comando Costero" respecto a los otros. Algo incongruente para un país isla cuya supervivencia dependía del dominio del mar.

(19)

Las distintas fuentes consultadas no dan cuenta de previsiones respecto a modos de acción a emplear en el caso que el enemigo intentase cruzar en pleno día.

**De tipo general.** Requerimiento al comandante de la "Fuerza H" con base en Gibraltar, acerca de sus intenciones si las naves alemanas procedieran hacia el Atlántico o intentarían cruzar el Estrecho rumbo a Italia. A las misiones británicas en Washington, para el conocimiento anticipado de los planes americanos, en caso de ser necesaria una coordinación estratégica ante posibles eventos relacionados con una incursión de los buques germanos (16).

**Navales.** Al "Comando Nore" (al E del "Comando Dover"), mantener en condiciones de operar a corto aviso, seis destructores armados con torpedos en el estuario del Támesis, y preparado para reforzar las escasas torpederas en Dover con seis más. Al "Comando Plymouth" (al W del "Comando Dover") le fue asignado el minador rápido *Manxman* para operar en las proximidades de Brest y la parte occidental del canal, mientras que su gemelo el *Welshman* pasó a depender del "Comando Dover".

**Aéreas.** Ante la actividad de los barreminas alemanes le fue requerido al "Comando de Bombardeo" el lanzamiento de minas magnéticas, operación llevada a cabo entre el 3 y el 9 de febrero con 96 de ellas.

Los únicos seis "Swordfish" de la escuadrilla 825 del "Arma Aérea de la Flota" en condiciones operativas fueron desplazados de Lee on Solent a Manston en Kent (17).

El "3er Comando Costero" comenzó sus patrullajes nocturnos según un plan para cubrir tres áreas. La primera en aguas afuera del acceso a Brest, la segunda desde Ushant a la Isle de Bréthat, y la tercera entre el Havre y Boulogne. Las máquinas eran bimotores "Lockheed Hudson", equipados con un radar capaz de detectar un blanco "grande" a unas treinta millas.

Por otra parte, era práctica de rutina para los aviones del "Grupo de Caza 11" realizar, a partir del amanecer, vuelos de reconocimiento sobre el canal entre Ostende y la boca del río Somme para el control del tráfico marítimo alemán en esas aguas.

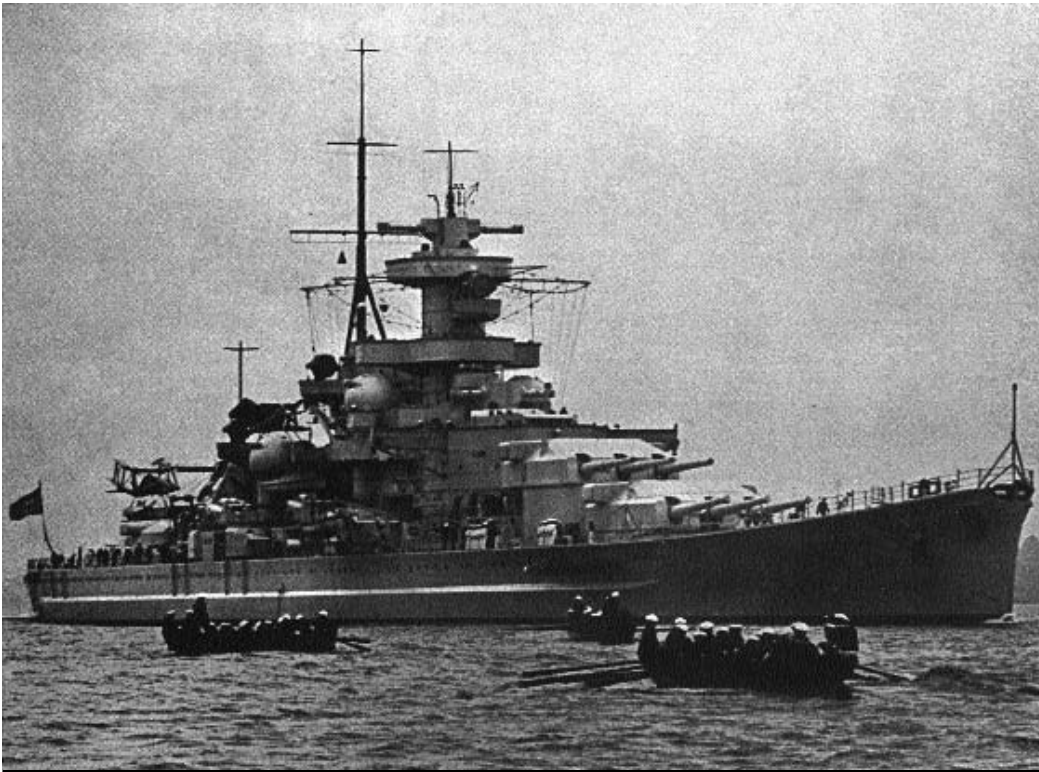
La escuadrilla 42 de catorce bombarderos torpederos "Beaufort", con base en Escocia, el 12 de febrero, se trasladó a Lowestoft, Norfolk (SE de Inglaterra), demorada un día por nieve en el aeródromo. Doce "Beaufort" de las escuadrillas 86 y 217 fueron enviados a St. Eval en Cornwall (SW de Inglaterra) y siete a Thorney Island, en las cercanías de Portsmouth. Seis bombarderos exploradores "Lockheed Hudson" se encontraban en Bircham Newton e igual número en North Coates, en costa oriental (18).

**Submarinos.** Escasa disponibilidad en aguas metropolitanas por requerimientos en el Mediterráneo. Dos naves antiguas empleadas para adiestramiento fueron enviadas a patrullar el Golfo de Vizcaya. El día 6, al único submarino moderno disponible, el *Sea Lion*, se le dio libertad de maniobra para penetrar en las aguas cercanas a Brest donde se había observado realizar prácticas de navegación a los buques alemanes.

**Planes específicos en el Comando Naval Dover.** Lanzar en el estrecho ataques combinados con aviones "Swordfish" y lanchas torpederas con el objetivo de provocarles averías serias mientras estuviesen al alcance de las baterías costeras. Mientras tanto aviones del "Comando de bombardeo" protegidos por cazas llevarían a cabo ataques masivos. Si el enemigo cruzaba en una noche de luna, los "Swordfish" atacarían en formación mientras que si se desplazaban en plena oscuridad lo harían individualmente dirigidos hacia el blanco por el controlador de la RAF en Swingate. El objetivo sería iluminado por bengalas lanzadas por "Hurricane" (19).

**Inicio de la operación Cerberus.** Las previsiones alemanas de zarpar a 1930 no pudieron





**El crucero de batalla  
*Gneisenau*.**

concretarse, como consecuencia de un ataque aéreo por lo que la partida de las tres naves tuvo lugar a 2245 del 11 de febrero acompañadas por los seis destructores, cuando todavía estaba vigente la alerta AA y por consiguiente enmascarados por cortinas de humo (20).

El *Scharnhorst* encabezaba la formación, con el almirante Ciliax a bordo, seguido por el *Gneisenau* y el *Prinz Eugen*. A 2343 incrementaron su velocidad a 27 nudos.

Como estaba previsto, la noche estaba oscura, soplaban un viento leve desde el SW y el cielo presentaba nubes dispersas. En los primeros minutos del 12, los buques alemanes rodearon Ushant y tomaron rumbo directo hacia el canal. A 0530, la isla de Alderney fue dejada a estribor y al amanecer se hizo presente la cobertura de cazas.

Los británicos experimentaron dificultades con su exploración aérea nocturna. El "Hudson" asignado a cubrir las aguas cercanas a Brest tuvo que retornar a su base a 1930 del día 11 por fallas en el radar. Dos horas más tarde la misma tripulación despegó en otra máquina. Siguió patrullando hasta la media noche, cuando llegó su relevo. El radar no indicó blanco alguno aunque las reconstrucciones de las derrotas pusieron en evidencia que por algunos minutos las naves alemanas tendrían que haber sido detectadas.

En cuanto al "Hudson" asignado al área ente Ushant y la Isle de Bréhat, su radar también presentó fallas. A 2113 informó por radio que regresaba a la base donde aterrizó a 2150. No se envió avión de relevo, acción que debió haberse adoptado al recibir el mensaje de retorno y más grave aún, no se informó al comandante Dover, almirante Bertram Ramsay, de tal falencia en la exploración. La niebla en la mañana del 12, determinó el retiro de los exploradores diurnos que podrían haber avistado las naves germanas.

En Dover, a 0700, las unidades que habían estado en situación de alerta a 15 minutos desde 0400 pasaron a cuatro horas. Mientras tanto las naves germanas avanzaban a 27 nudos, con viento de popa fuerza 4, visibilidad de tres a cinco millas y sobrevoladas por cazas "Me.109".

(20)  
*Un trabajador francés del arsenal de Brest, que era un agente, fue testigo de los preparativos de la zarpada, pero no pudo informarlo imposibilitado de dirigirse donde tenía la radio porque se estableció un cordón de seguridad. El submarino asignado a patrullar las aguas próximas a Brest se había retirado para emerger y recargar sus baterías.*

Los alemanes comenzaron a interferir los radares costeros alrededor de 0920. Otros radares detectaron actividad aérea enemiga al N de El Havre entre 0830 y 1000; en ambos casos no se les asignó particular importancia por cuanto era común la presencia de aviones en esa área como así mismo las interferencias intermitentes sobre los radares costeros. Una alerta inicial se produjo cuando a partir de 1020 la interferencia se hizo continua.

A 1000 el comando británico estaba estimando que “la posibilidad de un intento de cruce por parte del enemigo parecía poco probable”.

A 1030, los buques germanos dejaban a estribor la desembocadura del Somme y para entonces los británicos no tenían información fehaciente alguna sobre la salida y desplazamiento del objetivo.

La patrulla de cazas del “Grupo 11” que, a diario y desde el amanecer volaba sobre el canal, estaba dada por dos “Spitfire” que al aterrizar informaron de una actividad superior a lo normal de pequeñas embarcaciones entre Ostende y Boulogne, por lo que se dispuso un ataque sobre las mismas. Una segunda patrulla de reconocimiento fue enviada al área entre Boulogne y Fecamp. Uno de los “Spitfire” de la misma, a 1050 avistó, aguas afuera de Le Touquet, lo que presumió una gran formación de unos 25 a 30 buques incluídas sus escoltas. Recién en el interrogatorio, a su regreso, se supo que una unidad pesada formaba parte del convoy.

A 1042, dos “Spitfire”, involucrados en combate con cazas alemanes volaron sobre el *Scharnhorst* y el *Gneisenau*. El piloto de uno de ellos, capitán F. V. Beamish, realizó identificación positiva. Como volaban bajo (según S.W. Roskill), o porque tenían orden de no romper el silencio RT (según J. Thompson), no pudieron reportar por radio de tal avistaje, de manera que el informe fue recibido a 1109 después de aterrizar y de este modo la alerta para poner en marcha las medidas de interceptación, salió del “Comando de Cazas” poco después. A 1125 el Almirantazgo comunicó a Ramsay (“Comando Naval Dover”) que los buques alemanes estaban a una hora de cruzar por la parte más angosta del pasaje, precisamente frente a Dover. Valiosas horas se habían perdido. Era necesario atacar de inmediato.

La formación alemana rodeó el cabo Griz Nez a 1156, enmascarada a babor por cortinas de humo desplegadas por los “buques E”. A 1218 supieron que su presencia había sido descubierta cuando fueron objeto de la atención de las baterías costeras británicas que no las alcanzaron.

Por otro lado, a 1045, un radar costero había detectado un grupo de naves a unas 27 millas al SW del cabo Gris Nez, con lo cual aviones de reconocimiento del Grupo 16 del “Comando Costero” y del Grupo 11 del “Comando de Caza” fueron alistados para decolar. Se dispuso que la escuadrilla aeronaval 825 de seis “Swordfish”, al mando del capitán de corbeta Eugene Esmonde, se alistara de inmediato cargando torpedos graduados para correr a profundidad. Esmonde había sido el líder en el primer ataque sobre el *Bismarck*, desde el *Victorious*. Similar orden recibió el Grupo 16 de bombarderos torpederos “Beaufort”.

La información sobre la presencia no prevista de las naves alemanas fue una “desagradable sorpresa” en el “Comando Dover”, que debió poner en marcha los planes elaborados con anterioridad en lo que en lo que parecería, lo que en nuestro medio se denominaría “a los ponchazos”. A 1145, Ramsay difundió el primero de ocho mensajes de emergencia alertando a las fuerzas británicas que el enemigo estaba cruzando frente a Boulogne a unos 20 nudos, para luego ir dando referencia de sus sucesivas posiciones.

Tal como se indicó, luego de 1210, las baterías costeras, ubicadas sobre los famosos “blancos acantilados” abrieron fuego a máximo alcance, que cesó a 1245 después de haber disparado 33 proyectiles sin lograr impactos. Para entonces la formación alemana ya se encontraba al E de la parte más angosta del estrecho de Dover (21).

(21)  
Los acantilados eran famosos porque eran el título de una composición musical muy conocida durante la guerra: “The White Cliffs of Dover”.

Se dispuso que la escuadrilla 825 atacara a 1245 y para su protección se requirió el apoyo de cinco escuadrillas de cazas del "Grupo 11". Atacar en pleno día estaba lejos de las condiciones adecuadas para operar de los lentos "Swordfish", particularmente bien adiestrados para la noche. La demora en el arribo de la totalidad de los cazas y la imperiosa necesidad de atacar de inmediato llevó a Esmonde a despegar alrededor de 1230 cuando se hizo presente la primera escuadrilla de "Spitfire" (22).

Los "Swordfish" fueron escoltados por unos diez "Spitfire", volando a 1.000 pies, obligando a los cazas a "serpentear" dada la escasa velocidad de los biplanos. A unas 10 millas de Ramsgate fueron atacados por quince cazas "Me.109" y "FW.190" que picaron desde las nubes hacia las colas de los torpederos; los tres del primer subvuelo sufrieron daños y se apreció que lo mismo ocurrió con el segundo. Se produjo un combate aéreo entre los cazas, en el que los "FW.190" se mostraron como los más peligrosos. Sometidos a continuos ataques, los "Swordfish" demoraron su avance en virtud a las maniobras evasivas que debieron realizar.

El ataque se inició a 1245, cuando lanchas torpederas hacían lo propio desde 1230. El primer subvuelo bajo el mando del capitán de corbeta E. Esmonde y el segundo por el teniente Thompson.

Cuando el líder del primer subvuelo enfiló hacia el objetivo hubo fuego AA de los buques de la cortina aunque limitado por la presencia simultánea de cazas alemanes. Al cruzar dicha cortina se pudo ver como colgaba el plano inferior babor del avión de Esmonde. Este recuperó el control y prosiguió rumbo al blanco. A unas 3000 yardas del mismo fue abatido, se supone, por el fuego de un caza. Posteriormente fueron rescatados los cuerpos del observador y el artillero.

Las otras dos máquinas del subvuelo cruzaron sobre la cortina y en esas circunstancias fue muerto el artillero de cola del avión "G". Casi al mismo tiempo el avión "L" fue alcanzado resultando heridos el piloto y el observador y se desprendieron los dos cilindros superiores del motor Pegasus incendiándose éste y el ala superior de babor.

El teniente Kingsmill mantuvo el control enfilando sobre el segundo gran buque de la formación lanzando a 3.000 yardas. Posteriormente intentó acuatizar cerca de unos buques que resultaron "E" alemanes que abrieron fuego por lo que siguió volando hasta que el motor se detuvo cerca de torpederas británicas que recogieron la tripulación.

Mientras tanto, el avión "G" fue atacado nuevamente resultando el teniente Rose herido en la espalda, lo que no le impidió proseguir hacia el objetivo. Otro ataque provocó una ruptura en el tanque de combustible cuyos gases afectaron a los otros dos tripulantes. El lanzamiento se realizó a 2000 yardas del blanco, también sobre el segundo buque de la formación alemana. Sobre pasaron de regreso la cortina para estrellarse en el mar a unas 500 yardas (23).

Los tres "Swordfish" del segundo subvuelo fueron vistos por última vez cuando iban al ataque cruzando la cortina de naves alemanas cuando el teniente Rose con el "G" retornaba.

Ningún torpedo alcanzó a los blancos (24).

### Ataques llevados a cabo por la RAF

Los "Beaufort" de la escuadrilla 217 en Thorney Island eran los más próximos al objetivo, pero solamente cuatro de los siete aviones estuvieron disponibles. Decolaron a 1340 rumbo a Manston para unirse a una escolta de cazas, pero se dividieron en el transcurso del vuelo de manera que los ataques fueron individuales o en pareja entre

(22)

Otras dos escuadrillas que no arribaron a tiempo a Manston (la base provisoria de los "Swordfish") se dirigieron directamente al canal y se involucraron en combate con los cazas alemanes. Las dos restantes no pudieron encontrar a la precaria fuerza de ataque que debían proteger.

Los tres aviones del primer subvuelo estaban tripulados según se indica:

"Swordfish" H

Piloto CC Esmonde

Observador Tte. Williams

RT y artillero S. Of. Clinton

"Swordfish" G

Piloto Subtte. Rose

Observador Subtte. Lee

RT y artillero cabo Johnson

"Swordfish" L

Piloto Subtte. Kingsmill

Observador Subtte. Samples

RT y artillero cabo Bunce

En cuanto al segundo subvuelo

"Swordfish" F

Piloto Tte. Thompson

Observador Subtte. Wright

RT y artillero cabo Tapping

"Swordfish" K

Piloto Subtte. Wood

Observador Subtte. Parkinson

RT y artillero cabo Wheeler

"Swordfish" M

Piloto Subtte. Bligh

Observador Subtte. Benyon

RT y artillero cabo Smith

*Nota:* Respecto a jerarquías, el grado de teniente corresponde a teniente de navío en la Armada Argentina y el de subteniente a teniente de corbeta, aunque cabe hacer notar que el grado de teniente de fragata no existía en la Armada Real.

(23)

El subteniente Lee, ayudó a Rose a abandonar el avión poniéndolo a salvo en el "dinghy". Retornó al "Swordfish" para rescatar el cadáver de Johnson pero no lo logró antes que la máquina se hundiera. Volvió al bote de goma y espero que se alejaran las naves germanas para lanzar una señal de socorro que avistada por torpederas procedieron al rescate.

(24)

A Esmonde le fue otorgada en forma póstuma, la Cruz Victoria. Los otros sobrevivientes también fueron condecorados, los oficiales con la Orden de Servicios Distinguidos. Cada uno de los doce oficiales y suboficiales que perecieron fueron póstumamente "mencionados en los comunicados". Una evidente austeridad en cuanto a condecoraciones en relación a las fuerzas de otros países.

Correlli Barnett en "Engage the Enemy More Closely" informa que ha sido puesta en tela de juicio la conducción táctica de Esmonde, sabiendo cuan vulnerables eran los Swordfish. ¿Por qué adoptó una larga aproximación volando a 50 pies dándole ventaja a la artillería AA con blancos en trayectorias predecibles y naturalmente a los aviones de caza? ¿Por qué no se aproximó en altura para luego picar a la posición de lanzamiento? Para un veterano del "Arma Aérea de la Flota", capitán de fragata G.A. Rotherham, la explicación podría estar dada en el sentido que Esmonde "creyó que estaba en una misión de ida". "Un católico devoto, se había confesado antes de partir...". Al respecto conviene referirse al BCN N° 795, página 545, donde se dan a conocer los procedimientos de ataque durante la noche y durante el día con los "Swordfish". Para una evaluación justa debería tomarse en consideración, lo escaso de la escolta de cazas y la presencia de un número sensiblemente mayor de equivalentes alemanes. Los ejemplos que da Barnett, operaciones en el Mediterráneo y el ataque aeronaval japonés sobre el Repulse y el Prince of Wales, fueron llevados a cabo con éxito, sin la presencia de aviones enemigos.

(25)

En la mañana de ese 12 de febrero se había dispuesto el desplazamiento al Sur de la escuadrilla 42 de "Beaufort" con base en Leuchars, Fife, Escocia. Nueve de ellos partieron con torpedos, mientras que a otros cinco se les ordenó obtenerlos en un aeródromo en Norfolk; pero el espesor de la nieve en las bases del "Comando Costero" en Anglia Oriental los obligó a aterrizar en un aeródromo de cazas. Se hicieron esfuerzos para llevar los torpedos en camión pero llegaron tarde.

(26)

Las nubes y las condiciones de visibilidad, hacían imposible el lanzamiento de bombas perforantes desde gran altura, única posibilidad de superar el blindaje. Se utilizaron bombas convencionales que aunque no podrían infligir daños importantes, su estallido significaría averías en las estructuras y sistemas de control y por otra parte constituirían un elemento de distracción mientras atacaban los aviones torpederos.

(27)

Correlli Barnett, en el libro indicado, hace notar las falencias técnicas británicas en el diseño y construcción de motores, atento que en dos de las lanchas fallaron y que, según un informe de Ramsay, eran superadas en velocidad y armamento por las "E" alemanas. También hubo fallas en los torpedos.

1540 y 1840, en condiciones de baja visibilidad. No hubo impactos y un "Beaufort" fue derribado (25).

Poco antes de 1530, los nueve "Beaufort" de la escuadrilla 42 armados con torpedos decolaron de Manston tomando rumbo al objetivo acompañados por cinco "Hudson". Siete de los primeros lograron lanzar y algunos de los segundos dejar caer bombas sin resultado alguno.

A 1430, doce "Beaufort" se desplazaron de St. Eval en Cornwall a Thorney Island de donde fueron derivados a Coltishall, en Norfolk, para unirse a una escolta de cazas que no aparecieron por lo que el Comandante resolvió atacar sin protección para lo cual partió a 1740, a comienzos de la oscuridad. No encontró el objetivo donde se suponía que estaba. Se perdieron dos aviones.

El aporte del Comando de bombardeo de la RAF tuvo lugar en las primeras horas de la tarde (26).

A 1127 a las máquinas de bombardeo les fue ordenado estar listas a atacar en tres olas. De los 242 aviones que despegaron entre 1445 y 1700 se cree que unos 39 atacaron las naves alemanas, se perdieron quince y el resto no pudo actuar por nubes bajas y mala visibilidad. No se lograron impactos. Se perdieron quince bombarderos y otros veinte resultaron dañados.

Por su parte, los aviones del "Comando de Caza" de la RAF, combatieron contra sus equivalentes alemanes, trataron de dar protección a torpederos y bombarderos, como así también a unidades livianas de superficie, todo ello en circunstancias confusas. Se perdieron 17 aviones de los 398 que participaron.

## Ataques por unidades de superficie

### Participación de las lanchas torpederas

A 1155 zarparon de Dover cinco torpederas que avistaron el enemigo a 1225. Una de las lanchas se detuvo por fallas en su motor. El comandante del grupo, capitán de corbeta E.N. Pumphrey, apreció que al carecer de la prevista cobertura de cazas y la protección de cañoneros era imposible penetrar la cortina de buques "E", por lo que, horquilladas por el fuego de los destructores alemanes, lanzaron a gran distancia sin resultado alguno (27).

De Ramsgate, a 1225, salieron otras tres torpederas. Avistaron la cortina pero no las unidades de batalla. Las condiciones del tiempo y falencias en los motores las obligaron a regresar.

### Ataque de destructores (28)

En previsión del desplazamiento de los buques alemanes, los seis destructores que habían estado a cinco minutos de alistamiento para el combate en las últimas tres semanas, se encontraban en prácticas de artillería aguas afuera de Harwich, cuando a 1156 recibieron la orden de atacar de acuerdo con el plan previsto. Según ha expuesto el capitán de navío Mark Pizey: (29)

"Cercano el medio día recibí un mensaje del Comandante en Jefe "Nore": "Cruceos enemigos en pasaje frente a Boulogne, velocidad 20 nudos. Ejecutar según órdenes previas". Dispuse que todos los destructores se me unieran a alta velocidad y tomé rumbo al canal barrido de minas. Con los alemanes navegando a 20 nudos, estimé que podríamos

alcanzar en tiempo el punto de interceptación. Subsecuentes informes (a 1300) indicaron una mayor velocidad del enemigo que no dejaba esperanza de encuentro. La única solución posible era cortar camino para esperarlos cerca del Hook of Holland; pero este modo de acción significaba una hábil navegación a través de un campo de minas en el que existía un angosto pasaje señalado con boyas. ¿Podíamos estar seguros de ver las boyas en condiciones de baja visibilidad?. Decidí tomar el riesgo”.

Adoptado ese modo de acción el *Walpole* tuvo que regresar por averías en el cojinete de empuje (30).

A 1431, con los destructores británicos en aproximación, el *Scharnhorst* resultó afectado por una mina magnética aguas afuera del estuario del Scheldt cuyo estallido provocó daños que lo obligaron a detenerse. Por quince minutos no dispuso de energía ni siquiera para sus cañones. El almirante Ciliax transfirió su insignia a un destructor. Al cabo de minutos de intensos trabajos sus calderas generaron vapor y pasada media hora del estallido de la mina navegaba a 25 nudos en procura de la formación que lo había sobrepasado.

Prosigue el relato del capitán Pizay: “A las 1517, cuando ya se estaban perdiendo las esperanzas, el radar (del *Campbell*) dio cuenta de dos grandes ecos (a nueve millas) y más tarde un mayor número de otros más pequeños” (31).

“Estábamos en una excelente posición aproximándonos al objetivo en marcación constante” (32).

“Obviamente (por la posición en que los destructores se encontraban), para muchos de los aviones alemanes nosotros éramos “amigos” y muchos de los británicos nos consideraron enemigos. Por otra parte, (profundamente compenetrados en la misión) no teníamos tiempo para determinar quiénes eran amigos y quiénes hostiles porque teníamos otras cosas en que pensar”.

“Durante esta “mélée” (aérea), acortábamos distancias rápidamente mientras estábamos sujetos al armamento principal de los cruceros de batalla. Granadas de todos los calibres cayeron muy cerca. Nos habíamos aproximado a 3.500 yardas; cuando vi una gran granada que ni estalló ni rebotó, sumergirse debajo del buque como una tortuga, pensé que era el momento de caer y lanzar los torpedos. Para ese momento los buques alemanes cayeron en alejamiento y de ese modo evitaron ser alcanzados. Habiendo lanzado la totalidad de los torpedos, nada más podíamos hacer y pusimos proa a Harwich, cariacontecidos pero afortunados de seguir vivos”

El *Campbell* y el *Vivacious* lanzaron sus torpedos a 3.000 yardas, mientras que el *Worcester*, en su intento de acercarse más, fue dañado por fuego enemigo. Poco después lanzaron el *Mackay* y el *Whitshed*. Posteriormente los cuatro destructores acudieron en ayuda del *Worcester* (33).

Con el anochecer la formación alemana estaba próxima a materializar su objetivo, pero no exenta de peligros. Las averías que no ha-

(28)  
Los destructores en Harwich, habían sido puestos bajo el Comando Naval de Dover, almirante Ramsay. Dos de ellos, el *Campbell* y el *Vivacious*, pertenecían a la 21ª flotilla mientras que el *Mackay*, *Whitshed*, *Walpole* y *Worcester* eran de la 16ª. Todos correspondían a diseños de la 1ª Guerra con una antigüedad de más de veinte años. Su función básica en el conflicto consistía en dar escolta y protección a los convoyes costeros. El oficial más antiguo era el capitán de navío C.T.M. Pizay de la flotilla 21ª en el *Campbell*, mientras que la 16ª estaba al mando del capitán de navío J.P. Wright en el *Mackay*.  
D60 *Campbell* (21-09-1918); 1.530 toneladas; 3 piezas de 4.7”; 1 montaje de 3 tubos de 21”  
D70 *Mackay* (21-12-1918); características idem *Campbell*.  
D36 *Vivacious* (13-11-1917); 1090 toneladas; 2 piezas de 4”; 1 montaje de 3 tubos de 21”  
D41 *Walpole* (12-02-1918); 1100 toneladas; 3 piezas de 4.7”; 1 montaje de 3 tubos de 21”  
D96 *Worcester* (24-10-1919); 1120 toneladas; 4 piezas de 4.7”; 2 montajes de 3 tubos de 21”  
D77 *Whitshed* (31-01-1919); 1120 toneladas; 2 piezas de 4.7”; 1 montaje de 3 tubos de 21”  
Las fechas corresponden a las botaduras.

(29)  
“Este plan preveía desplazarse a velocidad con rumbo a la boya *Hinder*, bordeando el campo de minas propio aguas afuera de Harwich, para luego navegar encolumnados en el angosto canal barrido. Al arribar al punto previsto, la mitad de los destructores tomaría posición a un lado de la ruta de las naves alemanas y la otra mitad en el lado opuesto, todo planificado para horas nocturnas”.

(30)  
“Para nuestro profundo alivio pronto fue informado el avistaje de la primera boya y pudimos cruzar las 15 millas de la barrera de minas sin problemas. Sin saber exactamente la posición del enemigo, dispuse alterar el curso algo más al NE para estar doblemente seguro de encontrarme por delante y no a popa lo que hubiera significado la imposibilidad del ataque con torpedos. Poco después fuimos bombardeados por un “*Ju.88*” y posteriormente por un “*Hampden*” que nos confundió con el enemigo. No nos alcanzó ninguna bomba pero una cayó peligrosamente cerca”.

(31)  
A 1543 fueron avistados el *Scharnhorst* y el *Gneisenau*, mientras que

los destructores británicos hasta entonces habían pasado inadvertidos por las condiciones de visibilidad.

(32)  
“A medida que nos aproximábamos a alta velocidad avistamos un buen número de aviones propios y del enemigo. En alturas bajas un gran número de “*Me.109*” y algún ocasional “*Beaufort*”. A mayor cota “*Me.110*”, “*Hampden*” y “*Dornier*” y aún más altos unos pocos “*Hali-fax*”, “*Spitfire*” y “*Wellington*”.

(33)  
Según el comandante del *Worcester*, capitán de corbeta E.C. Coates: “Al tiempo que se lanzaron los torpedos sufrimos las consecuencias de repetidos impactos (de 11,5.9 y 5.1 pulgadas). Casi inmediatamente fueron alcanzados los cuartos de calderas 1 y 2 y el buque se detuvo, borneo hacia el segundo crucero de batalla, luego volvió con el costado al viento exponiendo la banda de babor al fuego cercano de las naves enemigas por unos diez minutos. Cuando cuatro salvos lograron nuevos impactos de la orden de prepararse para abandonar el buque”. Lamentablemente no disponía de comunicaciones internas y la orden no llegó a la mayoría de la tripulación. Algunos la interpretaron como “abandonar el buque”. Muchos heridos fueron colocados en balsas y algunos los acompañaron. Debido al fuerte viento que derivaba la nave, no los pude traer de regreso a bordo. Por último las salvas (enemigas) fueron erráticas para finalmente cesar. El buque estaba asentado pero a flote. Los incendios en el pañol de pintura y en otras partes fueron dominados con baldes de agua. El penol de proa, la cámara, la santabárbara de popa y los pañoles de esa área estaban inundados. El buque se encontraba en esas condiciones cuando, para nuestro alivio, aparecieron el *Campbell* y el *Vivacious* que recogieron a los que se encontraban en el agua”.  
En cuanto a las condiciones ambientales, el informe del Almirantazgo expresó: “Durante todas estas operaciones todos los destructores fueron considerablemente afectados por las condiciones del tiempo tanto en lo concerniente a la artillería como a los tubos lanzatorpedos. El mar cubría tanto proa como popa y la espuma invadía continuamente los puentes (abiertos). Las dotaciones de los cañones llegaron a operar con el agua a las rodillas y se experimentaron dificultades para apuntar los tubos lanzatorpedos, especialmente en el caso de la segunda división que estaba al traves del mar en la aproximación”.

(34)

En la noche del 26 al 27 de febrero el "Comando de Bombardeo" logró dos impactos en la proa del Gneisenau cuando se encontraba en un dique flotante en Kiel. Los efectos acumulativos de estas bombas, que implicaron el estallido de un pañol de munición, más los daños sufridos en Brest y las averías causadas por la mina llevaron a la conclusión que sus reparaciones llevarían por lo menos un año, cosa que los británicos ignoraban. Los trabajos, que comprendían el reemplazo de la artillería de once pulgadas por quince pulgadas, serían suspendidos en enero de 1943 y el otrora elegante y poderoso crucero de batalla, terminó ignominiosamente como un casco inerte.

(35)

En síntesis de sus conclusiones: Se criticó al "Comando Costero", porque si bien se habían producido averías que impidieron explorar la noche del 11 al 12, no se efectuaron vuelos de reconocimiento a partir del amanecer. Debieron haberse tomado en consideración las interferencias sobre los radares en la mañana del 12. En cuanto a la operación de los bombarderos pesados (en altura con desplazamiento horizontal), "las evidencias indicaron que el adiestramiento de la mayor parte del Comando de bombardeo no está destinado para atacar con efectividad, blancos navales desplazándose con velocidad durante el día". Se dieron las causas de ello: rápida expansión de la fuerza, el envío de dotaciones al exterior y el reemplazo de las severas bajas sufridas que han obligado a concentrar el adiestramiento "en su rol fundamental de bombardeo nocturno... si deben ser adiestrados en atacar blancos navales móviles, es materia de alta política, pero si se espera que tengan un rol importante en el control del mar, se debería incrementar el adiestramiento en ese aspecto, y esto solamente será hecho a expensas en su capacidad operativa en lo que es hoy considerado su primario, sino único rol".

(36)

No deja de causar extrañeza, que el tribunal haya puesto tanto énfasis respecto al bombardeo aéreo (se supone horizontal en altura) atento que la experiencias recogidas hasta entonces, en particular en el teatro del Mediterráneo, indicaban el escasísimo rendimiento de tal tipo de bombardeo sobre buques en movimiento. Ahí se había puesto en evidencia la ventaja del torpedo y del bombardero en picada para ese propósito.

bían podido infligir aviones y unidades de superficie, fueron provocadas por las minas sembradas, incluso en el transcurso de la acción, en la posible derrota de los buques alemanes. A 1955 el *Gneisenau* sufrió los efectos de una mina fuera de Terschelling, aunque los daños no le impidieron, al cabo de corto tiempo, volver a navegar a 25 nudos.

Aproximadamente en la misma área, el *Scharnhorst* sufrió las consecuencias de una segunda mina. En esta ocasión las averías fueron serias. Ambas máquinas se detuvieron, el mecanismo del timón resultó afectado y el sistema de control tiro momentáneamente fuera de combate. Recién a 1023 pudo avanzar lentamente con 1.000 toneladas de agua embarcadas, sin sus máquinas de babor. Logró entrar en Wilhemshaven en la madrugada del 13. El *Gneiseau* y el *Prinz Eugen* arribaron a la boca del Elba a 0700 (34).

Naturalmente el pasaje de las naves alemanas, aparentemente sin haber sufrido daño alguno en aguas que se suponía estaban en alto grado bajo control británico, despertó severas críticas tanto en el Parlamento como por parte de la prensa. El gobierno dispuso una investigación a cargo de un tribunal encabezado por un juez civil (35).

El tribunal reconoció que la demora en avistar al enemigo, fue la causa del fracaso y que las fuerzas involucradas fueran hechas picadillo (*sic*), dado que, como fue necesario tomar acción de inmediato, no pudieron concretarse ataques coordinados. En vista de las poderosas defensas organizadas por el enemigo, aquellos atacantes que encontraron los buques alemanes y acortaron distancias, terminaran hechos picadillo (*sic*), en clara referencia a los seis "Swordfish", conducidos por Eugene Esmonde (36).

Los profesionales navales británicos han expresado que es justo reconocer, que aun con la ventaja de la iniciativa, los planes alemanes estuvieron bien concebidos y fueron llevados a cabo con pericia y determinación.

Por su parte el Estado Mayor de la "Kriegsmarine", consideró el hecho como una victoria táctica y una derrota estratégica. La ventaja para los británicos residió en la eliminación de una amenaza latente desde Brest contra los convoyes atlánticos y el hecho que los alemanes pasaran de una actitud ofensiva a una defensiva en relación a una presunta amenaza sobre Noruega.

Independientemente de las conclusiones del citado tribunal, establecido fundamentalmente por razones políticas, en los medios profesionales, se consideró que las evaluaciones previas del Almirantazgo habían sido correctas. Que la principal causa del fracaso para dañar las naves alemanas, fue que éstas estuvieron en el mar por doce horas, cuatro de ellas diurnas, antes de ser avistadas con la consiguiente crítica a la exploración aérea. También fue objeto de crítica el hecho que más y más modernos destructores, que podrían haber sido apostados en Plymouth o Portsmouth, no fueron transferidos de la Flota Metropolitana. Se hizo notar que el desplazamiento de los torpederos "Beaufort" de la escuadrilla 42 desde Leuchars no se hizo con anticipación por expreso pedido del Almirantazgo de mantener en el N una capacidad de ataque contra el *Tirpitz*.

Finalmente, tomando en consideración que las ordenes iniciales para encarar el pasaje de naves alemanas en el canal habían sido emitidas en mayo de 1941, tanto éstas como las que siguieron no consideraron los arreglos a concretar para poner los medios navales y aéreos bajo un mando unificado, tan pronto como se tuviera noticia de las intenciones del enemigo.

## Operaciones en el litoral noruego

El 20 de febrero el Almirantazgo tuvo conocimiento del traslado de otras naves al litoral noruego. La jornada siguiente a 1110 fueron avistados el *Admiral Scheer* y el *Prinz Eugen*



El portaaviones *Victorious* en 1942.

navegando aguas afuera de Holanda acompañados por tres destructores. El "Comando Costero" de la RAF mantuvo contacto con una secuencia de máquinas, mientras se alistaban bombarderos torpederos "Beaufort" para atacar en la tarde, pero su misión de vio frustrada por las condiciones de visibilidad. El día 22, dos aviones ocupados en otras misiones descubrieron, por casualidad, las dos naves accediendo a los canales interiores. Posteriormente a 1500 los buques fueron localizados fondeados en el Grimstad Fiord, al Sur de Bergen.

El almirante Tovey, que con naves de la "Flota Metropolitana" se había desplazado a Tromsø, en el Norte, destacó el *Victorious*, el crucero *Berwick* y cuatro destructores a una posición 100 millas aguas afuera de Stadlandet con el objetivo de que los aviones embarcados atacaran las naves alemanas navegando hacia el Norte a 0100 del día 23.

El almirante británico siguió a las naves destacadas con el *King George V* como cobertura. Cuatro submarinos fueron enviados a patrullar frente a Trondheim. Las tormentas de nieve y las condiciones meteorológicas en general imposibilitaron las operaciones de búsqueda y posterior ataque.

A 0600 del día 23, el submarino *Trident*, al comando del capitán de fragata G. M. Sladen, torpedeó al *Prinz Eugen* cuando se aproximaba a los canales de entrada del puerto noruego. Los daños fueron tan serios que por un tiempo quedó inmóvil hasta que pudo desplazarse a un fondeadero seguro. El ataque significó la imposibilidad de concretar los planes alemanes de formar una fuerza con el *Tirpitz*, el *Admiral Scheer* y el *Prinz Eugen* "para llevar a cabo operaciones ofensivas y defensivas en aguas septentrionales desde Trondheim" (37).

### Ataque sobre el *Tirpitz*

Aviones de reconocimiento alemanes "FW.200", informaron la posición del convoy PQ 12 a mediodía del 5 de marzo. En el atardecer de la siguiente jornada el submarino *Seawolf* informó que un buque grande había zarpado de Trondheim. Se trataba del *Tirpitz* acompañado por tres destructores.

En la mañana de ese día los acorazados *King George V* y *Duke of York*, el portaaviones *Victorious*, el crucero *Berwick* y doce destructores se habían concentrado bajo el comando del almirante Tovey y hasta la tarde del día 7 patrullaron una línea a 50-100 millas al Sur de los convoyes en las circunstancias más peligrosas, cuando coincidieran en sus respectivos pasajes.

Poco después de la media noche del 6 al 7 de marzo, Tovey recibió del Almirantazgo el informe del *Seawolf*. Al *Victorious* le fue ordenado estar listo a llevar a cabo vuelos de reconocimiento al Sur de las rutas de los convoyes pero las condiciones del tiempo del día 8 impidieron el despegue de aviones que de otra manera probablemente habrían avistado el acorazado alemán que tampoco pudo efectuar exploración aérea con el suyo.

Las circunstancias mencionadas llevaron a que a mediodía del 7 de marzo, cuando los

(37)

La presencia de las naves de superficie germanas en Trondheim llevó al almirante Tovey a evaluar que podrían significar una amenaza para los convoyes en la ruta a Rusia entre Jan Mayen y la Isla de los Osos, de manera que en el área debían estar protegidos por naves pesadas. Para un mejor empleo de sus fuerzas, el 26 de febrero solicitó que los convoyes PQ 12 con 16 buques con destino a Rusia y el OP 8 de regreso con 15, zarparan simultáneamente el 1° de marzo de Islandia y de los puertos rusos, respectivamente. El "Comando Costero" de la RAF proveyó aviones de largo alcance "Liberator" para la vigilancia del litoral noruego.

convoyes se cruzaron en sus respectivas derrotas, unas 200 millas al SW de las Isla de los Osos, tanto éstos, como el *Tirpitz* y las naves de la Flota Metropolitana se encontraban a unas ochenta millas unos de otros.

El comandante alemán, almirante Otto Ciliax, ignoraba la presencia y cercanía de la fuerza británica. Cruzó a unas pocas millas a popa del convoy PQ 12 (con destino a Rusia) y por delante del QP 8 (de regreso). Destacó a sus destructores en misión de búsqueda, que también pasaron a escasa distancia de este último convoy. A 1630 del día 7, uno de ellos hundió un mercante ruso que se había rezagado. Poco después Ciliax dispuso el regreso de los destructores para reabastecerse de combustible. El *Tirpitz* prosiguió con la misión (38).

(38)  
El mensaje del buque ruso, fue interceptado por la fuerza británica pero la posición de la nave atacada era confusa. Marcaciones sobre emisiones de una nave alemana que podría ser el *Tirpitz* llevaron a Tovey a poner rumbo al E a 1750 y al N a partir de 2000 al tiempo que destacaba seis destructores en misión de búsqueda en la probable ruta de retorno del buque alemán, pero éste no estaba en rumbo de vuelta a su base y los destructores en su exploración hacia el N entre 0200 y 0600 del día 8, no avistaron nada.

El solitario *Tirpitz* se encontraba 150 millas al N de la Flota Metropolitana, bastante alejado de la retaguardia del convoy QP 8, mientras que el PQ 12 se alejaba con rumbo NE. Ciliax buscó hacia el N entre 0700 y 1045 del día 8 para luego poner proa al WSW hasta 1800 de ese día, para luego tras un breve cambio al SE poner rumbo al S de regreso.

El almirante británico, sin otra información de su oponente, en la medianoche del 7 al 8 de marzo, puso rumbo al S con el fin que las aguas próximas a las islas Lofoten se encontraran al alcance de los aviones del *Victorious* al amanecer (39).

Tovey, a 0400, en el convencimiento que había perdido el objetivo y al encontrarse sin destructores dispuso poner proa al SW rumbo a Islandia. Tal desplazamiento fue alterado a 1730 al recibirse un despacho del Almirantazgo que indicaba que el *Tirpitz* aún se encontraba en el área para luego, durante la noche, informar que el acorazado alemán navegaba con rumbo S, información que se ajustaba a la realidad. Al recibir el primer despacho el Comandante británico puso rumbo NE y luego del segundo, a 0243 del día 9, en dirección SE hacia las Lofoten paso obligado del objetivo que se encontraba a unas 200 millas al E de su posición.

A 0640 del 9 de marzo el *Victorious* lanzó "Albacore" en misión de reconocimiento, seguidos, a 0730, por otros doce armados con torpedos. Uno de los primeros avistó al *Tirpitz* a 0800; su informe fue captado por el líder de los segundos que cuarenta minutos más tarde hicieron contacto.

Con el objetivo navegando a 29 nudos y volando con viento de proa los "Albacore" emplearon 50 minutos para cubrir 20 millas y alcanzar la posición de lanzamiento a plena luz del día y sin cobertura de nubes, las peores condiciones para los biplanos británicos. A pesar del escaso número de atacantes y otras falencias, uno de los torpedos pasó a sólo 10 metros del blanco.

Los alemanes avistaron los aviones poco después que éstos hicieran lo propio con el acorazado por lo que se perdió el factor sorpresa, y aunque en su informe indicaron que los "Albacores" atacaron con "gran decisión y arrojo", los hechos demostraron que faltó pericia para llevar a cabo los lanzamientos (40).

El acorazado pudo esquivar los torpedos perdiéndose dos "Albacore" bajo el fuego AA de la nave alemana. El fracaso de la operación se adjudicó al bajo nivel de adiestramiento de las tripulaciones, en parte producto de la fuerte expansión del "Arma Aérea de la Flota". El Comandante de la escuadrilla de ataque era la primera vez que volaba con sus subordinados. A poco menos de dos horas de producido el ataque el *Tirpitz* alcanzó la seguras aguas del Vestfiord con destino a Narvik.

Por su parte Charles Friend, uno de los pilotos participantes, ha relatado hechos y circunstancias de esta operación que vale la pena reproducir (41).

(40)  
Según Roskill en "The War at Sea": "los aviones se aproximaron hacia la popa y a sotavento, lo que significaba que el acorazado navegaba contra el viento por lo que la velocidad relativa de aproximación fue mucho menor que si se hubiese atacado en dirección a la proa y con el viento de barlovento. De este modo el enemigo tuvo tiempo para adoptar hábiles maniobras evasivas".  
De acuerdo con el relato, parecería que para atacar con el método correcto, según Roskill, hacia la proa y con el viento a favor, los aviones que venían aproximándose lentamente hacia el objetivo, dadas las velocidades relativas, deberían haber sobrepasado al *Tirpitz* para luego retornar a su encuentro hasta las posiciones de lanzamiento. La pregunta implícita sería: ¿Era esa maniobra posible? Son varios los factores a considerar, pero las fuentes consultadas no se han detenido a analizar estos aspectos.



El *Tirpitz* fondeó aguas afuera de Narvik esa noche del 9 de marzo, mientras que la fuerza británica arribó a Scapa Flow la siguiente jornada (42).

El frustrado ataque aeronaval al *Tirpitz*, que no dejó satisfechos a los mandos navales británicos, tuvo efecto sobre los conductores de la guerra en Alemania. Apreciaron que el acorazado había escapado por escaso margen a una suerte similar a la corrida por el *Bismarck*. El propio Hitler dispuso que no saliese al mar abierto si se sabía que el enemigo disponía de un portaaviones en una fuerza. Como consecuencia de tal decisión no volvería a darse la oportunidad de otro ataque por aviones navales en el mar y por dos años constituiría una amenaza latente para los convoyes a Rusia, aunque sólo en una ocasión daría motivo a una alarma que, mal evaluada, conduciría al desastre del convoy PQ 17 (43).

La amenaza latente del *Tirpitz* sobre los convoyes a Rusia intentó ser neutralizada con ataques por parte de la RAF. El 31 de marzo partieron 33 bombarderos "Halifax". Las malas condiciones del tiempo hicieron que la mayoría de los aviones no pudieran identificar el blanco y los que pudieron lanzar sus bombas no provocaron daño alguno. Se perdieron cinco aviones. Las incursiones se repitieron los días 28 y 29 de abril. En éstas los atacantes debieron enfrentar un intenso fuego AA, mientras que el blanco fue protegido por cortinas de humo. No se lograron impactos y en las dos jornadas fueron abatidos siete bombarderos.

Para fines de marzo de 1942 el *Victorious* tuvo que ser sometido a reparaciones como consecuencia de los daños sufridos por un temporal. Para cubrir su ausencia de la "Flota Metropolitana", los EE.UU. facilitaron el *Wasp* (BCN N° 788). Sus escuadrillas de "F4F Wildcat", "SBD Dauntless" y "TBD Devastator" no tuvieron oportunidad de entrar en acción en aguas septentrionales. En abril fue destinado a transportar "Spitfire" desde el Clyde a Malta llevando a cabo dos de estas misiones hasta mediados de mayo, cuando fue requerido en el Pacífico. [ : " : ]

(41)

"El portaaviones lanzó los doce "Albacore" armados con torpedos, divididos en dos grupos (6 aviones) a su vez divididos en dos subgrupos, liderados por los oficiales más antiguos y no por los de más experiencia según, era costumbre en la flota".

"La primera experiencia descorazonante fue volar a 90 nudos contra un viento en contra de 35 hacia un objetivo que navegaba a 29 nudos en alejamiento, de manera que nuestra velocidad de aproximación era de unos 30 nudos. Avistamos al Tirpitz y un destructor y desde nuestra baja cota de aproximación nos elevamos para comenzar el ataque, maniobra que condujo a la formación de hielo en las alas para entrar luego en la protección visual dada por el manto de nubes. Para el ataque, el primer subgrupo lo haría sobre babor, mientras que el otro lo llevaría a cabo en la banda contraria".

"La teoría del ataque con torpedos indicaba entonces, que todos los aviones debían descender hasta el nivel de lanzamiento, del orden de 50 a 100 pies, tan cercanos uno del otro como fuese posible para dejar caer las armas según un patrón en forma de abanico y por el través de su proa de manera de dificultarle la maniobra de "peinar las trayectorias". Luego, todos cayendo en alejamiento, de manera de presentar un máximo de blancos evasivos a los artilleros AA. El mayor peligro lo corrimos durante los pocos segundos de apuntar y lanzamiento, cuando los pilotos debían volar rectamente, nivelados, muy bajo y muy lento. La distancia óptima de lanzamiento era de 800 a 1.000 yardas, y el adiestramiento de nuestros pilotos y el ajuste de las miras estaban basados en ello".

"El ataque de los primeros seis "Albacore", liderado por un jefe con escasa experiencia, fue mal coordinado y los torpedos lanzados a demasiada distancia. Ningún avión fue alcanzado".

"Los dos subgrupos liderados por el capitán de corbeta P. Sugden, realizaron el ataque en forma coordinada, aunque a gran distancia, pero no a tanta como la de los primeros aviones. Los seis "Albacore" lanzaron juntos según un patrón apropiado. El Tirpitz estaba cayendo a estribor y todos los torpedos erraron. Estos dos subgrupos perdieron un avión cada uno como consecuencia del fuego AA".

"El informe y disección del fiasco terminó con el pase de lista de las dotaciones sobrevivientes reunidas en el alcázar del *Victorious* donde fuimos tratados por oficiales anti-guerra de una manera muy recriminatoria. Recibimos por todos nuestros

esfuerzos y la pérdida de seis hombres una severa reprimenda. No podía dejar de comparar lo que estaba sucediendo con los errores que condujeron al ataque del Sheffield confundiendo con el *Bismarck* (BCN N° 797, página 156). En aquella ocasión el comandante del *Ark Royal*, capitán Maund, había sido tan comprensivo que hizo que las contrariadas dotaciones sintieran que se encontraba con ellos cuando volaban, y Sir James Somerville, el comandante de la "Fuerza H", asumió la responsabilidad del error. En esta operación contra el Tirpitz, la principal causa del fracaso, no fue el desempeño de las dotaciones aéreas, sino la decisión de anteponer la antigüedad sobre la experiencia para la designación de los líderes. Ésa fue su culpa y no la nuestra."

Anteriormente Charles Friend, proveniente del *Ark Royal*, el único oficial participante de los ataques sobre el *Bismarck* y el Tirpitz, había hecho notar que en relación con el otro portaaviones, el *Victorious* era un malhadado buque.

(42)

Para los británicos quedaba la posibilidad de interceptarlo cuando retornara a su apostadero en Trondheim. El día 13 destacaron ocho destructores para patrullar las aguas al S. del Vestfjord y a los submarinos la misión de atacarlo cuando abandonase las aguas protegidas de los canales noruegos. El Tirpitz zarpó a 2300 del día 12, navegando a alta velocidad y próximo a la costa en condiciones de muy escasa visibilidad, aunque posteriormente la reconstrucción de las derrotas indicó que había pasado muy cerca de los submarinos, y que éstos no tuvieron oportunidad y el acorazado arribó a su apostadero a 2100 del 13. Las condiciones meteorológicas determinaron que recién el 18, un avión del "Comando Costero" comprobó que se encontraba en Trondheim.

(43)

Los almirantes Raeder y Ciliax enfatizaron respecto a los riesgos que implicaban las incursiones de las naves de superficie al carecer de un portaaviones y la adecuada cooperación por parte de las máquinas con base terrestre. Por lo tanto, su único acorazado no debía ser arriesgado y futuras incursiones debían quedar reservadas a otras naves. Según Roskill, en "The War at Sea", Hitler dio la orden de reiniciar los trabajos para terminar el portaaviones Graf Zeppelin (BCN N° 787) y que otros buques fueran modificados con igual propósito, pero esos trabajos no fueron seriamente encarrilados y en marzo de 1943, el alistamiento del Graf Zeppelin fue nuevamente suspendido.