

ALAS SOBRE EL MAR EN LA 2DA. GUERRA MUNDIAL PORTAAVIONES EN ACCIÓN

EUGENIO L. BEZZOLA

HMS VICTORIOUS. AGOSTO DE 1942. PARTE 2

Para las operaciones de este portaaviones entre mayo de 1941 y mayo de 1942, ver BCN N° 804

Para las operaciones de este portaaviones y otras actividades aeronavales en junio de 1942 ver BCN N° 805

Operación Pedestal (11 al 13 de agosto de 1942)

La imperiosa necesidad de asegurar la supervivencia de Malta determinó la decisión de enviar un convoy fuertemente protegido, para lo que fue necesario destacar unidades de la Flota Metropolitana y de la Flota Oriental (Eastern Fleet) para reforzar los buques del Mediterráneo occidental. De la primera procedieron el *Victorious* (buque insignia del almirante portaaviones, A. L. St. G. Lyster), y el acorazado *Nelson*, mientras que el *Indomitable* vino del Índico, para unirse al portaaviones *Eagle* y al acorazado *Rodney*. Por otra parte, como era necesario reponerle a Malta cazas Spitfire, que en esa época se perdían a razón de 17 por semana, el portaaviones *Furious* transportaría 38 máquinas de ese tipo.

Después de la dolorosa experiencia ártica con el PQ 17 (BCN N° 805), los convoyes a Rusia fueron suspendidos, circunstancia que permitió destacar unidades de la Flota Metropolitana para esta operación.

La operación de tres portaaviones de flota procedentes de tres fuerzas distintas requería una ejercitación previa para unificar procedimientos, para lo cual a partir del 8 de agosto se llevó a cabo al W de Gibraltar la Operación Bellows en la que participaron cinco portaaviones y sus buques escolta. Al darse por terminada la misma, el *Furious* transfirió los Sea Hurricane de la escuadrilla 804 al viejo *Argus*, que tomó rumbo al Reino Unido mientras que el primero puso proa al peñón para embarcar los Spitfire de la RAF con destino a Malta.

También formaron parte de la fuerza principal de cobertura del convoy de catorce buques mercantes, los cruceros *Sirius*, *Phoebe* y *Charybdis* y doce destructores. La escolta cercana en el trayecto total hasta Malta estaba dada por los cruceros *Nigeria*, *Kenia*, *Manchester* y *Cairo* (AA) y doce destructores.

Entre estos últimos se encontraba el *Ledbury*, al comando del capitán de corbeta Roger Hill, que después de haber participado en la escolta de los convoyes en el Ártico con destino a Rusia, PQ 15, PQ 16 y el desafortunado PQ17 (BCN N° 805), había sido destinado al Mediterráneo.

Dos petroleros protegidos por cuatro corbetas navegarían con la fuerza principal para aguardar en la ruta del convoy y reabastecer a las escoltas como fuese necesario.

Ocho submarinos fueron asignados para esta operación. Parte de ellos fue destinada a pa-

El contraalmirante (R) Eugenio L. Bezzola egresó de la Escuela Naval Militar 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 de la Armada y la Jefatura de Logística del Estado Mayor General de la Armada, que fue su último destino en actividad antes de pasar a situación de retiro, a su solicitud, en abril de 1984.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 807

Enero/abril de 2004

Recibido: 2.9.2003



El petrolero *Ohio* entra al Grand Harbour, Malta, el 15 de agosto de 1942.

trullar en las inmediaciones de las bases navales italianas, mientras que otros formarían una cortina al N de la angostura entre Túnez y Sicilia para interceptar posibles unidades de superficie enemigas que intentaran atacar en esa crítica parte en la ruta del convoy.

Por su parte, unidades con base en Malta barrerían las posibles minas en los canales de acceso y conducirían los mercantes al Grand Harbour, medida adoptada para evitar lo ocurrido con el convoy enviado en junio.

Unidades de la Flota del Mediterráneo con base en Alejandría llevarían a cabo una maniobra de distracción. Al tiempo que las fuerzas involucradas en Pedestal cruzaban el E de Gibraltar, zarpó de Port Said un convoy fingido, con una escolta de cruceros y destructores bajo el comando del almirante Vian. En la siguiente jornada emprenderían el regreso. La fuerza de Vian llevó a cabo un bombardeo sobre Rodas, en la jornada del 13 de agosto, para mantener al enemigo especulando sobre las reales intenciones de los británicos.

En conjunto los tres portaaviones de flota contaban con 46 Sea Hurricane, 18 Fulmar, 6 Martlet II y 38 Albacore.

Victorious: Escuadrilla 809, doce Fulmar; Escuadrilla 884, seis Fulmar; Escuadrilla 885, 6 Sea Hurricane; Escuadrilla 817, dos Albacore (nueve habían sido destacados); Escuadrilla 832, doce Albacore.

Indomitable: Escuadrilla 800, doce Sea Hurricane; Escuadrilla 806, seis Martlet (Grumman Wildcats); Escuadrilla 880, doce Sea Hurricane; Escuadrilla 827, doce Albacore; Escuadrilla 831, doce Albacore.

Eagle: Escuadrilla 801, doce Sea Hurricane (otros cuatro en reserva); Escuadrilla 813, cuatro Sea Hurricane.

Sea Hurricane, caza monoplace; Fulmar, caza biplaza; Martlet, caza monoplace; Albacore, biplano bombardero torpedero triplaza.

El comando de la Operación Pedestal estaba a cargo del vicealmirante E. N. Syfret con su insignia en el acorazado *Nelson*.

Durante el desplazamiento del convoy desde el Reino Unido a Gibraltar, el comandante británico dispuso una serie de ejercitaciones con bruscos cambios de rumbo y otras maniobras que según expresaría en su informe "se logró una eficiencia (en esos aspectos) comparables con la de una flota".

Los mercantes británicos que formaban parte del convoy eran: *Port Chalmers*, en el que enarbolaba su insignia el comodoro, capitán de fragata A. G. Venables; *Rochester Castle*,

Decaulion, Glenorchy, Empire Hope, Wairangi, Waimarama, Melbourne Star, Brisbane Star, Dorset y Clan Ferguson. De origen estadounidense pero “chateado” por el Ministerio de Transporte, operado por una tripulación británica y bajo el comando del capitán D. W. Mason de la Eagle Oil & Shipping Company, el petrolero Ohio, que llevaba 11.000 toneladas de kerosene y fuel-oil, tan vitales para la supervivencia de Malta como los víveres que trasportaban los otros buques. El *Santa Elisa* y el *Ameria Lykes*, enarbolaban el pabellón de los EE.UU.



Portaaviones *Eagle*.

Los preparativos del Eje

La interceptación de comunicaciones radioeléctricas permitió a la Armada italiana, enterarse anticipadamente que se encontraba en gestación una importante operación naval en el Mediterráneo occidental y en virtud de la situación de Malta no les fue difícil llegar a una evaluación correcta. Sus apreciaciones quedaron confirmadas cuando tomaron conocimiento que un convoy con una considerable escolta cruzaba el Estrecho de Gibraltar durante el 9 y el 10 de agosto. Las previsiones en cuanto a capacidad aérea italo-germana dieron lugar a la asignación de 784 bombarderos, bombarderos en picada y torpederos (456 alemanes y 328 italianos) que sumados a las máquinas de otros servicios y misiones significaban un total de unos mil aviones.

La amenaza aérea alemana estaba dada por el Fliegerkorps II, de la “Luftflotte” 2 al mando del “general-feldmarschall” Albert Kesselring, con bases en Catania, Trapani, Comiso, Gerbini y San Pietro que contaba con aviones Bf 109F-4 y 5 (cazas monomotores), Bf 110D-3 (cazas bombarderos bimotores), Ju 88^a-4, Ju 88D-4-5 y 6 (bombarderos bimotores), Do 17Z-10 (bombardeo y reconocimiento) y Ju 87D-1 (bombarderos en picada) y que, para enfrentar la fuerza británica, fue reforzado con veinte Ju 88^a-4 provenientes del FIKps. X, en Creta; diez He 111H-6 (bombarderos bimotores) y Ju 88^a-17 fueron proporcionados por la Escuela de Torpedeo de Grosseto; y una escuadrilla de la StG 3 (escuadra de bombardeo en picada), que descansaba en Sicilia, recibió orden de alistarse.

Tres submarinos germanos y seis italianos fueron apostados entre las islas Baleares y las aguas argelinas; once sumergibles peninsulares ubicados en la aproximación a la angostura entre el extremo sudoccidental de Sicilia y el cabo Bon en Túnez, mientras que otros patrullaban los accesos a Malta. Se estableció un campo minado en las cercanías del citado cabo y al sur del mismo se dispusieron 23 lanchas torpederas listas a emboscar al convoy. Una fuerza de tres cruceros pesados, tres livianos y 12 destructores fue prevista para interceptar al S de las isla de Pantelleria.

Desarrollo de los acontecimientos

La formación británica cruzó el Estrecho de Gibraltar la noche del 9 a 10 de agosto navegando en el Mediterráneo tan cerca como era posible de las costas argelinas y en condiciones de baja visibilidad dada por una espesa niebla, por lo que pasó inadvertida hasta la tarde de ese día cuando los italo-alemanes recibieron información de un avión comercial francés.

Cabe recordar que Argelia era entonces una posesión francesa que respondía al gobierno del mariscal Pétain, establecido en Vichy, que mostraba abierta simpatía por Alemania y particular animadversión hacia los británicos.

Durante la mañana del once hicieron su aparición los primeros exploradores, que fueron alejados por los cazas de los portaaviones.



Portaaviones *Eagle*.

Poco después del mediodía el *Furious* inició el lanzamiento de los Spitfire a unas 550 millas de su destino.

A las 1315, el submarino *U 73* en una impecable maniobra logró eludir las escoltas y después de superar las columnas de buques mercantes lanzó cuatro torpedos sobre el *Eagle*, que se hundió en ocho minutos, (BCN N° 794, página 297), a unas ochenta millas al Norte de Argel. Los aviones que se encontraban en el aire anaviza-

ron en los otros portaaviones. La dotación de esta nave era de 16 Sea Hurricane más cuatro de reserva. El *Eagle* fue el último portaaviones de flota perdido por británicos en la 2da. Guerra Mundial.

"El primer terrible acontecimiento tuvo lugar a las 1315 del martes. Un submarino logró ubicarse dentro de la cortina y la primera noticia de su presencia fue ver al Eagle escorándose hacia estribor." (George Blundell segundo comandante del acorazado Nelson)

"Fue alcanzado por cuatro torpedos y presentaba una terrible imagen mientras se inclinaba más y más hasta quedar invertido y hundirse con horrible rapidez. Se podían ver hombres y aviones cayendo desde su cubierta de vuelo a medida que se volcaba." (Teniente Lumsden, oficial de navegación del crucero Phoebe)

"Se fue en ocho minutos. Eso lo hace a uno estremecer. Si alguien tomó un film debería ser mostrado en todo el país, y en especial al director de Construcciones Navales y su departamento. Recuerdo haber pensado en los hombres atrapados en su interior. Vi a Skinner, el constructor, con la apariencia de un hombre que ha sufrido una terrible pesadilla. Estaba blanco y transpirante y le oí decir: 'Ellos no deben haber tenido cerradas las portas estancas'." (George Blundell)

A la caída de la tarde, el *Furious*, concluida su misión, retornó a Gibraltar con su escolta de ocho destructores.

Uno de ellos, el *Wolverine*, al mando del capitán de corbeta P. W. Gretton, a 0100 de la siguiente jornada, embistió al submarino italiano *Dagabur* a alta velocidad, sufriendo daños importantes.

El vicealmirante Syfret recibió información advirtiéndole que ataques con aviones enemigos tendrían lugar en el anochecer. Dispuso sus destructores en formaciones de alerta de la aproximación de aviones y cortina AA.

A las 2045, 36 bombarderos Heinkel 111 y torpederos bombarderos Junker 88 llevaron a cabo el primer ataque aéreo sin ocasionar daños, mientras que cuatro de ellos fueron derribados por el fuego de los buques.

"Esa noche tenía previsto dar a la dotación una última exhortación al coraje ('pep talk') pero no fue posible. A las 2030 sonaron las alarmas. Entonces ocurrieron las dos horas más excitantes de mi vida. Alrededor de las 2100, dos torpedos erraron al acorazado por tan escaso margen como el de ningún otro buque. Uno cruzó por la proa apreciándose las burbujas de su trayectoria debajo del casco, y el otro pasó a popa. No nos alcanzaron por unos pocos pies. Las bombas caían por todas partes. A 2115, cuando se incrementó la oscuridad, la barrera establecida por la flota y su cortina era estéticamente una de las más fantásticas, más hermosa y maravillosa que yo haya visto: el mar púrpura, el cielo negro, rojo en el oeste, perlas y rubíes de los collares de trazadoras, ominosos estallidos en el cielo, y los oscuros buques pequeños." (George Blundell)

"Los que habían observado todo esto tenían en su rostros la apariencia de haber visto una visión, la clase de expresión que un hombre puede mostrar en su rostro después de haber visto al Todopoderoso." (George Blundell)

En la mañana del día doce los ítalo-alemanes intentaron otro ataque pero los aviones fueron mantenidos a distancia por los cazas embarcados. A mediodía, con la participación de unas 80 máquinas, protegidas por numerosos cazas, pusieron en escena una combinación de tácticas para superar las defensas AA. Inicialmente, dos aviones italia-



Portaaviones *Victorious*, *Indomitable* y *Eagle* en el comienzo de la Operación Pedestal.

nos dejaron caer a proa del convoy dos “motobombas F”, denominación que correspondía a torpedos que corrían en círculos obligando a maniobrar para evadirlos con la consiguiente alteración en la formación.

Participó en el ataque un Savoia 79 que llevaba una bomba pesada a ser radiocontrolada por un bote volador Cant, pero el sistema falló y el Savoia, al dirigirse hacia la costa, terminó estrellado en suelo argelino.

Posteriormente 42 torpederos atacaron desde ambas bandas seguidos por bombarderos en picada y cazas Reggiane 2001 de alta velocidad, cada uno portador de una bomba perforante. El ataque se desarrolló durante dos horas con la pérdida del mercante *Decaulion* dañado y posteriormente alcanzado por un torpedo cerca de la costa tunecina.

Fue una formación de 37 bombarderos en picada germanos la que logró el primer impacto en una nave mercante. Arribaron precisamente cuando se alejaban los torpederos italianos y once de ellos lograron superar la barrera de cazas para concentrar su ataque en el *Decaulion* que encabezaba la columna de babor del convoy. El buque fue alcanzado por una única bomba que atravesó su casco sin estallar mientras que caídas cercanas lo sacudieron y destruyeron un bote salvavidas. El capitán Ramsay Brown, un veterano en convoyes sujetos a ataques aéreos, ordenó detener máquinas para luego bajar a evaluar los daños que no fueron lo suficientemente importantes como para impedir la navegación. Pero surgió un problema con algunos miembros de la dotación. Parte de la anterior, acostumbrada a los avatares de la guerra, había sido reemplazada y algunos tripulantes entraron en pánico y arriaron dos botes alejándose del *Decaulion*, de manera que cuando se decidió seguir, se perdió una hora en recuperarlos. Alejado del convoy, y con la escolta del destructor *Bramham*, el *Decaulion* puso proa hacia la costa tunecina con la intención de pasar inadvertido para los aviones enemigos, que no demoraron en ubicarlo y volvió a sufrir los efectos de caídas cercanas de bombas por parte de dos máquinas, que no le impidieron proseguir a doce nudos. Cercano el anochecer sufrió el ataque de dos aviones torpederos y al ser alcanzado por uno de ellos se incendió el cargamento de combustible aviación y kerosene, que llevaba en envases de cinco galones. Las llamas alcanzaron la altura de los mástiles y ante la posibilidad del estallido de su carga de municiones y explosivos se dio la orden de abandono. La tripulación fue rescatada por el *Bramham*.

En circunstancias que el *Victorious* se encontraba en la maniobra de anavizaje de sus Hurricane, se aproximaron dos caza bombarderos Re 2001 cada uno armado con una bomba capaz de provocar graves daños en la cubierta de vuelo y los aviones en ella. Una hizo impacto en la cubierta del portaaviones, pero no estalló y el blindaje de la misma determinó que se fragmentara sin provocar averías.

“El miércoles estuvimos en condición de primer grado de defensa AA durante toda la jornada. En esos días incluía las torres de 16 pulgadas, porque disparábamos granadas regladas para estallar a 3.000 yardas. Nuestra barrera de ese calibre era muy efectiva contra los aviones torpederos que aparecían volando bajo sobre el horizonte. Provocaban el despliegue de cortinas de agua y espuma a través de las cuales los aviones parecían

Indomitable bajo bombas alemanas, visto desde el *Victorious*. 12 de agosto de 1942.



poco dispuestos a volar. Nuestros cazas decolaban y anavizaban durante todo el día y frustraron la mayoría de las formaciones enemigas antes que pudieran alcanzarnos. Aquellos que lograban sobrepasar recibían una buena "fumigación" ("a good dusting") de los destructores. Ninguno llegó cerca nuestro excepto tres que finalmente fueron abatidos por la AA. El mercante Decaulion sufrió las consecuencias de una caída cercana de una bomba (efecto mina) y se rezagó siendo finalmente hundido por un submarino. Nosotros tuvimos tres caídas cercanas de bombas en nuestro costado de babor y más tarde varias a proa babor. Después de las 19 se produjo un violento ataque, conté alrededor de una docena de aviones torpederos en aproximación a popa estribor, pero fueron rechazados por la barrera de proyectiles de 16 pulgadas. Inmediatamente después, catorce Stukas alcanzaron al Indomitable acercándose desde el sol." (George Blundell)

En su avance hacia el E el convoy había alcanzado el área donde estaban desplegados submarinos italianos. Los destructores se mantuvieron activos investigando ecos sonar y una multitud de falsas alarmas, lanzando cargas de profundidad como disuasión. A 1640 una estela de torpedo fue avistada desde el *Tartar* y más tarde se avistó un periscopio desde el destructor que lo seguía. El sumergible *Elmo* resultó dañado como consecuencia del ataque que siguió pero pudo alejarse.

Casi simultáneamente, en el otro lado del convoy, el *Ithuriel* avistó el periscopio y la parte superior de la torreta de un sumergible que se dejó ver por un momento y que finalmente se vio obligado a emerger como consecuencia del ataque a que fue sometido

El destructor, al mando del capitán de corbeta D. H. Maitland Makgill Crichton, embistió y hundió el *Cobalto*, sufriendo a su vez importantes averías; a juicio del vicealmirante Syfret, un método demasiado costoso para proceder con un submarino que había emergido después de un ataque con cargas de profundidad.

A las 1835 del mismo día unos cien Ju.87 y Ju.88 y Savoia SM.79 protegidos por cazas repitieron la maniobra de atacar de distintas direcciones. Un grupo de bombarderos a popa del convoy, volando desde el sol, y torpederos atacando sobre ambas bandas desde proa, provocaron un comentario elogioso del almirante Syfret por la excelente sincronización. Se perdió el destructor *Foresight*, capitán de corbeta R. A. Fell, alcanzado por un torpedo que provocó averías de tal magnitud que obligaron su posterior hundimiento.

El portaaviones *Indomitable* recibió la atención de cuatro Ju.88 y ocho Ju.87 que según su comandante, capitán de navío T. H. Troubridge, “aparecieron súbitamente desde el sol”, picando sobre la popa del buque. Los Ju.87 dejaron caer sus bombas perforantes desde mil pies; tres de ellas hicieron impacto en la cubierta de vuelo dejándola inoperable. Los aviones en vuelo anuvieron en el *Victorious*.



Victorious en 1942.

Según otras fuentes, dos bombas alcanzaron la cubierta de vuelo, una a proa y otra a popa mientras que un tercera estalló en el costado provocando un rumbo de 30 pies a popa. El *Indomitable* sería reparado posteriormente en los EE.UU.

Estas acciones se prolongaron por 25 minutos. De los sesenta aviones de caza remanentes después del hundimiento del *Eagle* se habían perdido doce, estimándose las pérdidas de los italo-alemanes en treinta. Cinco de ellos por el teniente R. J. Cork de la Reserva Naval Voluntaria (RNVR), que el día 12 despegó en cuatro ocasiones en el único Sea Hurricane IC de la dotación del *Indomitable*.

“El Indomitable se perdió de vista, porque todo lo que veíamos eran columnas de agua y espuma. Cuando desaparecieron, el portaaviones todavía estaba allí pero con incendios a proa y popa de la isla y grandes columnas de humo desprendiéndose de su cubierta de vuelo. Al Nelson y al Rodney les fue ordenado abandonar el convoy y retornar para protegerlo, porque el almirante temía que se produjera una ataque con torpedos para acabarlo. Nos alejamos a 20 nudos con el Indomitable, Victorious, Rodney, Scylla, Phoebe y la cortina de destructores.” (George Blundell)

El ataque aéreo cesó a las 19 y poco después, al alcanzar un punto a unas 20 millas al W del canal Skerki, entre Túnez y el extremo occidental de Sicilia, la fuerza de cobertura principal emprendió el regreso prosiguiendo el convoy con la escolta que lo acompañaría hasta las proximidades de Malta desde donde contarían con protección aérea de la RAF, dentro del radio de acción de sus aviones (entre 170 y 200 millas). Con su insignia en el crucero *Nigeria*, el contraalmirante H. M. Borrough, comandante de la Fuerza X, se hizo cargo del convoy, con los cruceros *Kenya* y *Manchester*, el crucero AA *Cairo* y doce destructores.

Según lo planificado el convoy sería aguardado por una flotilla de barreminas con base en Malta, mientras que la RAF, desde la isla, daría protección con bimotores Beaufighter y cazas Spitfire.

Al tiempo que la fuerza principal de cobertura retornaba hacia el W, el convoy comenzó a pasar de una formación de cuatro columnas a dos. A pesar del adiestramiento previo en este tipo de maniobra siempre se producía alguna pérdida temporal de unidad en el convoy y de cohesión con las escoltas. Las circunstancias se dieron para que entraran en acción los submarinos *Axum*, teniente Donato Ferrini, y *Dessié*, teniente Renato Scandola. El primero avistó el convoy a 1820 y tomó rumbo de aproximación.

Los registros del *Axum* indican:

- 1841 Se altera el curso para acercarse.
- 1850 Acimut del humo en 300°, inmersión a 20 m y rumbo 030 a máxima velocidad.
- 1927 Profundidad de periscopio. Las formaciones enemigas desplegadas en acimut 290° – 010°, distancia 8.000 m, curso 110°. Se altera a un curso paralelo para estudiar situación.
- 1933 Información actualizada. Rumbo del enemigo 140°, ha alterado el curso a estribor en el intervalo de 30°. Se cambia el rumbo propio a 180°. Se establece que la formación comprende unos quince vapores, dos cruceros y numerosos destructores. Se desplazan en tres columnas con los vapores repartidos en las mismas, los dos cruceros en el centro y los destructores en columnas externas. Se

- comprueba algo más allá, pero imprecisamente por estar enmascarado por otras naves, un buque con tres mástiles canasto, similar a los de los acorazados americanos. Posibilidad de sólo evaluar rápidamente una apreciación general, dado que en el mar calmo la estela del periscopio es apreciable aun a velocidad mínima.
- 1937 Distancia actualizada 4.000 m. Rumbo del enemigo 140°. Se altera el rumbo propio a 220° para alcanzar posición de ataque.
- 1942 Después de una rápida verificación a profundidad de periscopio, inmersión a 15 metros y avance adelante a media velocidad con los dos motores para aproximarse.
- 1948 Profundidad de periscopio. Ángulo de marcación del crucero en segunda columna, 28°. En la columna más próxima, a proa y popa del crucero se observan, respectivamente, un destructor y un gran buque mercante.

A 2000, cuando el convoy pasaba de una formación de cuatro columnas a dos con el fin de seguir a los barreminas asegurando un canal sobre las aguas poco profundas del banco Skerki, el crucero *Nigeria*, el crucero AA *Cairo* y el petrolero *Ohio* fueron alcanzados por torpedos. El almirante se trasladó del primero al destructor *Ashanti* y el *Nigeria* debió retornar a Gibraltar escoltado por dos destructores, mientras que el segundo, con su popa volada, tuvo que ser hundido, dándose además la circunstancia negativa concurrente de ser los dos únicos buques con equipos de comunicaciones aptos para el enlace con las máquinas de la RAF procedentes de Malta.

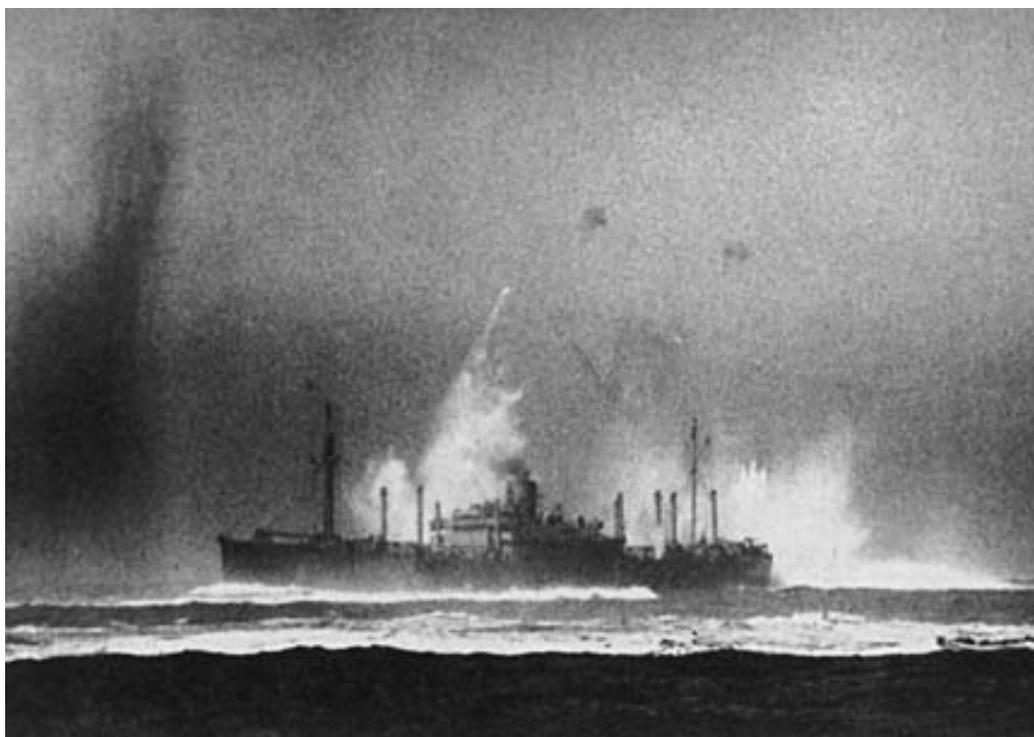
El *Ohio* sufrió averías en el mecanismo del timón. Se detuvo repentinamente, forzó a su matalote de popa, el *Empire Hope*, a poner sus máquinas en reversa toda para evitar la colisión. Otros cayeron para “peinar” posibles torpedos y en consecuencia se perdió el orden de la formación.

En el *Axum* se registraron los siguientes datos:

- 1955 Lanzamiento desde los tubos de proa en orden 1,4,3,2. Uno y dos puntería directa; tres y cuatro cinco grados a estribor y babor respectivamente. Me retiro inmediatamente después de los lanzamientos. Distancia de lanzamiento a la primera columna, 1.300 m; al crucero 1.800 m. 63 segundos después del lanzamiento se oye el primer estallido; a 90 segundos dos casi simultáneos. Estos tiempos me llevan a presumir un impacto en una unidad de la primera columna y sucesivamente en una de la segunda columna. En función de la velocidad de los torpedos, la distancia de lanzamiento ha sido inferior a la estimada, siendo en realidad alrededor de mil metros respecto a la primera columna y 1.400 respecto a la segunda.
- Cuatro minutos y 30 segundos después del lanzamiento y a 65 metros de profundidad tiene lugar un ataque con bombas de profundidad. Me sumerjo a 100 m y paro la propulsión. Ataques deliberados se prolongan por dos horas. Se comprueba que cada vez que el submarino sube a 80 – 90 m las señales “Asdic” son escuchadas claramente. Decido permanecer entre 100 y 120 m, particularmente cuando a 2135 pasan naves sobre nosotros de proa a popa y además del sonido de las hélices se oye claramente otro como un alambre vibrante, lo que me lleva a suponer que proviene de un barrido explosivo.
- Después de las 2215 la caza se desvanece en alejamiento.
- 2250 Superficie, 3.000 m a proa un gran buque en llamas. A proa estribor, otro con incendios a bordo produciendo mucho humo. 70° a babor proa, un tercer buque ya quemado pero aún despidiendo humo gris casi negro. Las llamas de la primera nave me iluminan claramente y a popa inmediatamente veo dos destructores aproximándose, haciendo señales. A pesar que me es esencial recargar los botellones de aire y las baterías, me sumerjo para no ser atacado y me alejo del área.

El *Dessie* lanzó su torpedos casi simultáneamente con el *Axum*, pero se ha considerado que fueron los torpedos de éste los que alcanzaron a los tres buques mencionados.

Con la desaparición de los dos únicos buques con facilidades para dirigir los aviones con base en Malta (los cruceros *Nigeria* y *Cairo*) y poco después que los cazas habían regresado a la isla, a 2030, desde el oscurecido E se hicieron presente veinte Ju.88 y torpederos italianos Savoia. El *Empire Hope* estalló en llamas al ser alcanzado por una bomba y tuvo que ser abandonado; permaneció a flote hasta medianoche, cuando fue hundido por un torpedo del submarino *Bronzo*. El *Clan Ferguson* y el *Brisbane Star* fueron alcanzados por torpedos, ya sea por los Savoia o el submarino *Alagí*. El primero se hundió y el *Brisbane Star*, aunque averiado, pudo navegar por su cuenta rumbo a Malta. A las 2115 un torpedo lanzado por el submarino hizo impacto en el crucero *Kenya*, que pudo seguir con el convoy.



Bombas sobre el mercante *Dorset*. Fue hundido el 13 de agosto de 1942.

El comandante del *Alagi*, teniente Sergio Puccini, registró en la bitácora.

- 0900 Se comienza a escuchar explosiones que durante el transcurso del día se hicieron más frecuentes y fuertes. Se tomó rumbo al sector SE del área de patrulla en la que se estima se encontrará el convoy a la puesta del sol.
- 2000 Periscopio mediante se observa en marcación 300° una alta columna de humo y poco más tarde los mástiles de buques distantes unos 20.000 m. Se tomó rumbo al mismo.
- 2020 Convoy atacado por aviones. Violenta reacción antiaérea. Todos los buques caen simultáneamente a estribor tomado rumbo S. Un destructor es alcanzado por una bomba. Puedo contar quince naves que comprenden cruceros destructores y mercantes.
- 2040 Los buques alteran nuevamente el rumbo. Cerca de la cabeza un crucero de la clase Southampton. Distancia 8-10.000 m. Maniobra para atacar este buque.
- 2100 (Alrededor de las). Comienza el tercer ataque aéreo, más intenso que los anteriores; dos mercantes son alcanzados e incendiados. Un destructor se detiene probablemente para prestar ayuda. Una lluvia de bombas que caen cerca de otras naves produce altas columnas de agua, algunas de ellas a no más de 3 o 4.000 m del submarino. El crucero que tiene un mercante muy cercano a proa parece haber reducido la velocidad, para mantenerse con el convoy, disperso a causa del violento bombardeo.
- 2105 Rumbo 214°; distancia 1.500 – 2.000 m. Lanzo cuatro torpedos al crucero. Mientras me retiro se oyen tres explosiones, completamente distintas de aquellas escuchadas durante el bombardeo. Dado que debido a la dispersión, el crucero pudo no haber sido alcanzado por tres torpedos, creo que debo haber alcanzado al mercante inmediatamente a proa del mismo. Alejado y asentado en el fondo a 90 m.
- 2126 Se oye una muy violenta explosión. Mientras tanto en los hidrófonos se oyen otras unidades cruzando el área. Debe ser un segundo grupo de buques con rumbo a cabo Bon.
- 2315 Superficie. El horizonte entre marcaciones 180° y 240° es una continua línea de llamas de buques incendiados hundiéndose.
- 2350 Se produce la voladura de un buque incendiado.
Submarinos *Alagi* y *Axum*. Desplazamiento 695/855 toneladas. Eslora 60,18 m; manga 6,45 m. Velocidad 14/7,5 nudos. Armamento: 1 pieza de 100 mm; 2 de 13,2 mm; seis tubos de 533 mm a proa y dos a popa; 12 torpedos. Dotación: 4 oficiales y 40 tripulantes.

Transcurridos los ataques simultáneos aéreos y submarinos, el comienzo de la noche dio lugar a una súbita calma. Los destructores estaban empeñados en el soporte de las naves averiadas, procurando reestablecer una formación.

El petrolero *Ohio*, con un rumbo de 24 por 23 pies en su costado, se encontraba detenido y con fuego a bordo que pudo ser dominado mientras se apuntaban mamparos



Nelson.
Un perfil no ortodoxo.

y otros trabajos en la etapa inicial de una operación de control de averías y salvamento que sería considerada como épica en la historia de la guerra naval. El capitán Hill llevó el destructor *Ledbury* al costado del petrolero, se compenetró de la situación y condujo la nave de regreso al convoy todavía en el proceso de adoptar una nueva disposición. El *Ohio* no tenía compás y con el timón averiado era controlado por medios de emergencia.

En esas circunstancias el núcleo principal estaba conformado por los cruceros *Kenya* y *Manchester* seguidos por el *Almeria Lykes* y el *Glenorchy*, encabezado por dos destructores y seis barreminas. Posteriormente guiado por el *Ledbury* se incorporaría el *Ohio* merced a los 16 nudos que fue capaz de desarrollar. El resto de los buques navegaba en solitario o en pequeños grupos escoltados por destructores.

El *Brisbane Star* fue el otro mercante averiado que, dejado muy atrás, pudo continuar en solitario. El capitán Riley se dirigió a la costa tunecina y trató de llegar por su cuenta a Malta. Superando dificultades logró arribar a La Valetta.

A medianoche, los diferentes grupos del convoy sobrepasaron el cabo Bon. En las previsiones de los italo-alemanes figuraba el empleo en esas aguas, de unidades ligeras y veloces que al amparo de las oscuridad, con sus motores detenidos y en un mar calmo, aguardaban para emboscar.

A partir de las 0040 del 13 de agosto, lanchas torpederas italianas se hicieron presentes en el trayecto entre cabo Bon y Kelibia. Durante las siguientes cuatro horas tuvo lugar una serie de confusas acciones que podrían asimilarse a las meleés de los tiempos de la vela, animadas por el súbito destello de proyectores, las trayectorias de las trazadoras, las variaciones en el rugir de los motores de los atacantes y esporádicamente el sonido del estallido de torpedos.

A pesar de la dificultad en tener un cuadro detallado del desplazamiento de las distintas unidades involucradas, existe acuerdo en acreditar a las lanchas italianas *Ms 16*, capitán de corbeta Manuti, y *Ms 22*, subteniente Mezzadra, el primer éxito de este encuentro nocturno cuando, a 0117, alcanzaron con sus torpedos al crucero *Manchester* que lo dejaron inmóvil.

Otras fuentes dan cuenta que el crucero sufrió el impacto de un torpedo y como consecuencia, con tres de sus ejes de propulsión fuera de servicio, tuvo que ser posteriormente hundido al no conseguir maniobrar con el eje remanente como lo había hecho en similares circunstancias en julio de 1941.

"El impacto en el cuarto de máquinas provocó once muertos y la inmediata detención de la nave. La decisión de su comandante, capitán de navío Harold Drew, de abandonar y hundir el buque fue alabada por la mayo-

ría de la dotación que consideró que el Manchester a la deriva en aguas dominadas por aviones y submarinos enemigos estaba sentenciado en cualquier ataque subsiguiente. De los aproximadamente 900 hombres, 500 fueron internados en el norte de África, territorio francés bajo el gobierno desde Vichy, y 400 rescatados por naves de la Armada Real.

El Almirantazgo convocó a una corte marcial, que fue llevada a cabo a puertas cerradas, y que decidió que Drew había hundido prematuramente el buque. Posteriormente, no le fue dado comando alguno en el mar y murió en 1987 a los 92 años.

Corrieron rumores en el sentido que la evidencia contra Drew había sido apoyada por uno o más oficiales, rescatados por buques británicos, quienes dijeron que el Manchester podría haber sido capaz de desplazarse con limitaciones a un puerto amigo. Drew estuvo imposibilitado de defenderse en lo inmediato al encontrarse internado. Su corte marcial tuvo lugar a su regreso a Gran Bretaña, meses más tarde.

En agosto de 2002, un equipo de buzos ha examinado el naufragio, en la esperanza de arribar a la conclusión que el capitán Drew había tomado la decisión correcta de hundir el buque. La época de la operación ha sido prevista para que coincida con el sexagésimo aniversario del hundimiento.

Crispin Saddler, el jefe del equipo de buzos, dijo que ha visto un enorme rumbo en el costado del Manchester, cercano al cuarto de máquinas de popa y que dos de los ejes visibles, ambos estaban destrozados. El buque, clasificado como tumba de guerra, descansa según un ángulo de 45° a una profundidad de 250 pies, tres millas aguas afuera de cabo Bon. Los buzos ataron una enseña blanca (el pabellón de la Armada Real), entregada por la dotación del actual Manchester, un destructor clase 42.

El señor Saddler ha dicho: 'Hubo, creo, algunos que dijeron que el Manchester podría haber sido capaz de ir a cualquier parte a una velocidad de 2 a 12 nudos. Bien, no había una posibilidad en un millón que podría haber navegado a 12 nudos. Se podría entrar con un automóvil a través de ese rumbo'.

Expertos analistas deberán esperar el arribo de las películas tomadas por los buzos, pero la evaluación de las averías confirmará el punto de vista de muchos de los tripulantes del Manchester, que su comandante fue injustamente tratado.

En coincidencia con el aniversario mencionado, 40 veteranos de la Operación Pedestal se reunieron en el Museo Imperial de Guerra para conmemorarla. ("Divers seek truth of warship's 1942 sinking", The Weekly Telegraph, Edition N° 578)

"El 11 de agosto, cuando un convoy vital se abría batallando su camino desde Gibraltar hacia Malta, el crucero Manchester fue alcanzado por dos torpedos y pocos días después, la mitad de su tripulación arribó a Laghouat. La otra mitad había sido llevada a Gibraltar en destructores. De la noche a la mañana, la cantidad total de prisioneros se elevó a más de un millar, y desde entonces hubo más de cien hombres en cada cuadro diseñada para sólo 25 árabes. Las condiciones en el campo se tornaron en tan apabullantes y tan insalubres que se hicieron peligrosas. Clifford Gill era el oficial de navegación del crucero y cuando me enteré que también lo había sido del HMS Repulse, cuando éste y el acorazado Prince of Wales fueron hundidos por los japoneses en diciembre lo persuadí que diera una charla general en el campo de prisioneros... fue fascinante escuchar toda la historia de alguien que estuvo allí." (Charles Lamb, "War in a Springbag")

Posteriormente los mercantes *Almeria Lykes*, *Wairangí*, *Glenorchy*, *Santa Elisa* y *Rochester Castle* fueron alcanzados por torpedos y cuatro de ellos hundidos.

El primero fue el *Almeria Lykes*, que desapareció rápidamente de la superficie, su tripulación fue rescatada por el destructor *Somali*, que hizo lo propio con la del *Wairangí*, también hundido. Poco después de las 0150 el *Glenorchy* fue súbitamente iluminado por un proyector, puso proa hacia el mismo pero no pudo evitar ser alcanzado por dos torpedos que provocaron la inundación de la sala de máquinas. El buque fue abandonado según directivas de su capitán, G. Leslie, que rehusó firmemente abandonar su nave a pesar de los requerimientos de sus oficiales y tripulación.

Los botes se desplazaron hacia la costa tunecina, donde la mayoría de la dotación fue internada por las autoridades francesas de Vichy. La excepción fue un bote al mando del conrtramaestre, Mr Hanney, que con una tripulación de voluntarios, a la luz del día retornó para intentar persuadir a su capitán de abandonar el buque. Cuando se aproximaban vieron cómo éste daba una vuelta campana y se hundía. En esas circunstancias se hizo presente la *Ms 31*, teniente Calvani, que los tomó prisioneros. Esa lancha había lanzado durante la noche los torpedos que alcanzaron al *Glenorchy* y había retornado al lugar de los hechos.

Antes del amanecer el estadounidense *Santa Elisa* fue la siguiente víctima. Navegaba

retrasado respecto del cuerpo principal por averías en máquinas, consecuencia de la caída cercana de bombas la jornada previa. Pudo mantener alejada una torpedera con sus ametralladoras, pero otra no avistada apareció en la otra banda. El torpedo estalló en medio de envases de nafta, con el consiguiente inmediato e incontrolable incendio. La tripulación pudo abandonarlo antes que las llamas alcanzaran la carga de explosivos que finalmente provocaron su voladura, para luego ser rescatada por el destructor *Penn*.



El *Rochester Castle*, capitán Richard Wren, había podido eludir una serie de ataques con torpedos, pero finalmente uno de ellos hizo impacto en su costado en el través de las bodegas de proa. Los mamparos aguantaron y sus máquinas pudieron seguir funcionando. En las primeras luces del día el *Rochester Castle* encabezaba el grupo de los hasta entonces supervivientes del convoy, *Waimarana* y *Melbourne Star*, seguidos por el *Ohio* y algo más atrás el *Port Chalmers* y el *Dorset*.

Indomitable en 1941.

Para el almirante Borroughs el día 13 se presentaba como la jornada en la que la Reggia Aeronautica y la Luftwaffe llevarían a cabo los máximos esfuerzos para terminar con el convoy e imposibilitar el arribo de abastecimientos a la asediada Malta. Los británicos contaban con el apoyo de Beaufighter y Spitfire con base en la isla, pero al perder el *Caïro* y tener que regresar el *Nigeria*, carecían de la capacidad para controlar esos aviones.

A la amenaza aérea se sumó la posibilidad de otra que podría significar el seguro y definitivo aniquilamiento del convoy y sus escoltas. Un avión de reconocimiento con base en Malta informó de una fuerza de seis cruceros y once destructores en el mar Tirreno, navegando con rumbo sur que podía atacar en aguas al sur de Pantellería. Ante tal fuerza poco podían hacer los británicos a pesar que el almirante Syfret había dispuesto la incorporación a la fuerza de Borroughs del crucero liviano *Charybdis* y dos destructores. Como se verá más adelante, cuestiones políticas salvaron a los británicos, y en consecuencia a Malta, y privaron a la Armada italiana de una casi segura y contundente victoria.

A las 0800, doce Ju.88 hundieron el mercante *Waimarana*.

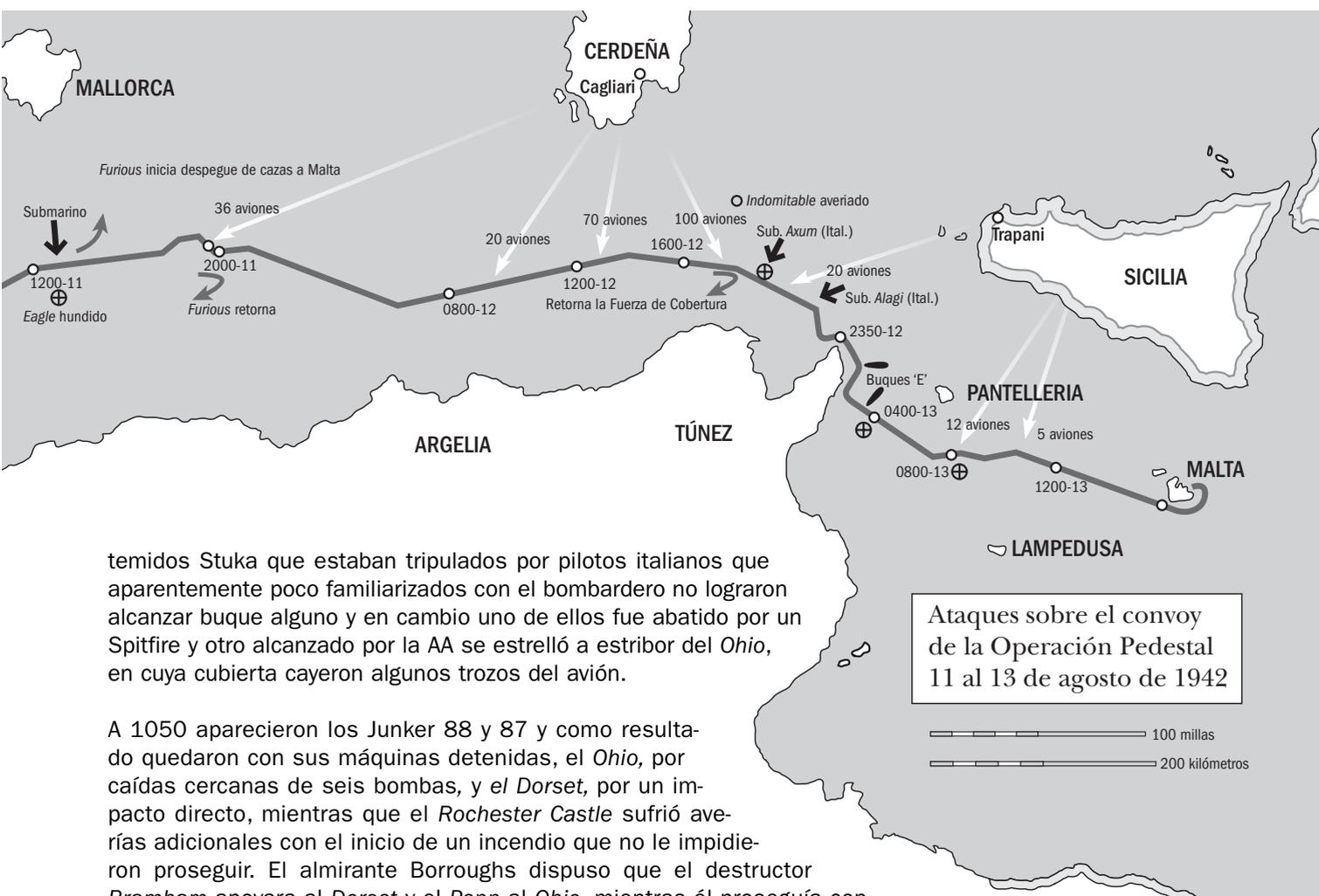
"El Waimarana llevaba nafta en tambores en su cubierta superior y al ser alcanzado por una ristra de bombas la nave finalmente se desintegró como consecuencia de una gran explosión. Las llamas alcanzaron cientos de pies en el aire y el mar se encontraba en llamas hasta donde alcanzaba la vista", según testimonio del comandante del destructor Ledbury.

"Mientras un avión italiano lanzaba torpedos que se desplazaban en círculos, el capitán Roger Hill condujo su nave hacia ese infierno para rescatar náufragos en medio de un calor tan intenso que, a su decir, al inclinarse sobre la borda debió proteger su barba para que no se chamuscara."

"En cuatro oportunidades el Ledbury se internó en un mar de llamas para rescatar a 44 sobrevivientes."

El *Melbourne Star*, que navegaba a popa del buque siniestrado, no pudo caer de manera que cruzó el área del naufragio y como consecuencia sus costados mostraban sectores de pintura ampollada mientras que algunos botes salvavidas se incendiaron al tiempo que se caía una lluvia de despojos del *Waimarana*. 36 hombres de su tripulación en la creencia que era su propio buque era el afectado saltaron al mar. En el *Ohio*, la nave que seguía en la columna, la caída de escombros ardiendo inició un incendio en la carga de kerosén, que pudo ser extinguido.

Alrededor de las 0900, una nueva formación de aviones fue avistada, ocho de ellos los



temidos Stuka que estaban tripulados por pilotos italianos que aparentemente poco familiarizados con el bombardero no lograron alcanzar buque alguno y en cambio uno de ellos fue abatido por un Spitfire y otro alcanzado por la AA se estrelló a estribor del *Ohio*, en cuya cubierta cayeron algunos trozos del avión.

A 1050 aparecieron los Junker 88 y 87 y como resultado quedaron con sus máquinas detenidas, el *Ohio*, por caídas cercanas de seis bombas, y el *Dorset*, por un impacto directo, mientras que el *Rochester Castle* sufrió averías adicionales con el inicio de un incendio que no le impidieron proseguir. El almirante Borroughs dispuso que el destructor *Bramham* apoyara al *Dorset* y el *Penn* al *Ohio*, mientras él proseguía con el resto del convoy.

La tarea de intentar el remolque del petrolero pareció una misión fuera de toda factibilidad, fracasando los intentos del *Penn* para llevarla a cabo. Mientras persistía en ello se sucedían los ataques aéreos que, aunque no alcanzaron directamente al *Ohio*, las caídas cercanas contribuyeron a empeorar la situación de la nave con un incremento en las inundaciones. A 1400 el semisumergido petrolero fue transitoriamente abandonado, la tripulación rescatada por el *Penn*, mientras aguardaban la noche para intentar el remolque con la ayuda de otra nave.

Un ataque aéreo por parte de la Reggia Aeronautica fue llevado a cabo contra las naves que escoltaba el almirante Borroughs. Aviones torpederos lanzaron a bastante distancia y aunque no lograron impactos pusieron en serio riesgo al *Port Chalmers*, el mercante bandera del comodoro. Un torpedo pasó por debajo la nave. Otro fue avistado corriendo a lo largo de su costado de estribor. Poco después el cable del paraván de estribor comenzó a vibrar poniendo en evidencia que había "atrapado algo". Se pararon las máquinas, el paraván fue izado comprobándose la presencia de un torpedo que finalmente fue liberado para luego estrellarse en el fondo produciendo el estallido de su cabeza, explosión que sacudió al *Port Chalmers* pero sin provocar averías.

A 1600 el cuerpo principal del convoy, tres mercantes, *Melbourne Star*, *Port Chalmers* y *Rochester Castle*, y su escolta, había alcanzado el punto previsto para que una escuadrilla de barreminas procedente de Malta, capitán de fragata Jerome, se hiciese cargo. Uno de ellos, el *Rye*, fue destacado en apoyo del *Penn* en su misión de traer el averiado *Ohio*. Por su parte la castigada Fuerza X del almirante Borroughs, con los dos cruceros sobrevi-



Rodney.

vientes, uno de ellos averiado, y cinco destructores, inició su retorno hacia el W para unirse al almirante Syfret. Regreso sujeto a la amenaza de submarinos, torpederas y aviones enemigos, que no tuvieron éxito en sus intentos.

A 1800 del 13 de agosto los mercantes *Port Chalmers*, *Melbourne Star* y *Rochester Castle*, este último bastante sumergido, entraron al Grand Harbour. De los tres averiados, el *Dorset* pasó a ser remolcado por el destructor *Bramham*, teniente E. F. Ramsay; el *Ohio* por el destructor *Penn*, capitán de corbeta J. H. Swain; mientras que el *Brisbane Star* lograría arribar por su propios medios.

Pero el calvario no había terminado; a las 19 los bombarderos alemanes reaparecieron para completar su tarea: el *Dorset* fue hundido y el *Ohio* nuevamente alcanzado.

El salvamento del Ohio

A setenta millas de su destino, durante la tarde, el *Rye* y dos lanchas se unieron al *Penn* para colaborar en el salvamento del *Ohio*. El esfuerzo combinado del barreminas y el des-

tructor permitió finalmente movilizar el petrolero a unos cinco nudos aunque con control precario. Pero poco después tuvo lugar un nuevo ataque aéreo. Una bomba cayó cercana a la popa del *Ohio*, mientras que otra terminó en el cuarto de máquinas, donde estalló. A su vez el destructor y el barreminas sufrieron las consecuencias de caídas cercanas. La tripulación del petrolero fue nuevamente evacuada.

Durante la noche, el capitán de corbeta J. H. Swain, del *Penn*, y el teniente J. A. Pearson, del *Rye*, urdieron algunos ingeniosos y no ortodoxos medios para mover el *Ohio* a unos cuatro nudos, pero poco después se cortó el remolque. En ayuda de la operación de salvamento del buque tanque y su vital carga para la supervivencia de Malta, arribaron los destructores *Ledbury*, capitán de corbeta R. P. Hill, y *Bramham*; éste había sido destinado a dar apoyo al averiado del *Dorset*, que alcanzado por tres bombas lanzadas por *Stukas* terminó hundido.

Para las 1045 del 14 de agosto, el *Ohio* estaba otra vez en marcha remolcado por el *Rye*, el *Penn* acoderado, el *Ledbury* con un cabo pasado a popa para que mantuviera el rumbo y en las inmediaciones el *Bramham* y los barreminas *Hebe*, *Hythe* y *Speedy*.

Pero la *Luftwaffe* no cejó en su empeño en hundir el petrolero. Los *Ju 88* realizaron el último esfuerzo recibidos por *Spitfire*. Algunos fueron abatidos pero otros dejaron caer sus bombas de 500 kilos. Una de ellas estalló a poca distancia de la popa del petrolero, provocando un nuevo rumbo. El cable de remolque se cortó, según algunas versiones, por el impacto de una bomba. Terminado el ataque, las exhaustas dotaciones siguieron empeñadas en hacer llegar el muy dañado petrolero a destino. Remolcado por el *Rye*, con el *Penn* y el *Bramham* acoderados en ambas bandas y el *Ledbury* empujando, superando una serie de sucesivas dificultades que han sido consideradas como una muestra cabal de capacidad marinera, finalmente en el amanecer del 15 estuvo en posición de ser tomado por remolcadores para ser recibido con la música de bandas y una multitud exultante que daba vivas. La llegada del *Ohio* semihundido pasó a ser una de las fotografías épicas de la guerra naval. Once mil toneladas de fuel oil y kerosene contribuyeron a la supervivencia de la asediada isla.

Poco antes del arribo del *Ohio*, llegó a destino el *Brisbane Star* luego de superar una poco amigable partida de abordaje de franceses de Vichy cuando navegaba cerca de las costas tunecinas.

Frustrada intervención de unidades de superficie

La intervención de cruceros y destructores italianos había sido prevista como contribuyente al ataque al convoy británico. Experiencias anteriores aconsejaban la protección aérea para lo cual, al carecer de aviación propia, la *Reggia Marina* debía apelar a los aliados alemanes y la *Reggia Aeronautica* para dar cobertura de cazas a los buques a partir del estrecho de Sicilia.

Tal como había ocurrido y ocurriría en otras circunstancias de la guerra, los respectivos comandos aéreos estaban empeñados y convencidos de aniquilar el convoy con sus medios, en especial porque al cabo de dos días de masivos y costosos ataques en realidad sus aviones poco habían logrado, por lo que parecieron determinados a llevar el máximo esfuerzo en la jornada del 13 de agosto y en consecuencia cada caza disponible debía asignarse a la protección de los aviones de ataque y por lo tanto ninguno podía ser destinado a operar con la Armada.

Como broche político final que condujo a la decisión adoptada, fue cuando, con los cruceros ya en el mar, la Marina acudió a Mussolini. Éste, en su afán de no contradecir al mariscal Kesselring, porque, según algunos autores, significaba hacer lo propio con Hitler, tomó partido por las fuerzas aéreas, y la Armada italiana bastante limitada en sus opera-

ciones por carencia de combustible perdió la que sería la última oportunidad de lograr una victoria decisiva y de esa manera es muy probable que Malta se salvara. A las 0130 del 13 de agosto las naves italianas recibieron orden de retornar. No sólo no fue un regreso sin gloria sino que también significó la virtual pérdida de dos cruceros que fueron dejados fuera de combate por el resto de la guerra.

Según Winston Churchill (*La segunda Guerra Mundial, El vuelco del destino*): “Dos formaciones de cruceros italianos zarparon para interceptar y destruir el vapuleado convoy al sur de la isla de Pantellería. Al operar en las cercanías de Malta las naves peninsulares necesitaban cobertura aérea. Como en otras ocasiones la Luftwaffe se mostró reacia a cooperar y prefirió seguir atacando por su cuenta. La situación dio lugar a serias discusiones entre los comandos operativos, y según consigna un almirante alemán se apeló a la decisión de Mussolini que dispuso el repliegue de los cruceros antes que arribaran al Estrecho de Sicilia (...) El alemán continúa: ‘No puede imaginarse mayor desperdicio de poder combativo. La operación británica, a pesar de todas sus pérdidas, no fue una derrota sino un fracaso estratégico de primer orden para el Eje, cuyas consecuencias se sentirán algún día.’”

Por su parte el capitán S. W. Roskill, en *The War at Sea*, dice que “los días 11 y 12, cruceros y destructores italianos zarparon de Cagliari, Messina y Nápoles. A las 2345 del 11, dos cruceros navegaban con rumbo E desde Cagliari. A 1900 del día 12, cuatro cruceros y ocho destructores se desplazaban en el Tirreno con rumbo S. A 0130 del 13, próxima al extremo noroccidental de Sicilia, esta formación cayó al E y a las 0300 navegaba a la altura de Palermo”.

A su regreso, en aguas al N del extremo nororiental de Sicilia, a 0800 del 13, el submarino *Unbroken*, al comando del teniente Alastair C. G. Mars, lanzó cuatro torpedos contra una fuerza naval italiana. El crucero pesado *Bolzano* fue alcanzado en el costado, impacto seguido de un gran incendio, y tuvo que ser varado, mientras que el liviano *Muzio Attendolo*, con graves averías en la proa, pudo arribar a Messina.

El *Bolzano* fue luego desplazado a la Spezia y se encontraba aún en reparaciones cuando los alemanes se hicieron cargo luego de la rendición italiana. En junio de 1944 fue destruido en esa base por dos torpedos humanos británicos llevados por una torpedera italiana.

El *Unbroken* sufrió durante ocho horas el ataque de destructores peninsulares que lanzaron 105 cargas de profundidad. Sobrevivió y pudo retornar en triunfo a Malta.

En conclusión

De catorce mercantes sólo arribaron cinco, se perdieron: un portaaviones (*Eagle*) de un total de tres, un crucero (*Manchester*) de seis, el único crucero AA participante (*Cairo*), y un destructor (*Foresight*) de treinta y uno, mientras que otro portaaviones (*Indomitable*) y dos cruceros (*Nigeria* y *Kenya*) sufrieron daños. El portaaviones, con averías de tal magnitud que quedó no operativo y tuvo que retirarse, en situación similar a la del *Nigeria*, que tuvo que retornar a Gibraltar. Las 32.000 toneladas de abastecimientos y combustible arribados permitirían la supervivencia por dos meses bajo un racionamiento muy estricto.

Ataques llevados a cabo por aviones del Eje (Su número estimado según fuente británica)

11 de agosto	2045; 36 aviones alemanes.
12 de agosto	0915; 20 aviones alemanes.
12 de agosto	de 1215 a 1345; 70 aviones alemanes e italianos. Un mercante dañado posteriormente hundido (<i>Decaulion</i>).
12 de agosto	de 1835 a 1850; 100 aviones alemanes e italianos. <i>Indomitable</i> y <i>Foresight</i> gravemente averiados. El destructor posteriormente hundido.
12 de agosto	2030; 20 aviones alemanes; dos mercantes hundidos (<i>Empire Hope</i> y <i>Clan Ferguson</i>), uno averiado (<i>Brisbane Star</i>).
13 de agosto	0800; 12 aviones alemanes; un mercante hundido (<i>Waimarana</i>).
13 de agosto	1125; 5 aviones italianos.
13 de agosto	1900; aviones alemanes; un mercante aislado hundido (<i>Dorset</i>).

Ataques llevados a cabo por submarinos

11 de agosto;	1315; alemán; portaaviones <i>Eagle</i> hundido.
12 de agosto;	2000; italiano; crucero AA <i>Cairo</i> hundido, crucero <i>Nigeria</i> averiado, debió retornar a Gibraltar. <i>Ohio</i> alcanzado por un torpedo.
12 de agosto;	2111; italiano; crucero <i>Kenya</i> averiado, siguió con el convoy.



Un Fairey Albacore despegando del *Indomitable* con el *Eagle* detrás. En primer plano, un Hawker Hurricane en la cubierta del *Victorious*.

Ataques llevados a cabo por torpederas

13 de agosto; 0117; italiana; crucero *Manchester*, averiado, posteriormente hundido.

13 de agosto; de 0315 a 0430; italianas y alemanas; cuatro mercantes hundidos (*Almeria Wairingi*, *Glenorchy* y *Santa Elisa*), uno averiado (*Rochester Castle*).

Si se considera que el objetivo fundamental eran los buques mercantes para privar a Malta de abastecimientos, los aviones se acreditaron cinco hundidos y las lanchas torpederas cuatro.

Atento al número de ataques aéreos llevados a cabo durante tres días, y el número de máquinas participantes, en relación a la única noche de intervención de las lanchas torpederas éstas pusieron de manifiesto un mayor rendimiento.

Submarinos logísticos

Aun cuando la Operación Pedestal se encontraba en plena ejecución, los submarinos, *Otus*, *Rorqual* y *Clyde* llevaron abastecimientos requeridos con urgencia, entre ellos municiones, torpedos y combustible para los Spitfire. Respecto de este último se consideraba demasiado peligroso llevarlo en buques, dada la actividad aérea del enemigo, por lo que durante septiembre y octubre se siguió apelando a los sumergibles para su transporte a la isla.

Reconocimientos

Winston Churchill, que se encontraba nuevamente en El Cairo, el 17 de agosto cursó mensajes al Primer Lord del Almirantazgo y al Primer Lord Naval:

- 1 *Sírvanse expresar mis felicitaciones a los almirantes Syfret, Burrough y Lyster (almirante portaaviones), y a todos los oficiales y marinos empeñados en la magnífica tarea de forzar el paso llevando abastecimientos a Malta, que no podrá dejar de tener importante influencia sobre el futuro inmediato de la guerra en el Mediterráneo.*
- 2 *Los diarios aquí informan que han sido derribados trece aviones enemigos, pero ello lo hizo tan sólo la fuerza de Malta y no veo mención de los otros 39 derribados por los portaaviones, lo que da un carácter muy distinto a la lucha aérea.*

También el Primer Ministro tomó conocimiento personal de las penurias, en cuanto a alimentación, a las que estaban sometidos los habitantes y la guarnición de Malta:

"La llegada del convoy me permitió invitar a Lord Gort (gobernador de la isla) a venir a El Cairo. Deseaba ardientemente oír de él todo lo sucedido en Malta. Gort y su edecán, Lord Munster (que era ministro cuando empezó la guerra pero insistió en ir al frente) llegaron a salvo. Los dos lucían muy flacos y parecían bastante debilitados. El general y su estado mayor se habían empeñado en compartir rigurosamente las raciones de hambre de las guarniciones y población civil. Los alimentaron con cuidado en la embajada."

El comandante del *Ledbury*, capitán de corbeta Roger Hill, recibió de Winston Churchill, un despacho con el texto *"Bien hecho"* (*"Well done"*); más tarde sería condecorado con la Orden de Servicios Distinguidos (DSO). En el prólogo de libro *"Convoy a Malta"* (*"Malta Convoy"*), el almirante de flota Sir Philip Vian escribió que *"la intrepidez y recursos de Hill parecían no tener límites"*.

El vicealmirante Syfret informó: *"Un especial homenaje debe ser reconocido al personal de los buques de Su Majestad. Ambos, oficiales y tripulantes, desearán asignar primacía a los capitanes, oficiales y dotaciones de los buques mercantes. La manera firme en que esos buques forzaron su derrota a Malta ante todos los ataques, respondiendo a cada señal de maniobras como una bien adiestrada flota, fue una visión muy estimulante"*.

Al capitán D. W. Mason del petrolero *Ohio* le fue otorgada la Cruz Jorge (George Cross), por su demostración de coraje y pericia náutica. ■

S E P E L I O S

EMPRESA LA CAPITAL

S. Cámara S.R.L.

FUNDADA EN 1895

CONTRATADA POR LA ARMADA EN 1942

**EMPRESA PRESTATARIA DE SERVICIOS SIN CARGO
A LOS AFILIADOS DE DIBA**

ADHERIDOS AL SEGURO DE SEPELIO



San Juan 3582/90
1233 - Capital Federal
Tel.: 4931-0139
4932-5863