

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

EUGENIO L. BEZZOLA

HMS VICTORIOUS. SUBMARINOS EN EL ÍNDICO. ENERO/DICIEMBRE DE 1943.

Para las operaciones de este portaaviones, otras actividades aeronavales y acontecimientos relacionados, ver BCN N° 804, 805, 806, 807 y 809.

Traslado al Pacífico

En octubre de 1942, la situación en el Pacífico Sur se tornó peligrosa para los Estados Unidos respecto de la disponibilidad de portaaviones de flota después del hundimiento del *Hornet* (BCN N° 788, página 850) y las averías sufridas por el *Enterprise* que habían reducido su capacidad al 50%. Esa circunstancia motivó el pedido al Gobierno británico de una de esas naves.

Los estadounidenses entraron en la guerra con los portaaviones *Lexington*, *Saratoga*, *Wasp*, *Ranger*, *Yorktown*, *Enterprise* y *Hornet*. De ellos perdieron en las fechas que se indican: *Lexington* (08-05-42), *Yorktown* (07-06-42), *Wasp* (15-09-42) y *Hornet* (27-10-42). También en octubre de ese año el *Enterprise* debía entrar en reparaciones por severos daños. En cuanto al *Ranger*, no se lo consideraba apto para la guerra en el Pacífico y terminó como nave de adiestramiento. Por su parte el *Saratoga* había sido torpedeado el 11-01-42 y reincorporado al servicio el 18-06-42.

A fin de ese mes el Almirantazgo ofreció un buque sujeto al desarrollo de la "Operación Torch", el desembarco en el norte de África (BCN N° 801, pág. 64 y N° 809, pág. 503), planteando simultáneamente algunos interrogantes, entre ellos el tipo de aviones a operar.

Cuando en diciembre la citada operación había sido consolidada se dispuso que el *Victorious* zarpara rumbo al Pacífico.

Al operar en el otro extremo del mundo no era posible disponer de repuestos y reemplazos para sus aviones, por lo que fue necesario dotarlo de máquinas americanas lo que a su vez significaba el reentrenamiento de las tripulaciones con estos nuevos medios. Por otra parte, eran prácticamente nulas las posibilidades en combate de los biplanos *Swordfish* o *Albacore* de su dotación habitual, frente a los posibles oponentes japoneses.

El *Victorious* fue recorrido en el Astillero Naval de Norfolk (Norfolk Navy Yard), entre diciembre de 1942 y enero de 1943, para luego dirigirse al Pacífico vía canal de Panamá, navegación durante la cual su dotación aérea prosiguió con el adiestramiento.

Las tres escuadrillas de caza contaban inicialmente con los Grumman Martlet IV que se diferenciaban de la versión americana F4F-4 por su motor Wright Cyclone R-1820 en lugar del Pratt & Whitney R-1830. Esta modificación y otras menores requeridas por la Armada Real determinaban diferencias entre los aviones británicos y estadounidenses con la consiguiente ausencia de uniformidad logística.

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 810

Enero/abril de 2005

Recibido: 2.2.2005



El teatro de las Salomón.

El problema se resolvió mediante el préstamo de Wildcat F4F-4. La escuadrilla de ataque fue equipada con TBF-1 Avenger provistos por los EE.UU., pero las características de este avión lo hacían poco apropiado para las facilidades del *Victorious*, situación que dio lugar, el 25 de abril de 1943, a un accidente durante un anavizaje con el desarrollo de un incendio que provocó daños en la cubierta de vuelo que, aunque superficiales, demandaron un mes para su reparación en Pearl Harbour.

El *Victorious* arribó a las Hawaii el 4 de marzo de 1943 y después de las reparaciones mencionadas, en abril llevó a cabo un período de adiestramiento en aguas de la citada base naval, durante el cual tanto la nave en sí como las dotaciones aéreas adquirieron el conocimiento de los procedimientos y doctrinas tácticas de los estadounidenses para posibilitar su integración en un grupo de tareas americano.

El 8 de mayo zarpó hacia Noumea (Nueva Caledonia) donde arribó el 17, relevando al *Enterprise* y uniéndose al *Saratoga* como parte de la Fuerza de Tareas 14. Después de efectuar un patrullaje en el Mar de Coral, ambos portaaviones procedieron a ejercicios conjuntos luego de las cuales los respectivos grupos aéreos podían operar indistintamente desde cualquiera de las dos naves. Sin embargo, se decidió que para futuras operaciones la nave británica se desempeñaría en forma fundamental como proveedora de cazas, por ser especialmente apta por sus dimensiones y su organización de defensa aérea, mientras que el *Saratoga* llevaría los aviones de ataque: 72 Avenger y SBD-3 Dauntless, con la retención de doce F4F-4 para su propia defensa inmediata.

Entre mayo y julio de 1943 el Grupo de Tareas 36.3 en las Salomón estaba integrado por los portaaviones *Saratoga* y *Victorious* y los acorazados *Indiana* y *Massachusetts*. La dotación aérea de la nave británica estaba constituida por las escuadrillas: 882, 896 y 898 con doce Wildcat cada una, y la 832 con quince TBF-1 Avenger.

Ambos zarparon el 27 de junio para la "Operación Toenail", el asalto en Nueva Georgia, de la que regresarían poco menos de un mes más tarde. Al Grupo 36.3 de portaaviones rápidos le fue asignada la cobertura lejana para la protección de las cabezas de playa, mientras que tres portaaviones escolta darían apoyo cercano durante los desembarcos, una

previsión ante la posible presencia de naves de superficie japonesas, particularmente acorazados y portaaviones.

Casi todo el soporte aéreo para los desembarcos sería provisto por aviones basados en Guadalcanal y las islas Russell que tenían la capacidad suficiente para afrontar la amenaza de aviones japoneses procedentes de Rabaul y otros aeródromos avanzados.



El *Victorious* fondeado en Noumea, Nueva Caledonia, antes de zarpar para cubrir la operación sobre Nueva Georgia.

La amenaza japonesa no se concretó y los dos portaaviones permanecieron en una posición a unas 400 millas al sur de Guadalcanal con ocasionales desplazamientos a 100 millas de la isla. De manera que no avistaron avión enemigo alguno, sólo dos de exploración descubiertos por los Avenger.

En el *Victorious*, el único contacto con japoneses estuvo dado por el transporte de dos prisioneros en el viaje de Noumea a Pearl Harbour en la primera etapa del retorno a Gran Bretaña.

Una vez asegurados y en condiciones operativas los campos de aterrizaje en Nueva Georgia, la presencia del portaaviones británico había dejado de ser importante y el 31 de julio zarpó de Nueva Caledonia, previo desembarco de seis de sus Avenger que pasaron a integrar la reserva del *Saratoga*. Con escalas en Pearl Harbour, San Diego y Bermudas arribó de regreso a casa a mediados de septiembre de 1943 para ser sometido al primer período de reparaciones importante, después de los 28 meses transcurridos desde que fuera comisionado en mayo de 1941.

Frustrada operación contra el *Lutzow*. Mientras el *Victorious* se encontraba inactivo durante el período de reparaciones, parte de su dotación aérea operaba desde bases terrestres. La escuadrilla 832, equipada con bombarderos Avenger, denominados entonces Tarpón en el Arma Aérea de la Flota, aterrizó el 26 de septiembre en la base aeronaval Hatson en las islas Orcadas.

Entre el 21 y el 25 de ese mes, informes de inteligencia indicaban que estaba próximo el desplazamiento hacia el S desde el N de Noruega de una importante unidad de superficie alemana. Aviones caza de la Luftwaffe habían sido enviados a Bodo al tiempo que otros estaban estacionados en Bergen, datos que indicaban el Báltico como destino de esa nave. Además, un buque tanque había arribado al Altenfiord del que el acorazado de bolsillo *Lutzow*, ex *Deutschland*, zarpó el 23 de septiembre. Del 24 al 26 permaneció fondeado en aguas cercanas a Narvik. Pasado el mediodía del 26, el Almirantazgo recibió un informe de inteligencia considerado no enteramente confiable que daba cuenta que a las 8 de la mañana de ese día la nave alemana se encontraba en aguas cercanas a la entrada del Vestfiord, navegando con rumbo S. Aunque ese informe era correcto transcurrió casi un día hasta que un avión de reconocimiento lo confirmó y en consecuencia se perdieron decisivas y valiosas 24 horas.

Se consideraron entonces los posibles modos de acción para atacar el *Lutzow* con los medios disponibles:

- El almirante Fraser, comandante de la Flota metropolitana (Home Fleet), consideró la intervención de las máquinas del portaaviones *Ranger*, entonces incorporado a esa flota, para atacarlo a la altura de Stadlandet, pero era imposible que el buque alcanzara en tiempo la posición de lanzamiento de sus aviones.
- Quedó claro que una fuerza de ataque del Coastal Command de la RAF no podía alcanzar el objetivo antes del día 27.
- En las discusiones con el Grupo 18 de ese Comando no se justificó el empleo de los lentos y obsoletos torpederos Hampden de las escuadrillas 455 y 489.
- El ala de ataque, con base en North Coates en Lincolnshire, estaba debilitada por las pérdidas sufridas en operaciones sobre la costa holandesa, dos días antes.
- La escuadrilla 144 no estaba operativa por encontrarse en un período de reequipamiento con torpederos Beaufighter.

En conocimiento que la escuadrilla 832 del *Victorious* había arribado a Hatson, el almirante Fraser dispuso su inmediato traslado a la base del Coastal Command, en Sumburgh, islas Shetland, donde arribó el día 27, con la intención de despegar en compañía de los



El litoral del Norte de Noruega.

El *Lutzow* en aguas noruegas. Considerado como un buque de mala suerte porque en abril de 1940 y en junio de 1941 fue torpedeado con los correspondientes períodos de inactividad, al que se agregó otro por haber encallado el 2 de julio de 1942.



Beaufighters disponibles para atacar el *Lutzow* con torpedos.

La operación sería conducida por el vicemarliscal del aire Elwood, comandante del Grupo 18. A 0624 del 27, el *Lutzow* fue avistado por un avión de reconocimiento, y en consecuencia el almirante Fraser intentó coordinar con el Coastal Command, la partida de la fuerza de ataque, pero solamente estuvieron disponibles seis Beaufighter para escoltar los aviones navales con la prevención por parte de los hombres de la RAF que esa protección era inadecuada y nula ante la presencia de cazas alemanes monomotores; para finalmente indicar que sólo podrían tratar de neutralizar las defensas AA del buque germano. A los inconvenientes apuntados se agregaba el hecho que las dotaciones navales y de la RAF nunca habían operado juntas y el tiempo era demasiado escaso para elaborar un apropiado plan táctico conjunto.

Sin embargo, el almirante Fraser sostuvo que, a condición de la presencia de un razonable manto de nubes sobre el objetivo, la oportunidad justificaba aceptar riesgos. Pero los escollos se sucedieron: el total de los seis Beaufighter prometidos no estaría disponible. Esa mañana temprano había sido necesario destacar dos de ellos en misiones de reconocimiento y el vicemarliscal del aire Elwood insistió en que dotaciones de reemplazo eran necesarias antes de emprender otra misión. Esas tripulaciones fueron enviadas a Sumburgh con las consiguientes demoras. Cuando los aviones de reconocimiento informaron de seis a ocho décimos de nubes sobre el objetivo, el Grupo 18 consideró las condiciones del tiempo incompatibles para el ataque.

Fraser mostró su desacuerdo disponiendo el despegue de la fuerza naval de ataque a las 1010. Por su parte el Grupo 18 había consultado al cuartel general del Coastal Command cuyo comandante ratificó que la escolta era inadecuada, que las perspectivas de éxito serían escasas y que eran de esperar pérdidas severas. La respuesta de Fraser fue contundente: las dotaciones navales estaban bien adiestradas y hubieran despegado de un portaaviones, aun sin la cobertura que esos escasos Beaufighter podían proveer. (*) La respuesta del Coastal Command fue anular la prohibición a 1040 con lo que la fuerza de ataque pudo finalmente partir con la totalidad de los Avenger en el aire a 1216, acompañados por sólo tres escoltas. Tanto el mando naval como el aéreo coincidieron en que podrían interceptar el *Lutzow* antes de las 1500 aguas afuera de Stadlandet.

(*) Las condiciones meteorológicas eran mucho peores cuando, en mayo de 1941, los obsoletos biplanos Swordfish decolaron de la cubierta de vuelo en continuo movimiento del *Ark Royal*, para lanzar sus torpedos al *Bismarck*, cuyas defensas AA no estuvieron afectadas por el ataque de cazas de escolta. La diferencia a

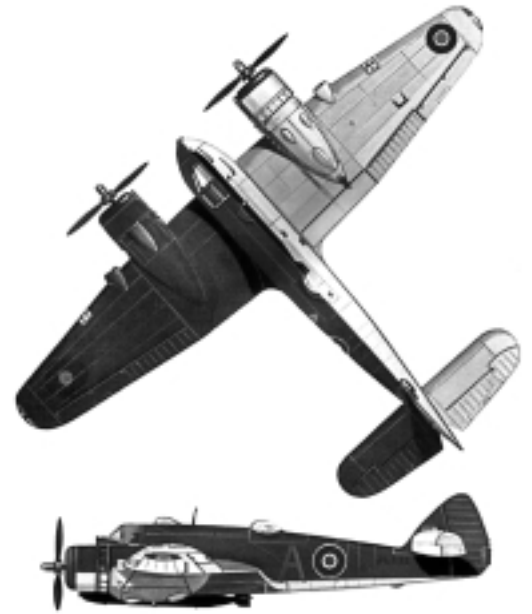
favor de los Swordfish, en aquel evento, fue que no existían posibilidades de la presencia de cazas germanos, circunstancia que no hubiera tenido lugar si el *Bismarck* hubiera estado acompañado por el nunca terminado portaaviones *Graf Zeppelin*.

A 1342 los aviones arribaron a la costa noruega e iniciaron la búsqueda hacia el N pero el *Lutzow* se encontraba 40 millas al S y con ese rumbo, de modo que no hallaron el objetivo y debieron retornar. La nave alemana arribó a Kristiansand a 2200 del día 27. A partir de allí pasó a contar con la protección de cazas de la Luftwaffe, para posteriormente llegar a destino, el puerto de Gdynia, el 1° de octubre, para iniciar un período de reparaciones que finalizarían en 1944, después de las cuales permaneció en el Báltico como apoyo del flanco marítimo de los ejércitos alemanes en retroceso desde Rusia. Su fin fue provocado por las bombas lanzadas durante un ataque aéreo de la RAF sobre Swinemünde el 3 de mayo de 1945.

Naturalmente este fracaso provocó reacciones tanto en el Almirantazgo como en el Ministerio del Aire, en particular, porque increíblemente transcurridos cuatro años de conflicto aún perduraban falencias que debieron haber sido superadas con bastante anterioridad. La principal conclusión fue que el Coastal Command carecía de una adecuada capacidad de ataque y que debían implementarse tres alas con esa misión, cada una con veinte bombarderos torpederos y un número similar de cazas bimotores. En cuanto a la intervención de cazas monomotores, el problema debía referirse al respectivo comando de la RAF. El Estado Mayor Naval enfatizó la necesidad de contar con vuelos de reconocimiento tan al N como fuera posible cuando se preveía el desplazamiento de importantes unidades navales alemanas. Por su parte, el Estado Mayor del Aire solicitó una alerta temprana de requerimientos especiales que significaran un cambio en las prioridades del Coastal Command. Se aceptó la necesidad de una doctrina táctica conjunta de ambos servicios y se adoptó la recomendación de crear un comité para considerar el asunto (*). No existió la intención de cualquier tipo de investigación para deslindar responsabilidades con respecto a cómo un acorazado de bolsillo se había podido desplazar impunemente a lo largo de la costa noruega desde el Vestfiord hasta el Báltico; al contrario de lo ocurrido cuando los cruceros de batalla *Scharnhorst* y *Gneisenau* y el crucero *Prinz Eugen* navegaron a lo largo del canal de la Mancha en febrero de 1942, hecho que dio motivo a las correspondientes actuaciones.

(*) Parecería obvio que la solución cabal del problema, hubiera residido en la dependencia de la Armada del Coastal Command dotado de los medios adecuados y en número suficiente para su misión. Aunque tal posibilidad pareciera razonable a la distancia en el tiempo, cabe recordar que en 1943 habían transcurrido menos de siete años desde que se adoptara la decisión política de reintegrar a la Armada Real parte del control de su antigua aviación de la que fuera despojada en 1918 cuando al nacer la RAF le fue asignado el monopolio total del poder aéreo. A partir de entonces el Arma Aérea Naval, en el seno de la RAF, pasó a ser el hijo desvalido con el consiguiente deterioro en la calidad de los aviones disponibles para su misión. La RAF retuvo el Coastal Command que en relación a los de Caza y Bombardeo pasó a ser el hermano pobre y de prioridad secundaria, circunstancia puesta de manifiesto cuando el Comando de Bombardeo, empeñado en ganar la guerra *per se*, se negó durante bastante tiempo a colocar bajo control del Coastal Command aviones cuatrimotores de largo alcance para las patrullas antisubmarinas en el Atlántico Norte central, cuando la virulencia de los sumergibles germanos ponía en duda el resultado de la Batalla del Atlántico.

Bristol Beaufighter. Originado en 1938, por iniciativa privada, como caza de largo alcance, basado en las alas, el fuselaje trasero y la unidad de cola del bombardero torpedero Beaufort. El primer prototipo voló el 17 de julio de 1939, cuando ya el Ministerio del Aire había formulado la especificación F.17/39, para cubrir la orden inicial por 300 aviones. La entrega parcial de la primera serie fue aceptada por la RAF en 1940. Fue entonces el primer caza británico de largo alcance; posteriormente adquirió capacidad de operación nocturna, para interceptar con su radar a los bombarderos alemanes que alcanzaran las costas de Inglaterra. Se fabricaron 5.562 de todos los modelos. A instancias de la Armada, en 1942 comenzaron las pruebas para desempeñarse como avión torpedero.



Bristol Beaufighter TF VIC del Coastal Command. Marzo-abril de 1943, armado con un torpedo de 1.605 libras.



Bristol Beaufighter VIF de la RAF en su versión caza. Mayo de 1944.

Bristol Beaufighter TFVIC del Coastal Command; marzo-abril de 1943. Dos motores radiales Bristol Hércules de 14 cilindros de 1.670 HP. Peso máximo de despegue 10.834 kg. Velocidad máxima 502 km/h a 14.000 pies. Alcance 2.478 km. Dos tripulantes. Armamento: cuatro cañones Hispano en la nariz. Tres ametralladoras Browning .303" en cada ala; una Vickers en posición dorsal; un torpedo de 728 kg debajo del fuselaje. Conocido en su versión como torpedero como *Torbeau*, retuvo su rendimiento original como caza o avión de exploración.

Un número no determinado de Beaufighter fue operado por la USAAF. Una versión australiana de 364 unidades fue construida localmente con una variación en su armamento: las seis ametralladoras calibre .303" ubicadas en las alas, fueron reemplazadas por cuatro calibre .50". Al operar en el Pacífico, fue conocido como la muerte susurrante por parte de los japoneses

Operaciones contra el acorazado *Tirpitz*

(BCN N° 793 pág. 92 y BCN N° 803, pág. 526)

“Operación Tungsten”. El acorazado alemán fondeado en el Kaafiord, un apéndice del Altfiord, significaba una seria amenaza para los convoyes a Rusia. Previamente, en septiembre junto al *Scharnhorst* habían llevado a cabo una incursión sobre Spitzbergen donde causaron daños de escasa importancia. Con posterioridad, ese mismo mes, los británicos apelaron al empleo de minisubmarinos para neutralizarlo, operación en la que tuvieron éxito (BCN N° 803, pág. 514). Cuando las evaluaciones de inteligencia determinaron que estaban próximas a finalizar las reparaciones de las averías causadas por este ataque, se planificó una incursión aeronaval desde los portaaviones de flota *Victorious* y *Furious* y los de escolta *Emperor*, *Searcher*, *Pursuer* y *Fencer*. Mientras los dos primeros llevaban los 39 Barracuda que con sus bombas materializarían el ataque, los tres segundos darían protección con 40 cazas Martlet (Wildcat V) y 20 Hellcat con un total general de quince escuadrillas embarcadas del Arma Aérea de la Flota (Fleet Air Arm), de las cuales diez eran de caza con un total de 102 máquinas de ese tipo. En cuanto al *Fencer* proveería la patrulla A.S. con 12 Swordfish y 8 Wildcat IV.



“Operación Tungsten”. Aviones Hellcat a bordo del *Emperor*. Los otros portaaviones visibles son: *Furious*, *Searcher* y *Pursuer*.

La dotación aérea de *Victorious* estaba dada por las escuadrillas: 1834 y 1836, con catorce Corsair II cada una, constituyendo el Ala Naval de Caza 47; la 827, con nueve Barracuda II; que con otros nueve de la 830 del *Furious*, constituían el Ala TBR (Torpedero-Bombardero-Reconocimiento) 8; y la 829 con doce Barracuda que con nueve de la 831 del *Furious* daban lugar al Ala TBR 52.

En cuanto al veterano *Furious*: escuadrilla 801 con 6 cazas Seafire IB; escuadrilla 880, 8 Seafire LIIC y las escuadrillas 830 y 831 con 9 Barracuda cada una.

Obsérvese que, a diferencia de datos anteriores, aparece el concepto de “Ala” con la integración de escuadrillas ya sea del propio portaaviones como con las de otro.

El plan preveía el empleo de los Barracuda en dos olas con la cobertura de cuarenta cazas en cada una, mientras que otros aviones tendrían como misión neutralizar los siste-

mas AA y otras actividades secundarias. El *Furious*, con sus Seafire, proveería la Patrulla Aérea de Combate (PAC) para la protección de la flota, mientras que, como se indicara, Swordfish del *Fencer* serían destinados al patrullaje antisubmarino.

Se considera a “Tungsten” como la operación más cuidadosamente planificada por parte del Arma Aérea de la Flota. Como medio para la realización de pruebas se erigieron facilidades en Loch Erribol en Caithness, Escocia, donde los Barracuda y los cazas tuvieron la oportunidad de ensayar y corregir los métodos a emplear, la última vez el 28 de marzo de 1944, una semana antes del ataque.

El buque alemán disponía de 68 piezas AA propias más las baterías ubicadas en las costas, protegido por redes antitorpedo y al amparo de las escarpadas orillas que impedían el ataque con esa arma.

La Flota Metropolitana, bajo el mando del almirante Sir Bruce Fraser, zarpó el 30 de agosto. En esa oportunidad integrada por los acorazados *Duke of York*, buque bandera, y *Anson*, los cruceros *Sheffield*, *Jamaica* y *Royalist*; los portaaviones mencionados y doce destructores.

El *Furious* y los portaaviones escolta tomaron rumbo directamente al punto de lanzamiento del ataque, mientras que el *Victorious* y los acorazados proveyeron cobertura distante al convoy JW 58 con destino a Rusia.

La fuerza de ataque reunificada alcanzó el punto de despegue, 120 millas al NW del Kaafjord, en las primeras horas del 3 de abril de 1944. A las 0437 partió el Ala TBR 8 con la escolta de cuarenta Corsair, Hellcat y Wildcat. La formación llegó al blanco justo cuando el *Tirpitz* comenzaba a desplazarse para iniciar un período de pruebas después de las reparaciones. La sorpresa fue total y el blanco alcanzado. La segunda ola de diecinueve Barracuda del Ala TBR 52 partió a las 0525, por lo que arribó al blanco una hora después que la primera y también tuvo éxito.

Lanzaron 10 bombas perforantes de 1.600 libras y 66 semiperforantes de 500. Lograron catorce (quince según otras fuentes) impactos directos y se produjeron daños en la superestructura y los sistemas de control por parte de los cazas. El acorazado alemán sufrió 432 bajas entre muertos y heridos. Durante los ataques se perdieron sólo dos Barracuda, uno en cada ola; se atribuyó lo escaso de los aviones abatidos a la eficaz acción de los aviones de apoyo antes que los bombarderos entraran en acción, ametrallando baterías AA y sus sistemas de control, tanto a bordo como en tierra. Otro Barracuda cayó al mar al despegar, mientras que un Hellcat se vio obligado a amarizar junto a un destructor. El *Tirpitz* fue dejado fuera de acción por espacio de tres meses.

“3 de abril. ‘Operación Tungsten’. Tiempo perfecto, una ligera brisa, mar en calma. Se han visto varios impactos en el Tirpitz. Todos nuestros aviones (del Emperor) han retornado a salvo, pero uno (Hoare) ha tenido que amarizar por tener su gancho dañado por el fuego AA. Ha sido rescatado por los destructores. Esperamos ataques aéreos enemigos durante todo el día, pero ningún avión ha aparecido. Ataques similares han sido dispuestos para mañana pero posteriormente cancelados.” (Del diario del comandante del *Emperor*, capitán de navío T. J. N. Hilken, de cuyo buque decolaron Hellcat).

La “Operación Tungsten” fue la acción más gratificante para el Arma Aérea de la Flota desde el ataque a Tarento en noviembre de 1940 (BCN N° 794, pág. 282 y BCN N° 798, pág. 341). A diferencia de aquella, las magnitudes y calidades fueron distintas. En Tarento, un solitario portaaviones, el *Illustrious*, apoyado por cruceros y a distancia por la Flota del Mediterráneo y sus antiguos acorazados, lanzó durante la noche, veintidós obsoletos TBR Swordfish, tripulados por experimentadas dotaciones que dejaron fuera de combate a tres acorazados a pesar de encontrarse el enemigo en alerta total. En “Tungsten”, además de las evidentes diferencias en medios más modernos y en mayor número, también cabe destacar la falta de experiencia previa en combate de la mayoría de las 163 dotaciones participantes de las que no menos de 138 correspondían a la reserva y procedían de seis países distintos.

Tirpitz. Uno de los montajes cuádruples Rhinmetall de 20 mm con telémetro incorporado



La silueta de los cañones del *Tirpitz* en un atardecer en el Kaafjord.



El *Tirpitz* en su último fondeadero en Trømsø.

El 24 de abril de 1944 se intentó llevar a cabo otra operación contra el acorazado alemán en la que participaron los mismos portaaviones que en “Tungsten”, pero debió ser cancelada debido al mal tiempo.

Similar suerte tuvieron las que se planificaron para el 15 y el 24 de mayo con la participación del *Victorious* y el *Furious*.

El 17 de julio con la intervención de los portaaviones *Formidable*, *Furious* e *Indefatigable*, con un total de 44 Barracuda, 18 Corsair, 12 Firefly y 18 Hellcat, se realizó otro ataque sobre el *Tirpitz* sin que se lograran impactos. Se perdieron 2 aviones.

El 22 de agosto se llevaron a cabo dos ataques, uno por la mañana y otro por la tarde. En el primero lanzaron 31 Barracuda, 10 Hellcat, 11 Firefly, 24 Corsair y 8 Seafire de los portaaviones *Formidable*, *Furious*, *Indefatigable*, *Nabob* y *Trumpeter*, sin lograr impactos. En esta ocasión los Barracuda y los Corsair retornaron al alcanzar la costa debido a la presencia de densas nubes bajas a 1.500 pies. Se perdieron 3 aviones. En el segundo, por la tarde, participaron 6 Hellcat y 8 Firefly del *Indefatigable* que no alcanzaron al acorazado con sus bombas. No hubo pérdidas de aviones.

El 24 de agosto hubo mejor suerte; se alcanzó el objetivo con dos impactos, uno con una bomba de 1.600 libras y otro con otra de 500. Participaron los portaaviones de flota *Indefatigable*, *Furious* y *Formidable* de los que decolaron 33 Barracuda, 10 Hellcat, 24 Corsair y 10 Firefly. Se perdieron 6 aviones.

El último ataque del Arma Aérea de la Flota se realizó el 29 de agosto de 1944 a cargo de máquinas del *Indefatigable* y del *Formidable* que comprendían 26 Barracuda, 17 Corsair, 7 Hellcat, 10 Firefly y 7 Seafire. No se lograron impactos y se perdieron 2 aviones.

Además del escaso éxito en los ataques al *Tirpitz* que siguieron a la “Operación Tungsten”, los aviones del Arma Aérea de la Flota no podían llevar bombas lo suficientemente pesadas como para provocar daños que dejaran al acorazado definitivamente fuera de combate, por lo que se apeló al concurso de la RAF.

El 15 de septiembre, 28 cuatrimotores Lancaster alcanzaron el acorazado con una bomba de 12.000 libras, sin sufrir la pérdida de avión alguno. El acorazado fue trasladado del Altenfiord a Tromsø, para ser utilizado como batería flotante.

El 29 de octubre, 38 Lancaster sólo lograron una caída cercana con la pérdida de una máquina.

Finalmente, el 12 de noviembre de 1944 32 Lancaster alcanzaron el objetivo con tres impactos directos probables y una caída cercana con bombas de 12.000 libras. El *Tirpitz* quedó en posición invertida.

Otras operaciones en el litoral noruego

Además de los ataques sobre el *Tirpitz*, entre el 11 de febrero de 1944 y el 8 de mayo de 1945, aviones procedentes de portaaviones de flota y de los denominados de escolta llevaron a cabo más de 30 operaciones en el litoral noruego contra blancos costeros, fundamentalmente fábricas, instalaciones portuarias, almacenes, aeródromos y naves destinadas al tráfico marítimo costero que fueron bombardeados, ametrallados o afectados, además, en el caso de los buques por la siembra de minas en los estrechos pasajes de la accidentada costa del país escandinavo. Otras misiones significaron la cobertura de cazas para las fuerzas de superficie que incursionaban contra los convoyes alemanes. En los meses inmediatamente previos a junio de 1944 se intensificaron vuelos de reconocimiento en el sur de Noruega como engaño para hacer presumir que se encontraba en preparación un desembarco que se concretaría en Normandía.

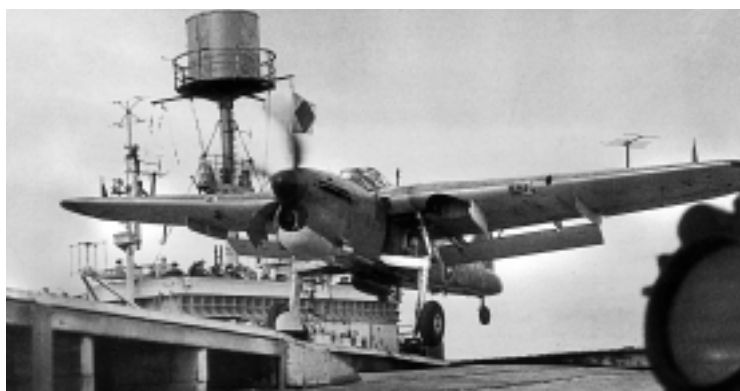
Las operaciones aeronavales tuvieron lugar desde Narvik en el Norte a Stavanger en el Sur, con formaciones de doce a cincuenta cazas, bombarderos y lanzadores de minas.

Cuatro portaaviones de Flota (*Furious*, *Victorious*, *Indefatigable* e *Implacable*) participaron en las operaciones sobre el litoral noruego entre abril y diciembre de 1944. Mejor dotados que los similares escolta, con mayor número de máquinas y una organización superior para la planificación y evaluación, como también la disponibilidad de armamento, significaron que fueran responsables de los daños más importantes infligidos al enemigo que comprendieron unas 100.000 toneladas de buques mercantes controlados por los alemanes, además del *Tirpitz* y otros buques de guerra más pequeños.

El *Furious* participó en 12 operaciones entre febrero y septiembre de 1944. El *Victorious* en dos ataques antibuques en abril y junio. El *Indefatigable* en dos ataques antibuques en agosto y el *Implacable* en seis días de operaciones entre fines de octubre y principios de diciembre.

El último portaaviones en servir en la Flota Metropolitana durante la guerra fue el sexto de la serie de seis blindados que se inició con el *Illustrious*: el *Implacable*, que contaba con mayor dotación aérea (46 Seafire, 12 Firefly I y 24 Barracuda II). Operó entre octubre y diciembre de 1944 destruyendo o averiando unas 40.000 toneladas de tráfico costero. Sus aviones obligaron a varar al submarino *U1060* que fue posteriormente destruido por la RAF.

“Algunos de los portaaviones de flota no habían resultado buques muy felices y sus señorías (los miembros del Almirantazgo)



Julio 17 de 1944. Un Barracuda armado con una bomba de 1.600 libras despegando para atacar al *Tirpitz*.



“Operación Tungsten”. El *Tirpitz* alcanzado por las bombas de los Barracuda.



El *Tirpitz* en posición invertida en la costa Sur de las islas Haakoy. La tumba de 1.204 tripulantes.

go) hicieron un experimento en este portaaviones para asegurarse que en el Implacable todo empezara bien: los oficiales y tripulantes que pudieron ser encontrados y que habían servido bajo el mando de Denis Boyd en el *Illustrious* en 1940, fueron destinados al buque. Charles Evans era el Jefe del Departamento Aire y me invitó a ser su asistente, o sea capitán de corbeta (lieutenant commander) a cargo de las operaciones en cubierta de vuelo y los hangares. El primer comandante del Implacable había sido jefe de artillería en el *Illustrious*. Alfie Sutton (BCN N° 809, pág. 519) era el comandante de operaciones; teníamos el mismo oficial médico y donde quiera que uno iba en la nave aparecían marineros en los pasillos y decían 'hola señor, ¿me recuerda?'. Era un arreglo espléndido y el futuro del buque estuvo asegurado desde el vamos." (Charles Lamb en *String Bag*).

En cuanto a los portaaviones escolta, llevaron a cabo el número de operaciones que para cada uno se indican: *Campania*, dos operaciones en octubre de 1944 y enero de 1945; *Emperor*, dos en mayo de 1944; *Fencer*, tres en junio y octubre de 1944; *Nairana*, una en enero de 1945; *Nabob*, una de minado en agosto de 1944; *Premier*, nueve entre noviembre de 1944 y marzo de 1945; *Pursuer*, una en abril y tres en noviembre de 1944; *Puncher*, tres entre febrero y abril de 1945; *Queen*, cuatro entre marzo y abril de 1945; *Searcher*, tres en abril y mayo de 1944 y cuatro entre marzo y mayo de 1945; *Striker*, cuatro en abril, mayo y junio de 1944; *Trunpeter*, trece entre agosto de 1944 y mayo de 1945.

Operaciones en el océano Índico

Retrospectiva. La participación de Japón en la guerra significó para los británicos serios contrastes navales como el hundimiento del acorazado *Prince of Wales* y el crucero de batalla *Repulse*, el 10 de diciembre de 1941 en la costa oriental de la península malaya. A fines de marzo de 1942 en el océano Índico, la Eastern Fleet contaba con los acorazados *Ramillies*, *Resolution*, *Revenge* y *Royal Sovereign*, todos ellos vetustos productos de la Gran Guerra, que no habían sido modernizados y sin facilidades para operar en clima tropical; los portaaviones *Indomitable* y *Hermes*, dos cruceros pesados, cuatro cruceros livianos, incluido el holandés *Heemsreck*; un crucero AA y 11 destructores.

Esta fuerza era producto de decisiones del Almirantazgo de apelar a lo disponible para una presencia naval en el Índico. Respecto de los portaaviones, además de la inferioridad numérica (39 cazas y 57 máquinas de ataque), era aún mucho más preocupante la calidad de los aviones respecto de las máquinas japonesas (cazas Fulmar y Sea Hurricane y biplanos de ataque Swordfish y Albacore). Los acorazados de la clase R eran antiguos, lentos y poco protegidos; en realidad constituían más un pasivo que un activo. También varios de los cruceros eran antiguos y sin modernizar y parte de los destructores requerían urgentes reparaciones. Las bases en Colombo, Trincomalee y en el atolón Addu eran motivo de preocupación. Un grupo de buques tan rápidamente reunidos requería adiestramiento para operar en conjunto. El designado comandante, almirante Sir James Somerville que lo había sido previamente de la Fuerza H con base en Gibraltar, carecía, además, de suficientes aviones de reconocimiento de largo alcance y en la práctica era casi nula la disponibilidad de capacidad aérea de ataque desde bases terrestres.

Una incursión de la fuerza de portaaviones del almirante Nagumo llevada a cabo entre el 31 de marzo y el 9 de abril de 1942 significó el hundimiento de los dos cruceros pesados, *Cornwall* y *Dorsetshire*, el 5 de mayo, y el portaaviones *Hermes* el 9.

La fuerza de ataque nipona contaba con cinco portaaviones de flota (300 máquinas de caza, ataque y reconocimiento), cuatro acorazados, tres cruceros y ocho destructores. Simultáneamente una fuerza de superficie al mando del almirante Ozawa atacó en el golfo de Bengala con un portaaviones liviano, seis cruceros y cuatro destructores.

Los anticuados y reducidos medios con que contaba el almirante Somerville obligaron a adoptar, en general, un modo de acción que evitara un enfrentamiento. De esa manera sus naves tomaron rumbo a la costa oriental de África alejados de sus apostaderos habituales en Ceilán (Sri Lanka). A medida que la Armada Imperial se vio cada vez más comprometida en el Pacífico, el Índico pasó a ser, en la práctica, un teatro secundario también por la imposibilidad de realizar ofensiva importante alguna por parte de los británicos dada la escasa disponibilidad de medios. La presencia naval activa nipona en ese océano se materializaba con la asistencia de submarinos a los que sumaron naves de ese tipo procedentes de Alemania.

A mediados de 1943, no menos de 48 naves de la Flota Oriental (Eastern Fleet) de la Armada Real fueron destacadas al Mediterráneo para participar en la invasión de Sicilia, (BCN N° 801, pág. 74). La partida de esos buques significó el consiguiente debilitamiento en la protección del tráfico marítimo.

En la mayor parte de 1943, la presencia de unidades de superficie niponas estaba dada por una escuadra de cinco cruceros en Penang y unos pocos otros en Singapur. Por su parte, la Eastern Fleet, por el desplazamiento de unidades a otros teatros, estaba reducida a un acorazado, el viejo *Raimillies*, cuatro cruceros



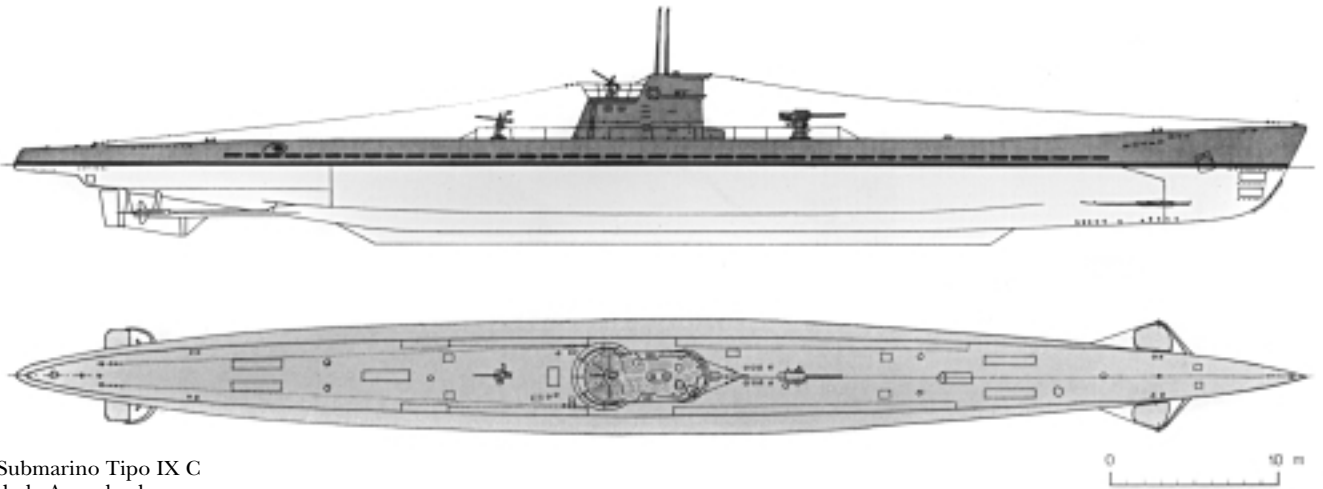
El océano Índico.

modernos y cinco antiguos y algunos mercantes armados como cruceros auxiliares, una parte sustancial de ella en Kindilini en la costa oriental de África. En septiembre de 1943, aunque aún débil, retornaría a Colombo y Trincomalee en Ceilán (Sri Lanka). Una de las razones de la inmovilidad de las unidades mayores estaba dada por la no disponibilidad de destructores de flota porque al no contar con fragatas, corbetas o "sloops" para la escolta de los convoyes, se debía apelar a ese tipo de buque para la tarea.

Los submarinos alemanes en el Índico. Ante las propuestas alemanas para operar en el Índico, los japoneses recién a principios de 1943 dieron su visto bueno cuando la ofensiva americana en el Pacífico y las actividades británicas se hacían sentir en el océano Índico. Acordaron la presencia de submarinos germanos en ese océano y autorizaron la construcción de una base en Penang.

Retrospectiva. A partir de junio de 1942, los submarinos germanos habían comenzado a operar al S del Ecuador en el Atlántico, luego en aguas de El Cabo, y más tarde en la costa E de África, en el Estrecho de Mozambique, y más tarde el Golfo de Adén para interceptar el tráfico precedente de y hacia el Mar Rojo.

La mayoría de ellos era de la clase IX. Un submarino oceánico proyectado para misiones de ataque y transporte. El astillero AG Weser construyó dos unidades de la serie IX A, de los que derivaron 194 naves de las series IXB, IXC, IX C40, IX D1, IX D2. Su casco era capaz de soportar inmersiones de hasta 100 m; podía sumergirse en sólo 35 segundos, un valor notable entonces. Transportaban hasta 55 toneladas de carga. En sus viajes a Japón llevaron cronómetros, equipos ópticos y electrónicos, trayendo de regreso caucho, es-



Submarino Tipo IX C
de la Armada alemana.

taño y metales especiales. En combate fueron hundidas 150 unidades; entre los rendidos al cabo del conflicto, el U 505 se encuentra expuesto en Chicago. Construidos entre 1936 y 1944. Desplazamiento 1.120/1.540 toneladas. Eslora 76,7 m; manga 6,76 m; calado 4,70 m. Propulsión 2 motores diesel MAN M9V 40/46 de 9 cilindros y 4.400 HP en su totalidad; 2 motores eléctricos Siemens GU 345/34 de 1.000 HP totales. Velocidad 18,2/7,7 nudos. Autonomía 13.450 millas a 10 nudos; 128 millas a 2 nudos en inmersión. Armamento original: 1 cañón de 105 mm; 1 de 37 mm AA; 1 de 20 mm AA; 6 tubos de 533 mm, 4 a proa y 2 a popa; 22 torpedos. Posteriormente se eliminó la pieza de 105 mm y se incrementaron las armas AA en torretas escalonadas. Tripulación 48.

Los objetivos perseguidos eran:

1. Dispersar las fuerzas enemigas al obligarlas a extender el sistema de convoyes a otros teatros.
2. Retardarle el tráfico de abastecimientos por vía marítima.
3. Atenuar la presión sobre los submarinos que operaban en el Atlántico.
4. Suplementar los esfuerzos de los submarinos japoneses en el ataque a la navegación aliada, esto último no en el sentido de operaciones combinadas y planeamiento conjunto con el comando naval nipón, circunstancias que no fueron ni deseadas ni posibles.

En enero de 1943 cuatro submarinos acompañados por un quinto para reabastecerlos de combustible zarparon rumbo al cabo de Buena Esperanza. Al arribar a esas aguas se encontraron con que la situación había cambiado respecto de la prevaleciente cuando otro grupo de sumergibles había operado antes con gran éxito.

Entonces, en septiembre de 1942, el área responsable del *tracking* de los submarinos alemanes en el Almirantazgo británico advirtió que era inminente el desplazamiento de éstos hacia el S de África. La única medida defensiva que se pudo adoptar fue disponer el alejamiento de la derrota de los buques respecto de la costa occidental africana y para aquellos destinados a oriente que en lo posible recalaran en Durban en lugar de El Cabo. El 7 de octubre, cinco grandes submarinos arribaron a aguas sudafricanas. Aunque uno de ellos, el U 179, fue hundido por el destructor *Active*, los cuatro restantes lograron una buena cosecha en la ruta El Cabo – Durban, que para fines de ese mes fueron 24 buques totalizando 161.121 toneladas, entre ellos el trasatlántico *Orcades* de 23.450 toneladas, empleado como transporte de tropas, en aguas de El Cabo el 10 de octubre. En noviembre los submarinos alemanes se desplazaron al S del canal de Mozambique, donde hundieron 24 buques con 127.261 toneladas incluyendo naves transporte de tropas. El puerto de Lourenco Marques tuvo que ser cerrado en dos oportunidades con grave perjuicio para los embarques de carbón hacia Medio Oriente. Los aliados procedieron a desplazar naves y aviones a Sudáfrica para reforzar las defensas antisubmarinas e incrementar el número de naves navegando en convoy. En diciembre de 1942, en parte por estas medidas, en parte porque los submarinos iniciaron su regreso a Europa, los hundimientos se redujeron a cinco buques totalizando 23.250 toneladas. Evidentemente, en un período relativamente corto esos submarinos habían mostrado un elevado grado de efectividad, aprovechando las debilidades del enemigo.

Casi todos los mercantes navegaban en enero de 1943 en convoyes protegidos además por permanentes patrullas aéreas. Los submarinos comenzaron a operar en la costa oriental de África entre Lourenco Marques y Durban, y en un episodio aislado el U 160, en aguas cercanas a este puerto, hundió cuatro naves de un convoy, hecho que provocó

una inmediata y crítica reacción de Churchill que finalmente aceptó que con los medios disponibles el Almirantazgo estaba haciendo lo mejor posible.

En febrero y marzo de 1943, los submarinos alemanes hundieron en aguas de Sudáfrica 15 buques con un total de 76.948 toneladas.

Una misión especial. Cargado al máximo con la consiguiente reducción en los espacios habitables, el 9 de febrero de 1943 zarpó de Kiel el *U 180*. Poco antes de abandonar la bahía, con el monumento naval de Laboe a estribor, embarcaron de incógnito dos individuos que resultaron ser el activista indio Suhas Chandra Bose y su ayudante, importante personaje para un plan de levantamientos en contra de la presencia británica. Para preservar la seguridad de tan importante huésped, debían abstenerse de atacar naves en el Atlántico, actitud que cambió el 18 de mayo de 1943, cuando hundieron en aguas menos vigiladas del Índico el petrolero *Corbis*, a cuyos sobrevivientes les fueron entregados algunos víveres. Al E de Madagascar se produjo el encuentro previsto con el submarino nipón *I.29*. Llevado a cabo el intercambio de cargas, los dos indios pasaron a la nave japonesa. En cambio, se embarcaron en el *U 180* dos ingenieros navales, los capitanes de fragata Emi y Tomonaga que iban a Alemania para adquirir conocimientos en la construcción de submarinos y otras tecnologías. La carga transferida del *I.29* incluía dos toneladas de oro en barras. Navegando en superficie a la altura de Durban fueron atacados por un avión que fue abatido con las ametralladoras de 20 mm. Un reabastecimiento por parte del *U 463* no se concretó porque éste había sido hundido por un bombardero británico (*). Lograron combustible del *U 530* (**) para el retorno a Francia. Sufrieron un segundo ataque aéreo en superficie, que no pudieron rechazar por no estar las armas en condiciones pero eludieron las bombas merced a máxima velocidad y maniobras evasivas. Finalmente, el 9 de julio de 1943 arribaron a Burdeos al cabo de cinco meses y recorridas 15.000 millas.

Para un relato más detallado de la misión del *U180*, ver *Aventuras en submarinos*, Instituto de Publicaciones Navales, página 137.

(*) El 15 de mayo de 1943, por un avión de la escuadrilla 58 en el golfo de Vizcaya.

(**) El *U 530* fue el submarino que arribó en primer término, de los dos que llegaron a Mar del Plata al finalizar la guerra.

En abril-mayo otros submarinos arribaron a las aguas sudafricanas en procura de presas navegando en forma independiente en la ruta Walvis Bay, en la costa occidental, a Lourenco Marques o el canal de Mozambique en la oriental. En esos meses hundieron 14 buques totalizando 86.151 toneladas.

En mayo de 1943, los submarinos *U177*, *U178*, *U181* y *U198*, todos de la clase IX, se reabastecieron de combustible del *Charlotte Schliemann* en aguas de Madagascar para luego tomar rumbo a Penang donde se los conocería como el Grupo Monzón. El *U178* fue el primero en arribar a destino. Posteriormente un quinto submarino de la clase IXC arribó a Japón como regalo a su gobierno.

Las bases de submarinos en Extremo Oriente fueron casi autosuficientes. En Tjikopoe, adquirieron una plantación de poco menos de dos mil hectáreas y con la ayuda de obreros locales produjeron una variedad de vegetales para disponer de una dieta adecuada. Fabricaron una cantidad de conservas e incluso pan, que en contenedores de hojalata destinaron a las naves que regresaban a Alemania.

Los alemanes tuvieron que luchar contra la permanente oposición de funcionarios y oficiales japoneses de baja graduación, la mayoría de ellos de origen campesino, con profundas raíces en ideas y costumbres propias de gentes del interior del Japón. Mejor entendimiento tuvieron con funcionarios y oficiales de mayor jerarquía que, por su origen y mejor nivel cultural, estaban en mejores condiciones de encontrar formas de comprensión entre dos culturas disímiles.

En junio, siete U Bootes operaban en el sur del Índico que luego de ser reabastecidos por el *Charlotte Schliemann* tomaron rumbo al N y el NE, para interceptar el tráfico marítimo a través del canal de Mozambique y los mercantes navegando entre El Cabo y la India o Ceilán (Sri Lanka). Su presencia se hizo notar: en junio fueron hundidos doce mercantes



Capitán de corbeta Wolfanf Lüth, comandante del *U181*, condecorado al regreso del océano Índico después de haber hundido 43 naves.

totalizando 67.900 toneladas, aunque dos de ellos por acción del corsario *Michel*. Durante julio, las pérdidas ascendieron a 17 buques (97.200 toneladas), la mayoría (89.000 toneladas) por submarinos germanos.

El 9 de junio, el almirante Doenitz destacó al Índico nueve submarinos de combate y dos de apoyo logístico, pero el pasaje desde sus bases en Francia había pasado a ser peligroso como consecuencia de la creciente actividad de la aviación aliada, inicialmente desde bases terrestres, más tarde reforzada por portaaviones escolta (CVE). El primero de esos submarinos, el *U200*, fue hundido el 24 al S de Islandia por aviones de la Patrulla Aérea Naval N° 84; esa misma jornada y en las mismas aguas, como consecuencia del ataque de la Escuadrilla 120, sufrió igual suerte el *U194*. Al N de España, en aguas del golfo de Vizcaya, el 8 de julio, terminó su travesía el *U514*, por acción de la Escuadrilla 124. En agosto, los submarinos sobrevivientes se encontraban en aguas de El Cabo. El *U197* fue hundido el 20 de agosto por máquinas de las escuadrillas 265 y 269 de la RAF con base en Madagascar. A principios de septiembre los restantes repusieron combustible del *Brake* al S de la isla citada para luego tomar rumbo N.

Siete buques (46.400 toneladas) fueron hundidos en agosto por submarinos alemanes.

Las seis naves (39.700 toneladas) hundidas en septiembre han sido adjudicadas a submarinos japoneses, con 8 de ellos operando en el Índico.

En octubre, dos submarinos alemanes operaban en aguas de la Península Arábiga, mientras que las de Mombasa, Colombo y Bombay estaban bajo la amenaza de uno en cada una de ellas. Un avión de la escuadrilla 244 dio cuenta del *U533* en el Golfo de Omán el 16 de octubre. En este mes la pérdida de buques mercantes se redujo a seis (25.800 toneladas).

Tres submarinos zarparon de Europa rumbo al Índico en noviembre; de ellos, el *U172*, fue hundido el 12 de diciembre en el Atlántico norte, al S de las Azores, por aviones del CVE *Bogue* con la participación de los escoltas *Badger*, *Dupont*, *Clemson* e *Ingram*. En las mismas aguas y por aviones del CVE mencionado, el 20 de diciembre terminó su travesía el *U850*.

En noviembre los submarinos alemanes abandonaron el área de operaciones para tomar rumbo a Penang para reabastecerse. Retornarían en 1944. Por otra parte, noviembre y diciembre significaron el hundimiento de nueve buques (60.321 toneladas) por acción de sumergibles japoneses.

Diciembre de 1943 se considera el fin de la etapa inicial de la actividad simultánea de los submarinos alemanes y japoneses en el Índico. Siete de los primeros y ocho de los segundos contribuyeron al mayor porcentaje de la pérdida de 57 buques (337.170 toneladas). Los británicos se encontraban en una posición vulnerable a los ataques en zonas focales, como los accesos al Golfo Pérsico y el Mar Rojo, áreas donde muchos de los mercantes navegaban en forma independiente. Solamente fueron hundidas cinco naves formando parte de convoyes.

Medidas británicas para enfrentar la amenaza. La escasa disponibilidad de naves escolta no permitió en su inicio y por bastante tiempo organizar convoyes debidamente protegidos, pero la disminución de la actividad germana en aguas de El Cabo posibilitó el desplazamiento de ese tipo de nave desde Sudáfrica y con la colaboración de la Armada Real India fue posible organizar el convoyado, aunque bastante restringido, en las rutas Durban a Aden; Aden a Bombay y Colombo a Bombay y Calcuta.

La cooperación aérea estaba dada por el Grupo 222 de la RAF con su cuartel general en Colombo (Sri Lanka), donde la Armada Real y la Fuerza Aérea trabajaban en conjunto en operaciones combinadas.

También tuvieron participación en acciones marítimas, unidades de la RAF en África oriental, India y Aden, en distintos períodos y en función de la presencia de submarinos en sus respectivas áreas de responsabilidad.

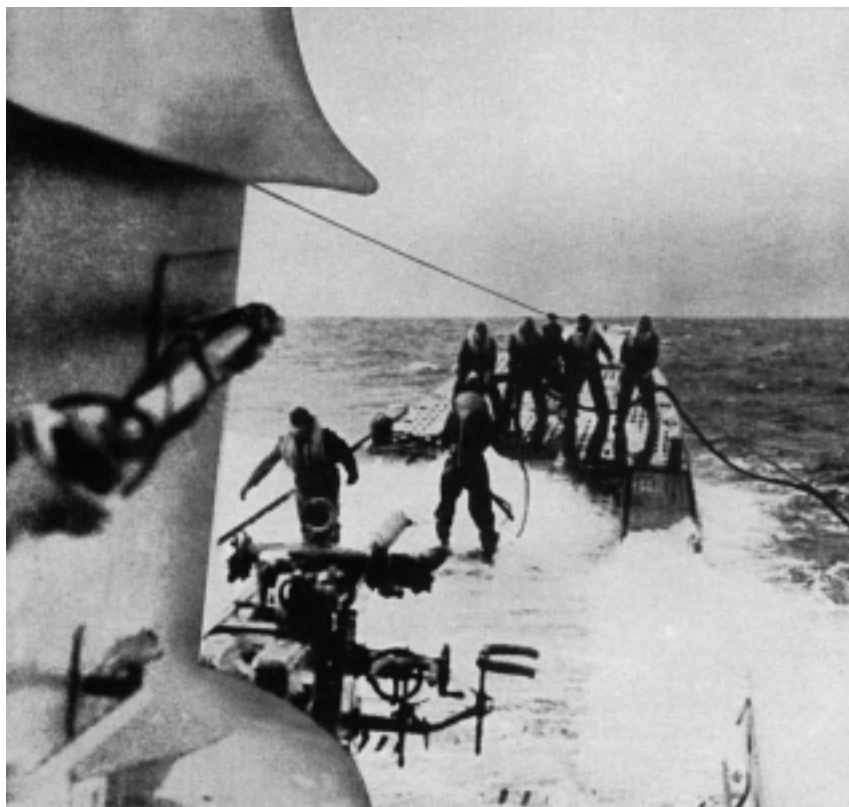
Como una forma de simplificar y agilizar el control de los aviones afectados a operar sobre el mar y disponer rápidamente de ellos donde fuese necesario, se estableció una mancomunidad de medios para cubrir la totalidad del teatro de operaciones y en consecuencia el Grupo 222 delegaba responsabilidades y aviones a otros cuarteles generales. De esa manera, los botes voladores se desplazaban a distintas bases ubicadas en el continente o en islas, y el vicemarisca del aire A. Lees pasó a desempeñarse en la práctica en una tarea similar al Comando Costero (Coastal Command) de la RAF en territorio metropolitano. Para septiembre de 1943 tenía bajo su control 13 escuadrillas de reconocimiento de largo alcance, 11 de ellas equipadas con botes voladores Catalina, que daban protección a los convoyes y se desempeñaban en coordinación con las unidades de combate del almirante Somerville.

Los submarinos aliados en el Índico. A pesar de contar con sólo una escuadrilla, comenzaron actuar ofensivamente sobre bases niponas en Malasia. El 12 de noviembre, el submarino *Taurus* hundió el japonés *I.34* en los accesos a Penang. Aunque puntuales, estas primeras acciones ofensivas significaban invertir el sentido en la guerra en el Índico, hasta entonces en continua defensiva.

1944. El cambio. A pesar que Lord Mountbatten, designado Comandante Supremo del teatro de Asia Sud Oriental (SEAC), desde el principio de su gestión tuvo en mente acciones ofensivas de envergadura, sus propuestas quedaron limitadas por la decisión del Comando Supremo Aliado en el sentido que el principal esfuerzo contra Japón debía ser llevado a cabo en el Pacífico.

En la conferencia Quadrant, llevada a cabo en Quebec en agosto de 1943, había sido aprobada la designación del capitán de navío, actuando entonces como vicealmirante, Lord Louis Mountbatten como Comandante Supremo Aliado en el SE de Asia con el grado temporario de almirante. Su área de responsabilidad comprendía India, Birmania (Myanmar), Ceilán (Sri Lanka), Siam (Tailandia), Malaya (Malasia) y Sumatra (una de las islas de Indonesia). Una directiva del PM Winston Churchill del 23 de octubre, colocó bajo su mando a los tres comandantes en jefe de los tres servicios en el área. Sin embargo, se presentaron algunos problemas en lo concerniente al alto mando naval. No sólo porque Somerville era mucho más antiguo como oficial de la Armada Real, circunstancia superable en cuanto a jerarquías relativas ante la decisión adoptada sino que, por otro lado, Somerville tenía bajo su responsabilidad un área que excedía largamente la asignada a Mountbatten. Hacia el N comprendía Aden y el Golfo Pérsico y hacia el S Madagascar. Además, también estaba bajo su órbita la casi totalidad de la costa oriental africana a lo largo de la cual navegaban los convoyes que vía El Cabo tenían a Suez como destino, de manera que hubieron de emitirse directivas adicionales: para aquellas actividades destinadas a apoyar campañas terrestres y operaciones combinadas, Somerville estaba subordinado a Mountbatten, pero en cuanto a la seguridad del tráfico marítimo y acciones ofensivas contra fuerzas navales enemigas, tanto en el ámbito del SEAC como fuera de él, era responsable ante el Almirantazgo, que podía comunicarse directamente con Somerville sin conocimiento previo del Comandante Supremo.

Naturalmente tal disposición no era del agrado de Mountbatten que por otra parte era comprendido en su actitud por cuanto en un teatro de operaciones de gran extensión en el cual las fuerzas de varios países, armas y servicios debían estar fuertemente integradas, por consiguiente cuán importante era que el Comandante Supremo ejerciera su autoridad sobre la Flota Oriental haciendo notar que los americanos habían sido convencidos de colocar sus fuerzas terrestres y áreas bajo su comando. Por su parte, el almirante Cunningham, en carácter de Primer Lord Naval, es decir la máxima autoridad profesional de la Armada, adhirió con firmeza al principio de que *“el Almirantazgo, tal como en otras bases, debe ejercer su autoridad para dirigir las operaciones de la Flota Oriental, cuando no se encuentre operando bajo las directivas del Comandante Supremo”*: Mountbatten.



Reabastecimiento de un submarino alemán en el mar.

Bibliografía

Correlli Barnett
Engage the Enemy More Closely

Kenneth Muson
Bombers 1939-1945

Kenneth Muson
Fighters 1939-1945

Charles Lamb
Stringbag

Julian Thompson
The War at Sea

S.W. Roskill
The War at Sea

Cajus Becker
The German Navy

Fredrich Ruge
Der Seekrieg

Melanie Wiggins
Aventuras en Submarinos

Anthony Preston
Submarines

Jane's. *The War at Sea 1897-1997*

Jane's. *Fighting Ships of World War Two*

David Brown
Carrier Operations in World War II

Revista *La Marina* N° 77

En cuanto a jerarquías relativas, cabe recordar que al terminar la guerra, después de haber sido Comandante Supremo de SE de Asia con el grado temporario de almirante, Mountbatten pasó a ser comandante de una división de cruceros en el Mediterráneo como contraalmirante. Después de desempeñarse como último virrey de la India, en el difícil período previo a su Independencia, Mountbatten alcanzaría la más alta jerarquía como Primer Lord Naval, cargo que había ocupado su padre, el príncipe Louis de Battenberg, en 1914. El cambio de apellido, en el transcurso de la Gran Guerra, fue determinado en parte por la presión de la prensa amarilla y fue casi simultáneo con el de la familia real que de Saxe Coburg Gotha o Wettin pasó a denominarse Windsor.

En relación con las operaciones navales en Asia Sudoriental se previó que *“si los medios disponibles lo permiten, llevar a cabo operaciones ofensivas terrestres, navales y aéreas, incluidas acciones con portaaviones con el objetivo de mantener presión sobre el enemigo, forzándolo a la dispersión de sus fuerzas y procurando el máximo desgaste en su capacidad naval y aérea y en su tráfico marítimo. El mayor peso recaerá sobre una fuerza naval británica en el Índico con capacidad para mantener abiertas las vías de comunicación por mar, incluso con las islas Adaman, si son recuperadas; y llevar a cabo operaciones y amenazas contra las posiciones nipones en el SE de Asia”*.

El flamante Comandante Supremo en el SE de Asia, como era de esperar en cuanto a su personalidad, ansiosa por destacarse, y en función de la autoridad conferida el 23 de octubre de 1943 de planificar operaciones combinadas, considerando erróneamente que en el futuro dispondría de los medios anfibios necesarios, concibió inicialmente un desembarco en el extremo N de Sumatra (“Operación Culverin”) a ser encarada en marzo-abril de 1944, pero el plan fue abandonado al carecer de los medios mencionados desplazados para el desembarco en Normandía y el S de Francia. En su reemplazo se consideró otro más modesto, destinado a recuperar las islas Andaman (“Operación Buccaneer”). Ésta coincidiría con una ofensiva china al N de Birmania, un ataque en Arakan para capturar Akyab y otra gran ofensiva en la frontera Birmano-India. Pero cuando los planes fueron presentados en la Conferencia Sextant, llevada a cabo en El Cairo en diciembre de 1943, “Buccaneer” fue dejada de lado. En cambio deberían prepararse planes para soportar operaciones en Birmania con incursiones por parte de portaaviones y fuerzas anfibas, acordándose que el mayor esfuerzo contra Japón debía ser hecho en el Pacífico.

El 7 de diciembre de 1943 Mountbatten recibió la orden de enviar de regreso a Europa quince LSTs y seis LSI, la mitad de sus medios de desembarco. Presentó el plan de una operación anfibia detrás de las líneas japonesas en la península Mayu en Arakan; pero nuevamente primaron las necesidades en Europa, y a comienzos de enero de 1944 la casi totalidad de las naves de desembarco remanentes abandonaron el Índico.

La posibilidad de llevar a cabo operaciones importantes en el Índico quedó definitivamente anulada cuando los jefes de Estado Mayor Combinados consideraron que una Flota Británica del Pacífico debía ser reunida en Australia, para operar luego desde bases avanzadas a los archipiélagos de las Bismarck y las Salomón ya sea para cubrir operaciones en Nueva Guinea, las Indias Orientales Holandesas o cooperar con la armada americana en el Pacífico central.

Sin embargo, Churchill no compartía tal recomendación. Opinaba que la estrategia correcta para la Armada Real era permanecer en sus bases en India y Ceilán para luego participar en una eventual operación sobre Sumatra y la península malaya. Por su parte, los jefes de Estado Mayor británicos consideraron que las embarcaciones para un asalto no estarían disponibles hasta seis meses después de la derrota de Alemania que pronosticaban para octubre de 1944, seis meses antes de lo que efectivamente ocurrió. El Primer Ministro opinaba que con ayuda de los Estados Unidos, un ataque en el Índico podía ser encarado en septiembre de 1944. La política a seguir en el Índico fue motivo de debate por varios meses, con Churchill, el Gabinete de Guerra y Mountbatten a favor de operaciones importantes y los jefes de Estado Mayor elaborando razones convincentes de su posición contraria. Por razones distintas a las del Primer Ministro, los americanos eran partidarios de que la flota británica permaneciera en el Índico (*). La decisión final fue adoptada en la segunda Conferencia de Quebec, en septiembre de 1944: una flota británica operaría en el Pacífico.

(*) No los querían entonces en el Pacífico, que consideraban un teatro de su absoluta incumbencia y por lo tanto no aceptaban una presencia británica que, por otra parte, aparentemente no necesitaban. ■