

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

EUGENIO L. BEZZOLA

LA FLOTA DE LAS INDIAS ORIENTALES (EAST INDIANS FLEET). LOS PORTAAVIONES ESCOLTA (CVE). ENERO-SEPTIEMBRE 1945.

Para información sobre estos portaaviones escolta ver BCN N° 790, páginas 381 a 384.

Advertencia. La elaboración del relato de las actividades en el océano Índico a partir de enero de 1945 ha resultado algo complicada por cuanto las fuentes de comunicación disponibles no sólo informan en mucho menor grado y detalle respecto de otros teatros y aun de operaciones en el citado océano que tuvieron lugar con anterioridad, sino que, además, no siempre coinciden en datos relacionados con naves participantes en las operaciones, cronología y la descripción de hechos y circunstancias vinculadas a los diferentes eventos. Pareciera que aparte de considerarlo un teatro secundario, como efectivamente lo era respecto del Atlántico y el Pacífico, los autores hubieran arribado a esta etapa final de la guerra con algo de cansancio o saturación, de ahí la posibilidad que lectores detallistas puedan llegar a encontrar algunas incongruencias en el relato. Las principales fuentes de información han sido *The War at Sea* del capitán de navío S. W. Roskill, una publicación oficial; *Aircraft Carriers in WW 2* de David Brown y *With Naval Wings* de John Wellham que fue protagonista y testigo directo, durante todo el conflicto, de acciones y circunstancias, con la jerarquía de oficial subalterno y jefe, por lo que, aunque pudiera haber informaciones no exactamente coincidentes, he decidido no intervenir demasiado para compatibilizarlas porque de esa manera se perderían informaciones de interés, en particular en aspectos personales y humanos que considero el condimento del relato.

Retrospectiva. En julio de 1944, el Almirante Mountbatten, en su carácter de Comandante Supremo aliado en el SE asiático, había sometido a los Jefes de Estado Mayor Combinados dos planes para la expulsión de los japoneses de Birmania. El plan "Capital" estaba destinado a operaciones terrestres a ser llevadas a cabo por el 14° Ejército al mando del general Slim, que debía alcanzar la línea Mandalay-Pakokku con el fin posterior de acercarse a Rangún para su captura; mientras que "Drácula" preveía un asalto anfibio con participación de paracaidistas para apoderarse de esa capital en enero de 1945. El primero fue aceptado siempre que asegurara las comunicaciones terrestres y aéreas con China y para "Drácula" se consideró inicialmente su concreción en noviembre de 1945 trascurrida la época del monzón. Materializadas las operaciones terrestres que no son resorte de este trabajo, salvo como referencia, las actividades de la Flota de las Indias Orientales y por consiguiente las de sus portaaviones estuvieron, en parte, destinadas a colaborar con aquéllas.

La Flota de las Indias Orientales. Con la partida, en enero de 1945, de las naves designadas para integrar la Flota Británica en el Pacífico, los buques remanentes pasaron a formar la Flota de las Indias Orientales, bajo el comando del Vicealmirante Sir Arthur Power.

"El Almirante 'Hooky' Power era un personaje notable. Al perder una mano en Zeebrugge a principios de la guerra ésta había sido reemplazada por un gancho o garfio que usaba con increíble habilidad. Cuando requería un mandadero, simplemente enganchaba cualquier marinero que circulara a su alcance. Se decía que tenía dos ganchos: uno de acero inoxidable para usar durante el día y otro bañado en plata para la noche, con un diseño especial para asir un vaso de gin."

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 812

Septiembre/diciembre de 2005

Recibido: 29.8.2005

La nueva fuerza dispuso inicialmente, como unidades principales, de tres portaaviones escolta (CVE) para llevar a cabo operaciones juntamente con los acorazados *Queen Elizabeth* y *Richelieu* (francés), el crucero de batalla *Renown*, nueve cruceros, incluido el holandés *Tromp* y 24 destructores.

De los tres CVEs iniciales, el único con una dotación de cazas era el **Ameer** (ex USN *Baffin's Bay*) mientras que los otros dos, **Empress** (ex USN *Carnegie*) y **Shah** (ex USN *Jamaica*), denominados CVEs de propósitos generales estaban generalmente equipados con bombarderos torpederos Avenger. Cuando fue necesario, el *Empress* embarcó cazas y a partir de mayo de 1945 pasó a ser definitivamente un portaaviones de cazas. Para mediados de abril arribaron las naves que integrarían la 21ª escuadra de portaaviones de la Flota de las Indias Orientales: **Emperor** (ex USN *Pybus*), **Stalker** (ex USN *Hamlin*), **Hunter**, **Khediye** (ex USN *Cordova*) y **Attacker**⁽¹⁾ (ex USN *Barnes*, ex USN *Steel Artisan*). (Según *Carrier Operations in WW II*)

(1)

En este libro se ha incluido el **Attacker** entre los portaaviones arribados en abril, cuando posteriormente informara que arribó en agosto y que no pudo participar en operación alguna antes del fin de la guerra.



El Teniente John Wellham.

A bordo del *Empress*, como comandante de vuelo, se encontraba el Capitán de Corbeta John Wellham, uno los arquetipos de los pilotos del Arma Aérea de la Flota durante todo el transcurso de la II Guerra Mundial. Nacido en una isla escocesa, su interés por volar se despertó cuando a los quince años ganó, con su compañera, un concurso de baile cuyo un premio era un vuelo de 15 minutos desde el aeródromo local. El avión era un pequeño biplano, en el que el piloto ocupaba una carlinga abierta detrás de las alas mientras que los dos pasajeros se ubicaban en un habitáculo vidriado en el frente. Desde allí, Wellham quedó tan impresionado por la sensación de superioridad que sentía al observar a la gente debajo, que lo convenció que volar era su única carrera futura. Sin embargo, una segunda vocación se despertó pocas semanas después en oportunidad que el acorazado *Nelson*, con una escolta de destructores, realizó una visita al puerto local y, entonces, convertirse en oficial naval pasó a ser su ambición. El destino le daría la oportunidad de satisfacer ambos deseos. A los 17 años, al finalizar los estudios secundarios, fue atraído por un aviso por el cual se invitaba a aquellos que con esa edad y más adecuadas calificaciones y buenas condiciones físicas, a postularse a un examen de selección para ingresar como oficial a la Real Fuerza Aérea por un período de cuatro años. La excelente educación escocesa le permitió acceder en competencia con aspirantes provenientes de prestigiosas escuelas públicas inglesas, Eton por ejemplo; de manera que el 20 de diciembre de 1936 se incorporó a la RAF como oficial piloto temporero. Sus aspiraciones a ser un oficial naval se concretarían cuando, en 1938, el Almirantazgo recobró el control de la aviación naval que había perdido en 1918 en oportunidad que el Royal Naval Air Service fue amalgamado con el Royal Flying Corps para dar lugar a la flamante Real Fuerza Aérea. Cuando se invitó a pilotos de ésta a incorporarse a la aviación naval, Wellham, a pesar de los consejos, prevenciones y presiones de su jefe y camaradas, fue uno de los primeros en aceptar. Sus vocaciones de adolescente habían sido satisfechas.

Antes de su cargo en el *Empress*, al que había sido destinado en agosto de 1944, Wellham se había incorporado en 1939 a la escuadrilla 824 del *Eagle*, entonces en aguas de China. Iniciada la guerra, intervino en patrullajes en el Índico para luego desempeñarse en el Mediterráneo, y ser uno de los pilotos que participó en el exitoso ataque nocturno sobre la flota italiana en Tarento. Se desempeñó en operaciones en el Mar Rojo, en el desierto norafricano y patrullajes en el Atlántico Sur. Desembarcado pasó a ser Instructor en centros de formación, para retornar posteriormente al mar como comandante de vuelo del portaaviones escolta *Biter* (ex mercante *Río Paraná*) destinado a la protección de convoyes en el Atlántico Norte.

El *Empress* con un cargamento de cazas F6F Hellcats que ocupaba el hangar y la cubierta de vuelo, partió de Inglaterra rumbo a Oriente cuando la guerra en Europa mostraba un sesgo claramente favorable a los aliados. En propias palabras de Wellham: "Después de dejar el Mar Rojo, pusimos rumbo E y al cabo de pocos días arribamos a Cochín en el W de la India [...] amarramos en un muelle cercano al aeródromo de recepción y distribución de aviones de la Flota de las Indias Orientales. Desembarcamos los Hellcats trabajando durante toda la noche bajo la luz de proyectores. Zarpamos la mañana siguiente para unirnos a la flota en Trincomalee (Ceilán), apostadero que recordaba de los tiempos del *Eagle*, ahora atestado con buques. Observé dos acorazados, uno de ellos el francés *Richelieu*, con un magnífico aspecto aunque desfigurado por cordeles de ropa lavada en sus jarcias. Una escuadra de cruceros ocupaba parte del puerto, con la presencia de muchos destructores, fragatas y naves menores; buques logísticos y petroleros estaban desperdigados aquí y allá. Para la mayoría de nosotros la vista más atractiva era el número de portaaviones escolta; pude reconocer a los **HMS Khediye**, **HMS Ameer**, **HMS Shah**, **HMS Emperor** y **HMS Smiter** (2). Nos dijeron que otros se encontraban en el mar [...] En esos portaaviones había gente que conocía de manera que los visité para saber qué sucedía y en qué operaciones debíamos intervenir. Cuando partimos del Reino Unido todas las conversaciones y noticias eran respecto de la invasión del continente y el avance y progreso de nuestros ejércitos y los rusos. Esporádicamente aparecían en la prensa poco más que unos reducidos párrafos acerca de los avances de los estadounidenses en el Pacífico y menos aún era mencionada la ya considerable Flota Bri-

(2)

Para un lector atento al relato no escapará que el de John Wellham no coincide con lo expuesto en *Carrier Operations in WW II*, porque al arribar al Trincomalee con el *Empress* ya se encontraban allí portaaviones CVE, que habrían arribado posteriormente según el otro relato. Uno de los tantos ejemplos de los dilemas ante los que se suele encontrar un compilador y una muestra de que no se puede confiar en una única fuente de información.



Desembarco durante el asalto a Leptan. 13 de marzo de 1945.

tánica en Oriente. (Las fuerzas navales británicas en Oriente llegarían a contar con un número de unidades que significaría la mayor acumulación de naves británicas jamás congregadas en una parte del mundo.) Nuestras tareas en los portaaviones eran la cobertura de cazas y antisubmarina para la flota, exploración, ametrallamiento de aeródromos, ferrocarriles y vías de comunicación con un gran porcentaje de reconocimiento fotográfico. Operamos principalmente sobre las islas Andaman y Nicobar, las costas de la península malaya y de Birmania y Sumatra."

Prácticamente desaparecida la amenaza de los submarinos (BCN N° 810 y 811), con excepción de los transportes de tropas, el tráfico mercante se llevaba a cabo en forma independiente con casi absoluta inmunidad, de manera que al Almirante Power se le presentaba la oportunidad de realizar operaciones ofensivas sin las ataduras a las que estuvieron sujetos sus antecesores en el área al tener que destinar unidades a la protección de convoyes.

A la Flota de las Indias Orientales le fueron asignados inicialmente dos roles principales:

1. Primario: en apoyo del 14° Ejército en Birmania;
2. Secundario: contener los cruceros nipones con base en Singapur.

Para entonces lo que quedaba de la otrora poderosa Flota Imperial se encontraba en aguas metropolitanas, después de la Batalla de Filipinas, los encuentros en el Estrecho de Surigao y Cabo Engaño y las acciones de los submarinos estadounidenses.

Operaciones en la costa de Birmania (actual Myanmar)

En la costa Arakan de Birmania, antes del arribo del monzón, en abril de 1944, las fuerzas navales sutiles británicas operaron para prevenir el abastecimiento por vía acuática de las guarniciones japonesas. Durante la época de mal tiempo se redujo el número de unidades; las remanentes patrullaron las caletas conocidas como 'chaungs', en cuyas orillas predomina la jungla, mientras que otras se emplearon para que las tropas del ejército sortearan esos cursos de agua. En octubre, transcurrido el monzón, retornaron las unidades para operar nuevamente en tareas tales como desembarco de patrullas de reconocimiento, golpes de mano y bombardeo de posiciones enemigas, tarea para la cual, como refuerzo, arribaron en diciembre los destructores australianos *Napier* y *Nepal*.

Akyab. Durante 1944, los planes para el asalto a este objetivo, previsto para febrero de 1945, estaban avanzados, cuando el 27 de diciembre se tuvo conocimiento que los japoneses se aprestaban abandonar este puerto; información que obligó a modificar lo planificado. Para fin de año medios adecuados a la nueva situación estaban disponibles listos a partir desde Teknaf, 120 millas al S de Chittagong (India). El 3 de enero desembarcó la 3ª Brigada de comandos 1, 5, 42 y 44 de la Infantería de Marina (RM, Royal Marines). Ante la ausencia del enemigo, para tratar de cortar su retirada se reembarcaron para atacar en la península Myebon, donde se hicieron presentes el día 12, previo bombardeo naval para doblegar los 500 nipones apostados; consolidado el desembarco, la misión de cortar la retirada del grueso de las fuerzas japonesas se vio imposibilitada por las dificultades en el avance hacia el interior. Se persistió en ese objetivo repitiendo embarcos y desembarcos para atacar Kangaw, ubicada en el través del camino costero utilizado por los japoneses en su retirada. Se entablaron duros combates, incluso cuerpo a cuerpo.

"En Kangaw, en Arakan, la 3ª Brigada de comandos rechazó repetidos ataques suicidas a principios de febrero de 1945. Sostuvieron posiciones vitales en las colinas que dominaban los accesos para reabastecimiento a través de pantanosos manglares y la jungla."

Una vez más los nipones consiguieron retirar el grueso de sus fuerzas. Situación que se repitió el 16 de febrero, 30 millas hacia el S, cuando se llevó a cabo otro desembarco en Ruyva. El 13 de marzo nuevamen-

te tuvo lugar una operación anfibia con el reiterado propósito de cortar la retirada de las fuerzas japonesas en Arakan. Para ello, una brigada fue desplazada de la entonces ya ocupada isla Rameree, a través de los chaungs, hasta Leptan. El desembarco fue llevado a cabo sin oposición pero nuevamente la resistencia se manifestó al intentar avanzar hacia el interior. Para frustración de los británicos, después de siete desembarcos a partir de Akyab el 3 de enero hasta Leptan el 13 de marzo, no tuvieron éxito en su propósito. Incluso una parte de las tropas japonesas pudo unirse a sus fuerzas en el valle del Irrawaddy, después de cruzar las montañas para lo cual debieron abandonar su equipamiento pesado.

Mientras esas operaciones tenían lugar, las unidades menores, entre ellas distintos tipos de lanchas, estaban conduciendo un extraordinario juego de "ocultarse y buscar" con sus contrapartes japonesas en los intrincados laberintos de los cursos de agua característicos de esta costa. "Sobre sus espaldas recayeron las más insólitas tareas, muchas de ellas plenas de sorpresas. Sin embargo, las dotaciones se adaptaron a las circunstancias conducidas por jóvenes tenientes, la mayoría de la Reserva Naval Voluntaria, que en sus informes mostraron que disfrutaban de la oportunidad de poner en evidencia su personalidad, iniciativa y originalidad."

Desembarco en la isla Rameree. Allí, el objetivo era establecer una base aérea para asegurar el abastecimiento del 14° Ejército en su avance hacia el S, tierra adentro en Birmania. Para concretarlo la 26ª División India se embarcó en Chittagong. El grupo de bombardeo naval estaba dado por el acorazado *Queen Elizabeth*, el crucero *Phoebe*, dos destructores y dos sloops. Como cobertura de esta fuerza se asignaron dos destructores y el portaaviones *Ameer*, cuya dotación aérea estaba dada por la escuadrilla 804 con 20 Hellcat II.

El 21 de enero de 1945 tuvo lugar el desembarco con el apoyo indicado y el de aviones de la RAF y la USAAF. Los Hellcats del *Ameer* proveyeron la PAC (Patrulla Aérea de Combate). Asegurado el desembarco inicial el acorazado puso rumbo a Trincomalee y el portaaviones a Akyab. Sin embargo, la obstinada resistencia japonesa obligó a un desembarco posterior en el S de la isla los días 30 y 31 de enero. Los Hellcats del *Ameer* atacaron las posiciones enemigas apoyando a las tropas en su avance.

Para el 12 de febrero se habían desembarcado 23.000 hombres que debieron luchar duramente contra mil japoneses de los cuales 500 pudieron escapar a pesar del patrullaje de unidades livianas para impedirlo. Los británicos lograron la posesión total de la isla el 22 de febrero pero el objetivo previsto no se pudo concretar. El aeródromo recién estuvo listo a mediados de mayo para operar aviones de transporte y para entonces Rangún había sido ocupada.



Desembarco en un "chaung" (caleta en la jungla), cerca de Leptan. Marzo de 1945.

Isla Cheduba. Para lograr el total dominio de las aguas circundantes, el 26 enero desembarcaron 500 infantes de marina colectados de las unidades principales con el apoyo de fuego naval de tres cruceros. Máquinas del *Ameer* dieron cobertura al desembarco con bombardeos en picada y ametrallamiento de las posiciones defensivas.

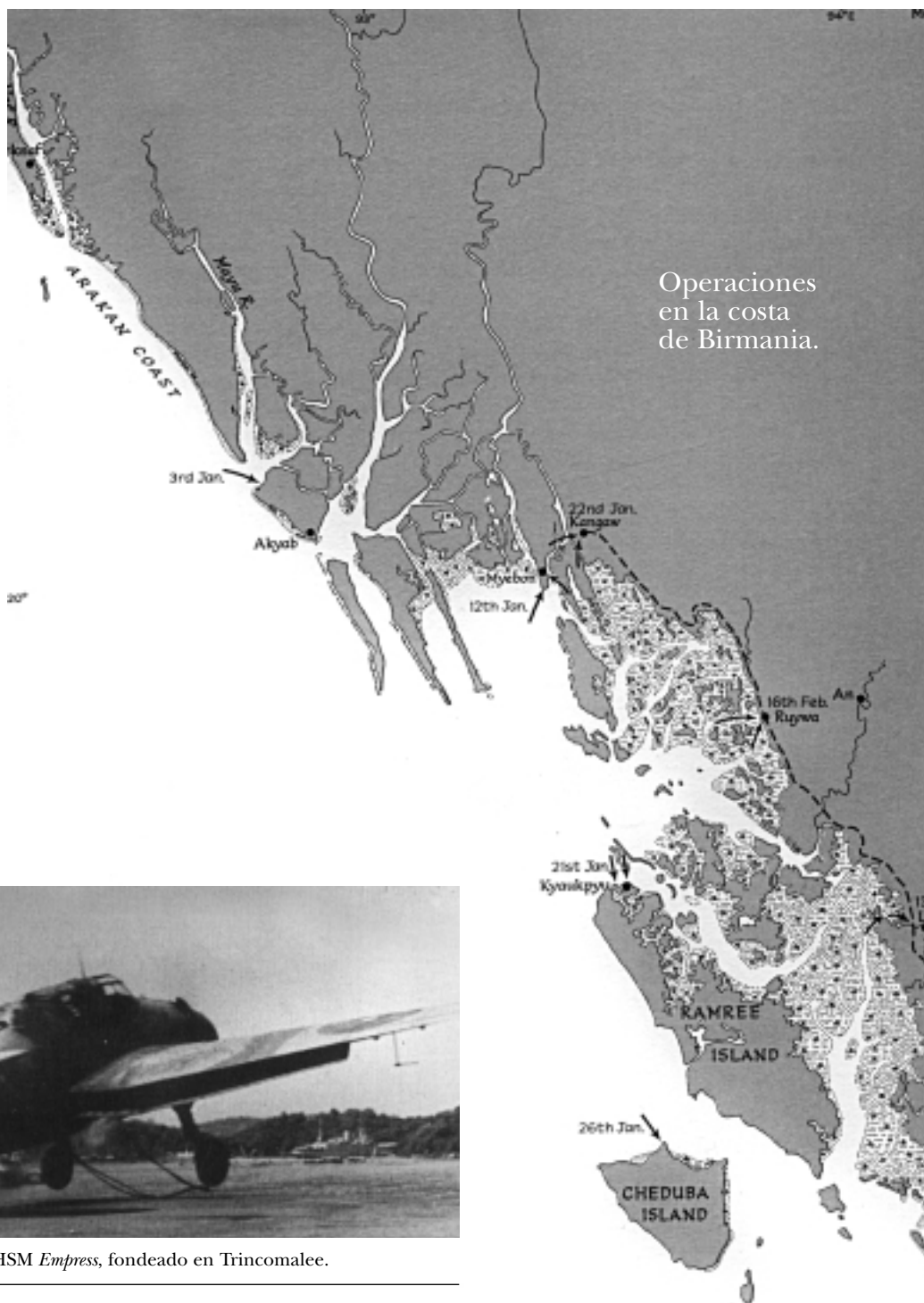
El día 30, los infantes de marina fueron reemplazados por tropas traídas por el crucero *Kenya* desde Rameree. Esa misma tarde estaban nuevamente en su puestos de combate a bordo como dotación de algunas torres de los cruceros que bombardeaban posiciones

japonesas en la citada isla. El episodio fue considerado como inédito en la historia de los Royal Marines en cuanto a pasar, en operaciones, de buques a tierra y retornar a bordo en tan escaso tiempo.

Cuando la Escuadra 21ª de portaaviones (ACS - Aircraft Carrier Squadron) fue reforzada con el arribo de los portaaviones mencionados sus escuadrillas fueron asignadas a la Fuerza Aérea de Extremo Oriente (FEAF - Far East Air Force), de la RAF, para ganar experiencia en las técnicas requeridas para combatir y volar sobre la jungla.



Secuencia de un anavizaje en el CVE HSM *Empress*.



Operaciones en la costa de Birmania.



Catapultaje de un Avenger, desde el HSM *Empress*, fondeado en Trincomalee.

Acción de destructores. El 21 de febrero, los destructores *Rapid*, *Rocket*, *Roebuck* y *Rotherham* bombardearon la isla Gran Coko disparando 991 proyectiles de alto explosivo y 18 granadas estrella, sólo para después comprobar que nada que valiera la pena había en el lugar por haber sido evacuada por los japoneses. Posteriormente cañonearon el arsenal de Port Blair (islas Andaman), hundiendo tres embarcaciones costeras, destruyeron o dañaron cinco veleros y volaron un almacén de municiones.

El bombardeo de blancos costeros podía llegar a ser extremadamente peligroso porque se ignoraba en casi todos los casos qué islas habían sido evacuadas y cuáles no, de manera que además del inútil despilfarrero de munición mencionado, podían ser sorprendidos por una violenta reacción de baterías costeras de cuya existencia no se tenía conocimiento, como se verá más adelante.

El Sudeste asiático, teatro de operaciones de la Flota de las Indias Orientales.



Destructores clase "R":
Desplazamiento 1.705 toneladas (excepto el *Rotherham*, 1.750). Armamento 4 piezas de 4,7 pulgadas en montajes simples; 4 AA de dos libras (40 mm) en un montaje cuádruple; 8 de 20 mm en montajes dobles; 8 tubos lanza torpedos de 21 pulgadas en dos montajes cuádruples.

El 23 de febrero de 1945 la Junta de Jefes de Estado Mayor británicos canceló la "Operación Drácula" (el asalto a Rangún).

Las directivas dadas a Mountbatten, una vez recuperada Birmania, estaban destinadas a la liberación de la península malaya y Singapur, que significaba una importante operación anfibia y la necesidad de establecer una base avanzada en la isla Phuket ⁽³⁾, próxima al istmo de Kra, lo que implicaba la distracción de medios originalmente previstos para "Drácula". Por otra parte, la "Operación Drácula" pareció no necesaria ante el avance de las fuerzas terrestres hacia el sur que, aunque todavía lejos, permitía suponer la captura de la capital antes del arribo del monzón. Una apreciación que, aunque aparentemente optimista, finalmente resultó casi cierta.

(3) Phuket adquirió recientemente protagonismo internacional como uno de los lugares turísticos afectados por el tsunami del 26 de diciembre de 2004.

Reconocimiento fotográfico "Operación Stacey". 23 de febrero al 4 de marzo. Realizado sobre el N de Sumatra, el istmo de Kra y Penang. Para llevarlo a cabo, Hellcat de la escuadrilla 888 especialmente equipados para tal misión fueron embarcados en el *Empress*. El *Ameer* proveyó la PAC.

Las escuadrillas 888 con 7 Hellcat II; 804 con 4 Hellcat I y 845 con 9 Avenger I constituían la dotación del **Empress**, mientras que la del **Ameer** fue la misma que en las anteriores misiones.

“Poco antes de zarpar para estas operaciones de reconocimiento se embarcaban dos personajes con apariencia de estudiosos caballeros que, vestidos como tenientes de la rama especial de la Reserva Naval Voluntaria, desaparecían en las entrañas del buque. Eran conocidos como los ‘muchachos de capa y daga’ (‘The cloak and dagger boys’). Hablaban japonés con fluidez y podían descifrar sus códigos así como también analizar fotografías.”

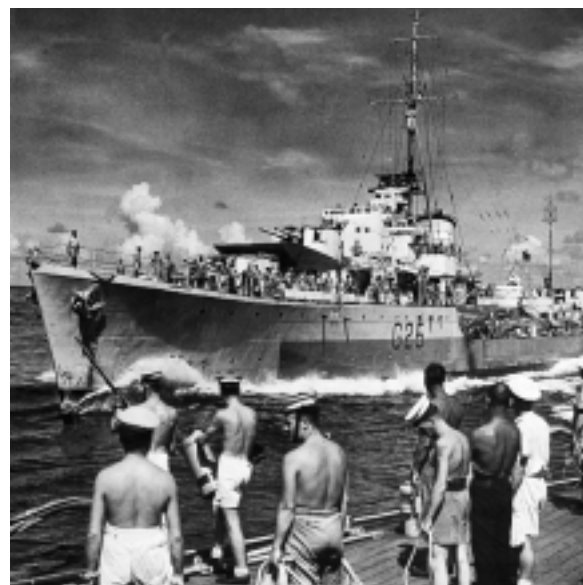
Los Hellcats lograron su primera victoria aguas afuera de Birmania cuando la escuadrilla 804 derribó tres aviones japoneses el 1° de marzo.

En relación a esta operación, las informaciones expresadas en *Carrier Operations in WW II*, que son las indicadas, inicialmente difieren con las de Wellham que en su libro indica que la escuadrilla de Hellcat fotográficos era la 896: *“Muy experimentada en la tarea, que podía tomar fotografías a baja altura mientras otros Hellcat neutralizaban las defensas AA mediante ametrallamiento”*. En cambio, la otra fuente incluso menciona la 888 como *“la única unidad especializada en reconocimiento que operaba en el Arma Aérea de la Flota”*.

También Wellham se ha quejado en su libro al manifestar que *“detestaba el sistema de tomar partes de diferentes escuadrillas cada vez que salían al mar que podían ser de las 804, 888 u 896 de Hellcat o la 845 de Avenger, que no estaban bajo su control “el tiempo suficiente para conocer cada una de las tripulaciones, su grado de confiabilidad o los niveles en la capacidad de vuelo”*. Enfatizó que *“la mayoría de los aviones contaban con pilotos que procedían exactamente según las instrucciones recibidas; regresaban al buque a la hora especificada y anavizaban de manera calma y de acuerdo al manual. Otros llegaban a cualquier hora, de cualquier dirección y se precipitaban en la cubierta como si fuera el fin de todo en lugar del fin de un vuelo”*.

En esta operación, según Wellham, con el almirante Powers a bordo del **Empress**, con otros cinco portaaviones escolta, cinco cruceros y la cortina de destructores y fragatas, navegaron a través de las islas Andaman hasta una posición que apreció como demasiado cercana al territorio ocupado por el enemigo y por consiguiente podían despertar la atención de sus aviones; área donde permanecieron los días 24 y 25 de febrero. En dos o tres ocasiones los radares detectaron aviones nipones que en general no se aproximaron a la flota. Algunos fueron derribados por los Hellcat y otros, que lograron acercarse a los buques, fueron rechazados por una intensa barrera de fuego AA.

Capacidad AA. Precisamente, Wellham, al embarcar en el *Biter* y luego en el **Empress**, no pudo dejar de hacer notar las profundas diferencias en cuanto a la capacidad AA en relación al “viejo” *Eagle* que en el Mediterráneo debía afrontar los ataques de la Reggia Aeronáutica y la Luftwaffe. Los portaaviones escolta estaban dotados con dos piezas de 4” (101,6 mm) en montajes simples, 16 Bofors de 40 mm en montajes dobles y 20 Oerlikons de 20 mm en montajes simples. El *Eagle* contaba con 4 piezas AA de 4” y un montaje “Pom-Pom” de ocho cañones de 2 libras (40 mm).



Operaciones en el Índico. El destructor australiano HMAS *Nepal* recibiendo una guía desde el acorazado *Queen Elizabeth*.

“Llevamos a cabo dos jornadas muy intensas en cuanto a operaciones de vuelo durante las cuales se hicieron fotos de reconocimientos del istmo de Kra y todas las islas adyacentes y Penang. El cuatro de marzo estábamos en aguas de la isla Silamur, desde donde se llevaron a cabo misiones similares sobre Sumatra, incluida Sabang.”

De regreso a Trincomalee, la dotación del **Empress** tuvo una semana de licencia en Colombo. Esas licencias rotativas eran posibles porque el número de portaaviones escolta lo permitía sin afectar en mayor grado las operaciones.

Para Wellham esa pausa era una especie de compensación por la espantosa incomodidad que sufrían a bordo. El motivo de ello era que los buques no estaban “tropicalizados”, es decir no preparados para afrontar los rigores del clima, caluroso y húmedo. No disponían de aire acondicionado y muy pocos compartimen-



Enero de 1945. El HMS *Ameer* aguas afuera de la isla Ramerec. En primer plano, Hellcats de la escuadrilla 804.

A la derecha, la dotación de cubierta de vuelo del HMS *Ameer* maniobra un Hellcat en posición invertida sobre el ascensor de proa. Al fondo, el HMS *Queen Elizabeth*.



tos tenían acceso del aire exterior. El cuarto de dirección de aviones, normalmente congestionado con numerosos hombres, era un recinto completamente cerrado con un ambiente de aire cálido circulado por el sistema de ventilación. El cuarto de máquinas “disfrutaba” de temperaturas infernales. Los camarotes del comandante, el segundo y otros jefes, incluido el propio, estaban inmediatamente debajo de la cubierta de vuelo que bajo los rayos directos del sol se convertían en hornos. Las condiciones empeoraban en puerto al no haber, al menos, algo de aire en movimiento. En navegación, si las operaciones lo permitían, Wellham mantenía los ascensores ligeramente deprimidos para que circulara aire, aunque caliente y pegajoso. Durante la noche los ascensores eran llevados a su posición inferior y entonces la mayor parte de la tripulación dormía en ellos o en el piso del hangar. Durante el día se abandonaron las regulaciones sobre uniformes y cada uno apelaba a la vestimenta más reducida posible.

Destructores en problemas. En el pasaje Stewart entre la isla norte y central de las Andamans, el 19 de marzo los buques de una escuadrilla de destructores se encontraban alejados unos de otros en procura de blancos. Ese día se recibió un pedido de auxilio del *Rapid*. Acudió el *Saumarez*, que lo encontró detenido y severamente averiado por el fuego de baterías costeras. Sus cañones estaban fuera de acción y las dotaciones yacían mutiladas en las inmediaciones. Bajo fuego japonés el *Saumarez* se acoderó para desplazarlo. El *Volage* vino en ayuda, pero fue alcanzado en la sala de máquinas, lo que provocó su detención. Con las baterías costeras haciendo fuego logró restaurar la propulsión, mientras que el *Rapid* hacía lo propio sobre un eje. De esa manera pudieron alejarse del peligro.

Despilfarro. El 25 de marzo, cuatro destructores de la 26ª escuadrilla, entre ellos el reparado *Volage*, interceptaron un convoy de dos pequeños mercantes escoltados por dos barreminas evacuando tropas de las islas Andaman. En un exceso en el empleo de los medios lanzaron 18 torpedos y dispararon 3.160 proyectiles de 4.7” más los de los Bofors. Todas las naves japonesas fueron hundidas con la ayuda de dos Liberator de la RAF. La operación mereció la crítica del almirante por haber sido un grueso desperdicio de munición, y para el Almirantazgo: “No satisfactoria”.

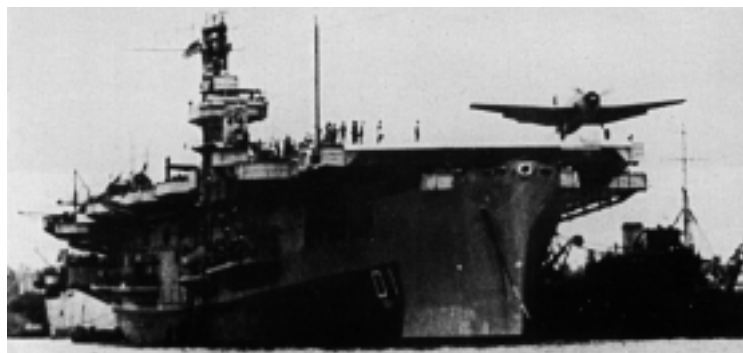
“Durante marzo, para unirse la Flota de la Indias Orientales, y desde el Mediterráneo, arribó el comodoro G. N. Oliver con el crucero *Royalist*, tres CVEs y seis destructores, procedentes de las últimas operaciones en el mar Egeo.” (La fuente no especifica de qué portaaviones se trataba para poder dilucidar las contradicciones expuestas con anterioridad.)

Para fines de marzo, el *Renown* zarpó rumbo a Inglaterra para unirse a la Flota Metropolitana (Home Fleet), que fue reforzada en previsión que el comando de la Kriegsmarine enviara al mar los últimos buques disponibles en una última y desesperada salida. Una imposibilidad de la que los británicos tuvieron conocimiento una vez finalizado el conflicto.

Planes para la toma de Rangún. El 2 de abril, ante la evidencia que las fuerzas terrestres no podrían alcanzar Rangún antes del monzón, Mountbatten dispuso que una división del XV Cuerpo desembarcara en la capital el 2 de mayo, dos semanas antes del arribo previsto del viento.

La misión presentaba los siguientes puntos a ser considerados:

- El pilotaje en el río Rangún aparecía como riesgoso en la certeza que todas las marcas y señales de ayuda a la navegación habrían sido eliminadas.
- Las minas, tanto las lanzadas por los británicos como las que podrían haber sido sembradas por los japoneses.



- Las lentas lanchas de desembarco podrían experimentar dificultades en su avance en un estuario sujeto a fuertes corrientes de marea.
- La escasa profundidad de las aguas en el acceso hacía difícil el empleo de unidades pesadas para llevar a cabo bombardeos preliminares que se consideraban indispensables.

Un batallón de paracaidistas Gurkha sería lanzado el día anterior en Elephant Point con la misión de neutralizar las baterías costeras en la boca del río. Los bombardeos previos estarían a cargo de la aviación. Dos brigadas de infantería desembarcarían simultáneamente en ambas orillas en puntos ubicados siete millas arriba de la desembocadura y a 18 millas de la ciudad.

Otras dos brigadas arribarían tres días después, mientras que otras fuerzas en reserva estarían listas a intervenir.

Si los desembarcos iniciales resultaban exitosos las fuerzas avanzarían hacia Rangún a lo largo de las dos riberas, ciudad que se esperaba atacar el 11 de mayo.

A la izquierda, un Avenger de la escuadrilla 845 es catapultado desde el HMS *Ameer*, fondeado en Trincomalee. Arriba, el HMS *Hunter* en maniobra de reabastecimiento a un escolta.

Operaciones en abril-mayo de 1945

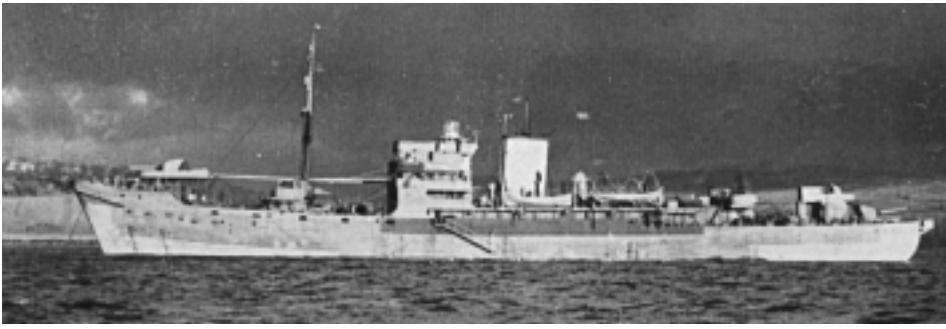
Nuevamente nos encontramos con diferencias según la fuente, que en este caso podría ser en parte por omisión o por el orden en el que la información ha sido compaginada, de manera que en el relato de fuentes distintas podrían darse repeticiones aunque procurando que no se den incompatibilidades importantes, propósito que no siempre será logrado. En función a unas fuentes, las operaciones en el período considerado se han presentado en bloque, mientras que según otra se exponen con cierto grado de discriminación.

La Flota de las Indias Orientales volvió al mar conformando una poderosa fuerza que incluía el acorazado *Queen Elizabeth* como buque insignia del vicealmirante Walker, el *Riche-lieu*, que se había reincorporado de regreso de Europa, y un conjunto de portaaviones y destructores. Fuerza que se dividió en dos grupos. Aquél en el que se encontraba el *Em-press* continuó con las misiones de exploración, ataques a aeródromos, bases y ferrocarriles, mientras que los acorazados y los destructores efectuaban bombardero naval sobre instalaciones costeras.

El portaaviones *Khediye* sufrió un par de incidentes. Cuando anavizaba un Hellcat de la escuadrilla 808, se estrelló contra la popa, falleciendo el piloto. Dos días después otro Hellcat, al no enganchar en los cables de frenado, brincó por sobre las barreras y se estrelló contra un avión estacionado a proa, que cayó al mar, pereciendo su piloto como también otros miembros de la tripulación.

El 11 de abril aviones enemigos fueron detectados por los radares, que resultaron ser Oscars (Nakajima Ki 43, caza) y Dinahs (Mitsubishi Ki 46, exploración). Los Hellcats interceptaron y varios fueron derribados mientras que la escuadrilla 808 perdió otro avión. A pesar del accionar de los cazas y el fuego AA, algunas máquinas insistieron en su ataque, que fue estimado como poco coordinado, lo que dio lugar a considerar que los japoneses estaban “raspando el fondo del barril” en procura de tripulaciones aéreas.

La acción incluyó la presencia de algunos “kamikazes” que al decir de Wellham constituían la más “amilanante” experiencia pero, por otro lado, estaba asombrado por la actitud de los hombres en cubierta. Muchos de ellos aparentaban tomar el asunto como un juego saltando y alentando a los gritos a las dotaciones de los cañones AA como en un



HMS *Largs*, buque comando en los desembarcos en Rangún.

(4)
En sentido figurado.

*ladora (4) era dirigida directo a mí. Dos 'kamikazes' parecieron elegir a nuestra nave como blanco. Uno se aproximó hacia la popa, pero caímos bruscamente a estribor y, como todos los 'kamikazes', estaba muy mal piloteado y se precipitó al mar lejos del **Empress**. El otro aparentó ser más peligroso. Parecía indestructible; a su alrededor estallaban una multitud de proyectiles AA consecuencia de la barrera de fuego de los Bofors de babor. Venía derecho hacia nosotros, cada vez más y más cerca hasta que finalmente fue alcanzado estallando en el aire, sus restos cayendo al mar. Suspirando con alivio oí un rugido de alegría, pero el incidente estuvo a punto de generar un conflicto interno entre los dos montajes de Bofors que se adjudicaban individualmente el derribo".*

El 14 de abril uno de los aviones del **Empress** no regresó. Los Hellcats habían sido destacados con la misión de ametrallar instalaciones ferroviarias. El piloto era el Subteniente Tomlinson, un estadounidense que se había unido a la Reserva Naval Voluntaria antes que su país entrara en la guerra. Su último mensaje por radio había sido: "Amerizando; malditos sean estos motores yankees", por lo que se supuso que se le había "plantado" el motor. Podría haber sido rescatado por los japoneses, "pero esto en modo alguno era una posibilidad optimista porque solían decapitar a los aviadores capturados".

Port Swettenham y ataque en Emmahaven. 12 y 16 de abril ("Operación Sunfish"). Los CVEs **Emperor** y **Khedive** combinaron actividades de reconocimiento fotográfico con ataques sobre blancos en Sumatra, averiando un carguero de 4.000 toneladas. Tres aviones japoneses fueron derribados por la escuadrilla 808.

La toma de Rangún. Las fuerzas destinadas a tomar la capital de Birmania, reunidas en Ramree, se embarcaron en buques transporte de infantería para operaciones anfibias (LSI) y lanchas de desembarco. Entre el 27 y el 30 de abril seis convoyes se desplazaron hacia la boca del río Rangún. El 1° de mayo los barreminas procedieron a realizar su tarea y a colocar marcas para la navegación. Como estaba previsto, los paracaidistas Gurkhas se lanzaron sobre Elephant Point ese mismo día. En la madrugada del 2, en medio de una lluvia torrencial, porque el monzón dio muestras de haberse adelantado, las embarcaciones remontaron el río para llegar a los lugares de desembarco poco después de las 0700 y comprobar que los japoneses habían dejado el área unos días antes.

La evacuación japonesa había tenido lugar el 23 de abril y la primera indicación que tal cosa había ocurrido fue una información de la RAF, proveniente de uno de sus aviones que, el 1° de mayo volando a baja altura, advirtió en el techo de la cárcel un aviso escrito en grandes letras: "Japs gone! Exdigitate! ("Los japoneses se han ido. Ex digitado"). Considerado un sarcasmo por el fracaso de la inteligencia al no haber tomado conocimiento de la evacuación con la sospecha que la segunda parte hubiese sido agregada en el informe con ese propósito.

Ante la ausencia del enemigo las lanchas procedieron a remontar el río en procura del objetivo para encontrarse con el piloto de un avión "Mosquito" que en la tarde del día 2 había aterrizado en el desierto aeródromo, caminado hasta la ciudad y embarcado en un sampán para salir al encuentro de las embarcaciones de asalto. Para el día 6 los barreminas habían completado su tarea, lo que dio lugar a un pasaje seguro para naves de mayor porte hasta unas 10 millas aguas abajo de Rangún, de manera que fue posible el acceso del *Largs*, buque comando del Almirante Martín, el crucero *Phoebe* y los buques transportes de Infantería.

partido de fútbol, a pesar que se les había ordenado ponerse a cubierto. En palabras de Wellham: "Yo no tenía arma alguna que disparar y nada que hacer, más que permanecer parado como un idiota en la posición abierta de control vuelo (Flyco) detrás del puente observando cómo una bomba vo-

La participación aeronaval. Abril 30 a mayo 6. Bajo el mando del Contraalmirante A. W. La T. Bisset, embarcado en el crucero *Royalist*, tomaron parte los portaaviones *Emperor*, *Khedive*, *Hunter* y *Stalker*.

Las respectivas dotaciones aéreas: **Emperor:** Escuadrilla 800, 24 Hellcat II. **Khedive:** Escuadrilla 808, 20 Hellcat II. Rescate, escuadrilla 1700, 1 Walrus. **Hunter:** Escuadrilla 807, 24 Seafire LIII y 1 Seafire FRIII. **Stalker:** Escuadrilla 809, 24 Seafire LIII y FRIII.

Tan poderosa capacidad de casi cien Hellcats y Seafire no se pudo mostrar en cuanto a efectividad porque los desembarcos se llevaron a cabo sin oposición. El 30 de abril los portaaviones se habían unido al convoy principal de invasión. Ese día y el siguiente realizaron 72 despegues de protección, que se elevaron a 110 el día D, el 2 de mayo, la mayor parte de ellos para misiones como cazabombarderos sobre las playas y la ciudad.

Una operación que había sido considerada como difícil y costosa terminó, a entender de Roskill en *The War at Sea*, en una atmósfera no muy alejada de una "opera bouffe". La única pérdida fue una LCT que tocó una mina y se hundió.

Como complemento de la operación destinada a la captura de Rangún el 30 de abril, fuerzas ligeras patrullaron el golfo de Martaban para atrapar naves japonesas que intentaran escapar. En esa jornada tres destructores interceptaron un convoy de 10 naves pequeñas que transportaban tropas niponas. Todas fueron hundidas.

En el panorama general de las operaciones para la recuperación de Birmania, la ocupación de Rangún desde el mar se adelantó en pocos días a que lo hiciera el 14º Ejército, que llevó a cabo un avance espectacular que había provocado la evacuación japonesa del delta del Irrawaddy. El 1º de mayo, Pegu, 40 millas al N de Rangún cayó en poder de los británicos, para luego seguir hacia el S, de modo que el día 6 sus avanzadas establecieron contacto con las tropas que habían desembarcado.



Después de la captura de Rangún, aún quedaban en Birmania unos 100.000 japoneses imposibilitados de recibir abastecimientos y refuerzos como consecuencia del bloqueo marítimo. Existía cierto grado de desorganización, y la tropa estaba hambrienta y afectada de enfermedades. A pesar de esta situación realizaron el esfuerzo de abrirse camino hacia el río Saleween.

Un carguero japonés incendiado aguas afuera de Emmahaven, después de ser atacado por Hellcats del HMS *Khedive* y HMS *Emperor*.
12 de abril de 1945.

Ataques en las islas Nicobar y Andaman y la costa de Birmania ("Operación Bishop"). Como distracción del ataque sobre Rangún el Almirante Power, el 30 de abril, destacó la fuerza principal naval, al mando del Vicealmirante H. T. C. Walker, para llevar a cabo, los días 5 y 6 de mayo, los ataques mencionados. Los portaaviones *Shah* y *Empress* zarparon con los buques de la 3ª Escuadra de batalla, para cubrir la operación anterior contra posibles intervenciones de naves procedentes de Singapur y para neutralizar aeródromos en las islas Andaman y Nicobar. Los días 30 de abril y 1º y 2 de mayo, los aviones atacaron con cohetes y bombas y se desempeñaron como "spotters" del tiro naval, para luego dirigirse a blancos en el área de Tavoy en la costa Tenasserim, donde provocaron importantes daños como consecuencia de ataques que se prolongaron hasta el 7 de mayo.

Las dotaciones aéreas: **Empress:** Escuadrilla 804, 20 Hellcat II. Escuadrilla 1700, 1 Walrus. **Shah:** Unidad de vuelo 804, 4 Hellcat II. Escuadrilla 851, 10 Avenger I. Escuadrilla 809, 5 Seafire LIII, como reserva para el *Stalker*.

Como conclusión de ambas operaciones, los seis portaaviones habían llevado a cabo 400 operaciones de vuelo en ocho días, con la pérdida de un único Hellcat por acción

enemiga y cuatro por accidentes en las cubiertas de vuelo antes que las acciones comenzaran. Los Seafire no sufrieron bajas en combate, pero seis quedaron inservibles como consecuencia de fallidos anavizajes, mientras que uno cayó al mar en seno de un chubasco.

Al regreso a puerto se puso en evidencia una falencia logística. En el **Empress**, durante la navegación de retorno el ingeniero de cubierta de vuelo, responsable de los cables de frenado, las barreras de contención y la catapulta informó que el cable que accionaba ésta, de la cual se había hecho continuo uso por la escasez de vientos favorables, debía ser reemplazado. Era posible todavía despachar los aviones a tierra pero no se la podía operar posteriormente hasta que fuese reemplazado, pero en los almacenes en tierra aparentemente no había cable alguno de repuesto a pesar del número de portaaviones del mismo tipo operando en el área, de manera que habría que esperar hasta que llegara uno desde Gran Bretaña. Sin embargo, transcurrido un tiempo, el ingeniero de cubierta de vuelo, en una posterior visita a los almacenes en busca de otros artículos, observó un gran carretel con un cable que le resultó familiar. Preguntado el encargado, le manifestó que había llegado unos meses atrás sin marcas o identificación alguna y por lo tanto no sabía qué era. De esa manera el **Empress** pudo reemplazar el averiado. Tal incidente en modo alguno constituye una excepción digna de un exceso de crítica para aquellos involucrados alguna vez en tareas logísticas en relación con el control en paños y almacenes, por lo menos antes del advenimiento de la computación y aún así...

La entrada a Trincomalee, el 8 de mayo, coincidió con el fin de la guerra en Europa, un escenario donde habían participado muchos de los presentes combatiendo a alemanes e italianos. Naturalmente hubo celebraciones y la tranquilidad de que las familias en casa habían dejado de estar sujetas a los peligros de un bombardeo y, por supuesto, idéntico sentimiento respecto de los parientes y amigos que formaban parte de las fuerzas armadas en aquel teatro.

Todo aquello parecía pertenecer a otra guerra y a otro mundo. La guerra en “la que estaban involucrados parecía lejos de finalizar y hasta entonces muchos miles podían ser muertos o resultar mutilados”. Para Wellham: *“La gran diferencia de esta guerra y la que se había librado cerca de casa, se daba en que no podíamos entender la mentalidad del enemigo, que tenía la capacidad tecnológica de diseñar y construir aviones de alta ‘performance’, portaaviones y acorazados, pero que mostraba un total menosprecio por la vida humana, incluyendo la propia. Perpetraron actos del más bárbaro horror. Cuando se produjo una escasez de víveres en las islas Andaman, 300 civiles de poca o nula utilidad fueron llevados a una isla deshabitada para que allí murieran; solamente once sobrevivieron. A menudo sentíamos que la lealtad a Hitler era excesiva al punto de la imbecilidad, pero los japoneses fueron más allá. Un ejemplo eran los kamikazes pero hubo muchos más. Cuando nuestros buques intentaban rescatar sobrevivientes en el agua, nadaban en alejamiento para evitarlo⁽⁵⁾. La lista sin fin de atrocidades engendró un fuerte sentimiento antijaponés en nuestros buques. Esto se hizo notar especialmente en los destructores, cuando disparaban sobre pesqueros y embarcaciones de vela, que sin duda se encontraban bajo control nipón pero eran tripulados por nativos. El Almirante Walker censuró esas acciones que describió como ‘carnicerías’”.*

(5)

No rendirse formaba parte de su cultura militar por considerarlo un deshonor inaceptable hacerlo. Incluso los civiles prefirieron el suicidio antes que caer en manos del enemigo como lo comprobaron los americanos en algunas islas del Pacífico. De ahí que consideraran despectivamente a los que se les habían rendido, como fue el caso de los británicos en Singapur. Durante la guerra ni unos ni los otros llegaron a comprender las razones de sus respectivas actitudes. Transcurrirían años después de terminada para que se considerara con objetividad este tema. De cualquier manera, para las atrocidades cometidas por los japoneses, no justificables por razones culturales, no les ha quedado más remedio que reconocerlas y pedir perdón.

El crucero Haguro. Ataques sobre aeródromos y tráfico marítimo

En la tarde del 9 de mayo muchas de las dotaciones de la flota se encontraban en tierra, tratando de iniciar una guerra privada con un enfrentamiento entre tripulantes de los destructores y marinería del *Richelieu*. Toda expansión terminó abruptamente cuando a los buques de la Flota les fue ordenado estar listos para zarpar y por consiguiente se destacaron patrullas para arrear las dotaciones a sus respectivas naves.

Transcurridas 24 horas del arribo a Trincomalee, inteligencia informó de una amenazante presencia navegando hacia las islas Andaman que determinó la inmediata zarpada de la 3ª Escuadra de batalla acompañada por los portaaviones **Shah**, **Emperor**, **Khedive** y **Hunter**, con un total de 42 Hellcat, 21 Seafire, nueve Avenger y dos Walrus.

El submarino *Subtle* (Teniente B. J. Andrew) había avistado en el Estrecho de Malaca a un crucero (*Haguro*) acompañado por un destructor (*Kamikaze*) y dos cazasubmarinos navegando con rumbo N.W.

Su intento de atacar se había visto frustrado por la excesiva distancia al blanco. Otro submarino, el *Statesman*, tampoco pudo hacerlo en virtud de los zigzagues y alta velocidad del objetivo. Otro informe procedió de Liberators de la RAF que incluso comunicaron que habían atacado los buques hundiendo escoltas.



Operación "Drácula".
El asalto a Rangún,
2 de mayo de 1945.
Los convoyes en el
estuario del Irrawaddy.

El 11 de mayo, aprovechando las cercanías de Car Nicobar respecto de la fuerza de portaaviones, se lanzó un grupo de Hellcat que destruyeron aviones en los aeródromos. Se estima que este ataque alertó al *Haguro* de la presencia de una fuerza importante al comprobarse que había alterado el rumbo de regreso a Singapur como fue verificado por otro submarino. Según otras fuentes, el crucero fue advertido de la presencia de naves británicas por un avión de reconocimiento que las avistó el día 11.

Ante el alejamiento del crucero, a los CVEs les fue ordenado localizar y atacar el tráfico marítimo en el estrecho de Malaca. El *Shah* sufrió una avería en su catapulta que la dejó fuera de servicio, por lo que sus Avenger fueron transferidos al *Emperor* que no contaba con facilidades para asistir a esos aviones.

Por su parte Wellham que, en su libro, anteriormente había indicado que el *Empress* no estaba en condiciones de catapultar e incluso lo había calificado como "un inútil armatoste por algunas semanas", en ocasión del episodio del *Haguro* da cuenta que en la mañana del 14 de mayo tenía en la cubierta los Avenger de la escuadrilla 845 listos a despaçar⁽⁶⁾. Cuando estaba próximo a dar la orden de encender motores se produjo un repentino silencio mortal. "Normalmente uno absorbe inconscientemente y sin pensar el retumbar de las máquinas, la tenue vibración, el zumbido de los ventiladores de circulación del aire, el retintín de los repetidores de los giros en el puente. Cuando todo ello se detiene sin advertencia previa el efecto es notable. Nos convertimos en un objeto muerto, flotando inútilmente. El jefe de propulsión llegó al puente sin aliento y transpirando. Estábamos afectados de 'condenseritis'. Se requería apoyo del arsenal antes de navegar otra vez por nuestros propios medios. Informó que estaba en condiciones, con las auxiliares, de suministrar electricidad y otros servicios esenciales pero nada más. Sufrimos la vergüenza de ser ignominiosamente remolcados de regreso a Trincomalee."

La tarea estuvo a cargo del crucero *Black Prince* que, según Wellham, dio una demostración de eficiencia marinera aunque, por otro lado, tuvo una actitud de sarcástica ironía, "cuando su banda interpretó excitantes marchas y, para la furia de nuestra dotación, eligieron ejecutar 'Wings over the Navy'".

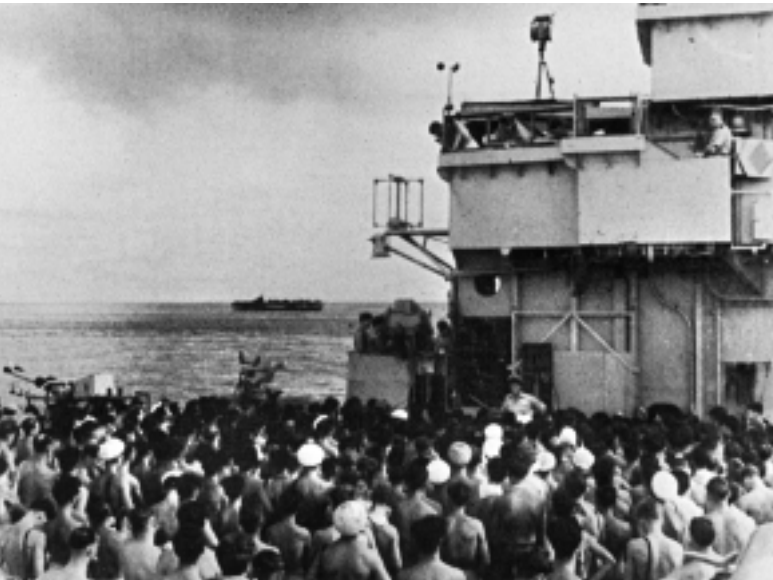
La guarnición japonesa en las islas Andaman estaba sufriendo severas privaciones por lo que el *Haguro* intentó retornar el 15 de mayo. Uno de los Avenger lo avistó cuando realizaba un patrullaje en búsqueda de mercantes.

Según las instrucciones recibidas en caso de avistaje aéreo, la máquina involucrada debía limitarse a informar sobre la presencia enemiga y mantenerse alejada del objetivo. El joven Subteniente ignoró esas directivas. Además de suministrar una información errónea en cuanto a la posición del crucero, procedió a atacar siendo derribado por el fuego AA. Posteriormente se supo que había derivado hacia la costa de Birmania y capturado.

(6) No todos los aviones eran catapultados, una decisión que no dependía sólo del viento sino también de sus respectivas características que para algunos era mandatorio, mientras que otros decolaban directamente desde lo más a popa posible de la cubierta de vuelo; de manera que es posible, aunque con serias dudas (*), que a pesar de no poder usar la catapulta los Avenger estuviesen listos a decolar en la forma indicada.

(*) Dudas provenientes de las condiciones ambientales con vientos usualmente débiles y de la velocidad máxima de 17 nudos de estos portaaviones.

Por otra parte la experiencia indica que episodios del pasado, a menos que se haya llevado un registro personal o se haya tenido acceso a los oficiales, la memoria suele dar lugar a malas jugadas, tal como es posible comprobar en nuestro medio cuando participantes y testigos de determinados hechos, transcurrido el tiempo, suelen dar versiones distintas sin necesariamente tener segundas intenciones.



A bordo del HMS *Empress*, con la silueta del HMS *Shah* en el fondo. La dotación es informada del ataque a Rangún.

Debido a la congestión de aviones en el *Emperor* no se pudo poner en el aire suficientes máquinas de ataque; sólo tres Avenger pudieron ser lanzados una hora y media más tarde para atacar el crucero. Hicieron contacto al cabo de dos horas y el bombardeo en picada significó una única caída de bomba cercana al blanco.

Para los analistas, poco más cabía esperar con tan escaso número de aviones y con un reciente y limitado adiestramiento en el rol de atacar unidades de superficie, además, operando en condiciones adversas.

El *Haguro* fue presa de la 26ª flotilla de destructores, que en la noche del 14 al 15 de mayo había sido destacada del cuerpo principal para la búsqueda y destrucción de naves mercantes. Conducida por el capitán Power embarcado en el *Saumarez*, había interceptado el informe de avistaje del Avenger y procedió al lugar a 27 nudos.

A 1041 se recibió un mensaje del comandante en jefe con la orden de abandonar la misión. Power interpretó que tal orden había sido emitida antes que se supiera que el crucero había sido encontrado y por consiguiente procedió a alta velocidad con rumbo ENE, al tiempo que demoró un despacho solicitando confirmación. Consideró que las *Instrucciones de Combate Naval* que prevenían sobre cancelar prematuramente un contacto con el enemigo podrían ser interpretadas como otorgándole libertad de acción para no hacer caso de una orden en la creencia que había sido dada en ignorancia.

A 1150 se recibió otro mensaje de avistaje, en esta oportunidad con la posición correcta, originado por un Avenger de la escuadrilla 851 al mando de su comandante, Capitán de Corbeta M. T. Fuller de la Reserva Naval Voluntaria. Un crucero y un destructor se desplazaban a 10 nudos con rumbo 140°, a un día de navegación de Singapur.

En consideración a las capacidades del adversario, en cuanto a artillería y velocidad, Power descartó un ataque diurno porque sus buques podrían ser destruidos uno a uno antes de alcanzar posiciones de lanzamiento.

El *Venus*, uno de los cinco destructores destacados, logró contacto radar a las 2300 del 15 de mayo a una distancia de 34 millas, un valor fuera de lugar en condiciones normales pero consecuencia circunstancial de una propagación anómala. Las naves británicas adoptaron una formación de ataque en persecución del crucero que repentinamente revirtió el rumbo, lo que determinó una "mélée" a corta distancia y como consecuencia el *Saumarez*, buque líder, recibió un impacto que redujo temporáneamente su velocidad; un proyectil alcanzó el cuarto de calderas en el que pereció la casi totalidad del personal de guardia (otras fuentes indican tres muertos y cuatro heridos); sin embargo, con el *Verulam* lanzó sus torpedos. El crucero cayó para eludirlos, pero quedó en una excelente posición para los del *Venus* y el *Virago* que hicieron impacto provocando su hundimiento a 0200 del 16 a 45 millas al SW de Penang. Se ha adjudicado un impacto de torpedo al *Venus* y dos al *Virago*. Otras fuentes indican que el primero fue destacado para rematarlo cuando se detuvo. Los sobrevivientes fueron rescatados por el destructor *Kamikaze*, que después de sufrir daños leves retornó al lugar de la acción después que los destructores británicos se alejaron del peligro diurno que significaban los aeródromos en la península malaya.

Según el Capitán Power en una carta a su esposa: "A mediodía recibimos informes de los avistajes aéreos de modo que se presentó un difícil problema de interceptación. Después de una jornada de extrema ansiedad por el temor que lo pudiéramos perder, hicimos contacto alrededor de las 2330 después de cubrir 300 millas a máxima velocidad. Era una noche oscura, con densas nubes negras y esporádicas lluvias tropicales, iluminada a intervalos con brillantes relámpagos. Un escenario dispuesto para una más bien temeraria aventura.



Trincomalee,
15 de agosto de 1945.
Celebración de la victoria
sobre Japón en la Flota de
las Indias Orientales.

Estábamos al S de Penang, en aguas enemigas más allá de lo que unidad de superficie alguna hubiera estado con anterioridad. Después de seguirlo por poco tiempo y maniobrar para alcanzar posición, lo tuve acorralado y envié la flotilla al ataque [...] El objetivo realizaba maniobras evasivas como un 'snipe' (7) [...] Nadie en ambos lados abrió fuego. Nosotros por temor de evidenciar nuestra posición hasta que estuvimos tan cerca de su destructor, que hubo riesgo de colisión. Abrí fuego sobre él y pasé por su popa a 30 nudos. Esto dio lugar a la generalizada apertura del fuego. El crucero disparó sobre mí a 5.000 yardas con todo su armamento, y el destructor se agregó por el otro lado. Nosotros fuimos por el crucero que a su vez se aproximó apareciendo a nuestra vista con una apariencia enorme con una inmensa onda de proa al incrementar su velocidad para forzar el cerco. A partir de ese momento se dieron los más enloquecidos diez minutos de mi vida".

(7)
Snipe: Agachadiza (ave zancuda), becardón. Hizo la comparación con un pájaro aparentemente hábil en movimientos evasivos.

"El mar mostraba borbotones provocados por la caída de granadas a nuestro alrededor. Estábamos empapados hasta la piel como consecuencia de impactos cercanos y el agua chorreaba en todas partes a medida que se reducían las distancias. Nuestros cañones todavía disparando rápidamente sobre el destructor y 'los gozos del infierno' ('hell's delight') materializados por las salvas enemigas aullando sobre el buque. Antes de alcanzar la distancia adecuada sufrimos un impacto en el cuarto de calderas. Hubo un rugido del vapor escapando y nubes del mismo y humo. Una parte de los equipos quedaron inoperantes al tiempo que llegaba la oportunidad de lanzamiento. Un golpe timón para permitir al 'fish' partir, antes de detenernos o hundirnos (lo cual parecía probable). Todos (los torpedos) salieron, mientras el enemigo continuaba disparando con todo lo que tenía a su disposición. El cuarto de máquinas, por el magnífico trabajo de la dotación, logró que la propulsión siguiera funcionando casi sin pausa. Con el timón todo a una banda y 'a toda máquina' en los telégrafos nos alejamos protegidos por humo, con las salvas enemigas todavía arribando a rápidos intervalos. Entonces, a popa, a través de nuestro humo vimos cómo se elevaron tres enormes columnas de llamas y agua, cuando los torpedos hicieron impacto. El enemigo no volvió a disparar. El Verulam a corta distancia al S de mí, inadvertido y sin recibir fuego, había atacado simultáneamente. Se le atribuye uno de los impactos y a nosotros dos. Unos pocos minutos más tarde, Venus y Virago atacaron en el otro lado y lograron otros."

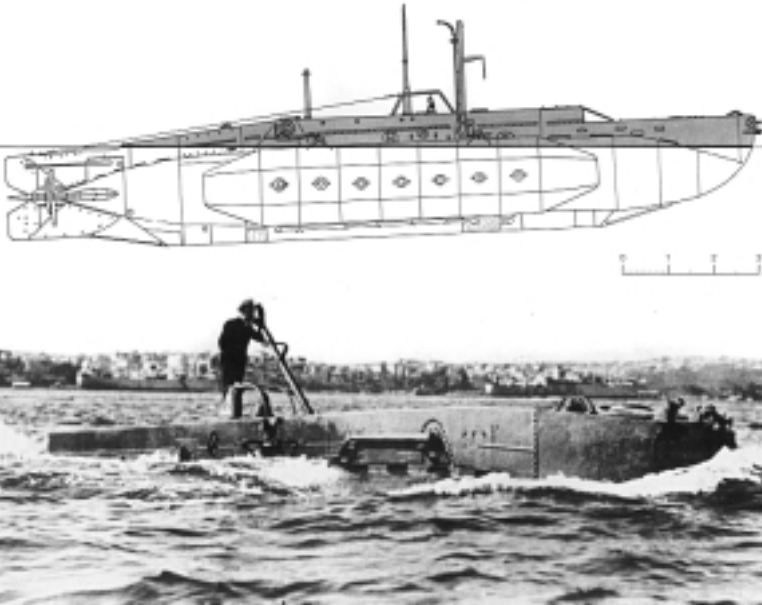
"Para entonces yo me estaba alejando; en esas circunstancias Bill Argles con el Vigilant se había también involucrado en el combate. Dejé a los cuatro 'gruñendo' como lobos sobre el cuerpo de un animal muerto (carraca). Ellos acabaron con el crucero. No estoy seguro de lo que le ocurrió al destructor."

Crucero *Haguro*. Comisionado en 1929. Desplazamiento 10.000 toneladas. Armamento: 10 cañones de 8 pulgadas (203 mm); 6 de 4,7" AA; 8 de 47 mm AA. Velocidad 33 nudos.

Destructor *Saumarez*. Comisionado en 1942. Desplazamiento 1.730 toneladas. Armamento: 4 cañones de 4.7" en montajes simples; 2 de 40 mm AA en un montaje doble y 8 de 20 mm en montajes dobles; 8 tubos de 21" en dos montajes cuádruples. Velocidad 36 nudos.

Destructores *Venus*, *Verulam* y *Virago*. Comisionados en 1943. Desplazamiento 1.710 toneladas. Armamento y velocidad igual que *Saumarez*.

La jornada siguiente los destructores fueron atacadas por Oscars, uno de los cuales logró un impacto cercano al *Virago* que significó la muerte de cuatro hombres y heridas en ocho.



Submarino de asalto *XE*.

La 26ª flotilla permaneció en aguas de Sumatra, después de haberse reabastecido de los CVEs, para proseguir con el hostigamiento al tráfico marítimo enemigo. El *Khedive* y el no operativo *Shah* retornaron a Trincomalee, mientras que el *Emperor* y el *Hunter*, permanecieron en el área para dar cobertura a los destructores, atacando aeródromos en las islas Nicobar y en Sumatra.

El 16 de mayo aviones del Ejército Japonés intentaron atacar la fuerza británica pero los Ki 43 fueron alejados por los Seafire de la Escuadrilla 807, afectados primariamente a patrullas defensivas, de modo de liberar los Hellcats para misiones de ataque.

Entre el 19 y el 21 de mayo, todas las unidades regresaron a Trincomalee.

Éxito de los Liberators. Durante junio fuerzas navales y los Grupos N^{os} 222 y 223 de la RAF patrullaron el Mar de Andaman en búsqueda de naves enemigas pero solamente fueron avistadas embarcaciones pequeñas. Los Liberators incursionaron en el Golfo de Siam donde, el 1º de junio, al S. de Bangkok destruyeron el buque de apoyo de submarinos *Angthong*; el día 15 hundieron el buque tanque de 10.000 toneladas *Toho Maru* aguas afuera de la costa NE de la península malaya, en un vuelo de ida y vuelta de 2.500 millas.

El crucero *Ashigara*. El 8 de junio fue hundido en el Estrecho Banka, en la costa SE de Sumatra, por el submarino *Trenchant*, a pesar que el encuentro tuvo lugar en aguas restringidas y poco profundas. Con la desaparición de este crucero pesado la presencia naval japonesa en el Índico oriental se redujo a un resto sin importancia.

Crucero Ashigara. Comisionado en 1929. De la misma clase que el *Haguro*.

Reconocimiento fotográfico sobre la península malaya y ataques a aeródromos en Sumatra ("Operación Balsam"). Junio 18-20. Para entonces, de los siete CVEs en el Índico, sólo tres se encontraban en condiciones operativas: *Ameer*, *Stalker* y *Khedive* y este último a poco de zarpar tuvo dificultades en la propulsión, lo que determinó una disminución en la velocidad de la fuerza y redujo el tiempo previsto para la operación de cuatro a tres días.

Las dotaciones aéreas: *Ameer*: Escuadrillas 804 y 888 con 18 Hellcat II y 6 Hellcat PRI, respectivamente. *Stalker*: Escuadrillas 809, 24 Seafire III y 1700, 1 Walrus. *Khedive*: Escuadrillas 808, 20 Hellcat II y 1700, 1 Walrus.

La misión principal era el reconocimiento fotográfico estratégico del S de la península malaya a cargo de los Hellcats PRI de la escuadrilla 888. Para evitar incitar al enemigo a la actividad no fueron lanzados ataques hasta el último día. Hasta entonces se mantuvieron patrullas aéreas defensivas en las cubiertas de vuelo listas a ser lanzadas. El 20 de junio, 29 Hellcat y Seafire despegaron para atacar tres aeródromos en el área de Medan. Los bombardeos en picada y los ametrallamientos destruyeron diez aviones en tierra y dos locomotoras. Un Hellcat fue derribado por la AA sobre Medan.

(8)

Estas afirmaciones del capitán Wellham deben ser puestas en su justa medida, porque el frustrante problema de los submarinos era que no había blancos redituables dignos de emplear un torpedo porque los japoneses apelaban a embarcaciones pequeñas para el traslado de personal y abastecimientos y en todo lo posible en aguas poco profundas cercanas a las costas.

"Nosotros tuvimos una única salida operativa en junio atento a que cada vez sólo secciones de la flota eran necesarias en el mar. Esas secciones, algunas veces, incluían un acorazado pero siempre cruceros y destructores y tres o cuatro portaaviones para proveer cobertura antisubmarina y de cazas y para ametrallar convoyes, puertos y ferrocarriles. Los destructores y los submarinos estaban continuamente en operaciones hundiendo un importante número de transportes de tropas y naves de abastecimiento, lanchas de desembarco y petroleros (8). Raramente nuestros buques fueron atacados por un número apreciable de aviones. En esta ocasión embarcamos la escuadrilla 896 al comando del Capitán de Corbeta R. M. Norris."

La flota olvidada. Sin enemigos que pudieran interferir en el tráfico de aviones y buques entre la Gran Bretaña y el Índico se comenzó a recibir regularmente correspondencia y diarios, con historias del retorno de la iluminación en las ciudades, las campanas de las iglesias nuevamente dejándose oír, los arreglos para la desmovilización y el regalo de tres trajes civiles para todos aquellos que dejaran las filas. Los diarios traían algunas noticias sobre la guerra en el Pacífico, pero sin dar cuenta del tremendo esfuerzo llevado a cabo y las bajas sufridas por la flota británica en ese océano y rara vez un susurro acerca de las actividades de la Flota de las Indias Orientales. Para Wellham: *“parecía que la prensa estaba determinada a que ganáramos nuestra denominación de ‘La Flota Olvidada’ (‘The Forgotten Fleet’)*”.



Dos Hellcats de la escuadrilla 888 a bordo del HMS *Ameer*, durante la operación Balsam, junio de 1945.

Ataques en las islas Nicobar y protección a barreminas (“Operación Collie”). Julio 5-11. Participaron los portaaviones *Ameer* y *Emperor*. La intervención de barreminas correspondía a operaciones destinadas a habilitar los accesos a los puertos previstos de ocupar en un futuro cercano.

Las dotaciones aéreas: *Ameer*: Escuadrilla 896, 24 Hellcat II. *Emperor*: Escuadrilla 800, 22 Hellcat II y 1700, 1 Walrus.

Destruyeron los últimos aviones japoneses que habían arribado a Car Nicobar luego de la operación de abril-mayo, como también el remanente de las embarcaciones destinadas a abastecer las guarniciones de las islas exteriores del archipiélago.

Según John Wellham: *“Zarpamos otra vez en julio con el Ameer y el Emperor. Desde el 5 al 9, los Hellcats de los portaaviones se unieron a los buques de superficie en el bombardero de las Nicobar al tiempo que daban cobertura a nuestros barreminas, encargados de franquear los canales entre las islas. Debido al intenso fuego AA se perdieron cuatro Hellcats incluyendo el comandante de la escuadrilla del Ameer, Capitán de Corbeta R. M. North. El 7 de julio perdimos uno de nuestros pilotos de una manera que nos contrarió. Aunque había sido herido se las había arreglado para retornar a la flota; antes que pudiera intentar anavizar vimos cómo perdía altura hasta estrellarse en el mar. Una fragata que se desplazó rápidamente al sitio no halló traza alguna. Había sido uno de los 24 Hellcats cuya misión había sido atacar aeródromos en el norte de Sumatra”*.

El 12 de julio, el veterano acorazado *Queen Elizabeth* dejó la Flota de las Indias Orientales para tomar rumbo a Gran Bretaña.

El 16 de julio de 1945, una bomba de plutonio fue detonada con éxito en Álamo Gordo, New Mexico.

Una segunda bomba de plutonio se encontraba en producción, mientras que otra de uranio era transportada a la costa del Pacífico, donde se encontraba el crucero *Indianapolis* para llevarla a destino.

Humor holandés. En julio el comandante de la escuadrilla 896, Capitán de Corbeta R. M. Morris, fue reemplazado por Zeggars de Bejl, de igual jerarquía pero de la Real Armada Holandesa, que hablaba correcto inglés y era muy apreciado, entre otras cualidades, por su sentido del humor. En una ocasión al preguntarle si consideraba permanecer en la Armada de los Países Bajos al terminar la guerra respondió: *“No, en la Armada Holandesa, antes de ser ascendido, uno ha estado muerto por veinte años y nadie se lo ha dicho”*.

Difusión. El comandante del *Empress* dispuso que la dotación debía estar informada de las actividades del buque, porque cientos de hombres trabajaban muy duro en sus entrañas, en particular en el cuarto de máquinas y otras áreas sin tener idea clara de la razón de sus esfuerzos. John Wellham fue encargado de la tarea. Cuando las operaciones lo permitían, pizarrón mediante, daba cuenta de las misiones realizadas.

Por otra parte, en su posición en control vuelo tenía la posibilidad de emplear el difusor de órdenes (“Tannoy”, porque era la denominación del fabricante) y hacer llegar información a cualquier lugar del buque. Ade-

más, contaba con el acceso a los mensajes radiales de los pilotos destacados en una misión. Como resultado, el comandante lo comisionó para dar a conocer información de lo que estaba sucediendo (en la actualidad se diría 'en vivo' o 'en tiempo real'); actividad que dio lugar a que la tripulación lo bautizara como "Alvar Lidell" que tomó como un cumplido porque ése era el nombre del encargado del noticiero de la BBC que adquirió relevancia cuando, en oportunidad de los bombardeos sobre Londres, el edificio de la emisora fue alcanzado, colapsando sobre su cabeza el cielorraso del estudio desde donde estaba transmitiendo, pero continuó leyendo las noticias, sin pausa, en su usual serena manera.

Ataques en el N de la península malaya y cobertura para una fuerza de barreminas en la isla Phukhet (S de Tailandia) en proximidades del istmo de Kra ("Operación Livery"). Julio 24-27. Participaron los portaaviones *Ameer* y *Empress*.

Las dotaciones aéreas: **Ameer:** Escuadrillas 804, 24 Hellcat II y FR II y 1700, 1 Walrus. **Empress:** Escuadrillas 896, 20 Hellcat II y 1700, 1 Walrus 2.

Según John Wellham: "*Para la Operación Livery, embarcamos la escuadrilla 896; estuvimos acompañados del acorazado Queen Elizabeth (9), otros seis portaaviones (10), cruceros, destructores y barreminas. Íbamos a apoyar al Ejército que combatía en avance sobre Malaya y, además, perturbar los esfuerzos japoneses, para evacuar la parte N de la península y las islas Andaman y Nicobar para lo cual habían hecho repetidos intentos durante los últimos meses, pero habían sufrido una serie de desastres como consecuencia de los empeños de nuestros aviones y la destrucción de sus convoyes en gran parte debido a nuestros destructores. También habían sido bombardeados por Liberators de la RAF y 'Fortalezas volantes' de la USAAF.*"

Fue la última operación de combate de los CVEs en el Índico. Los dos portaaviones (11) no se limitaron a las PACs. Sus Hellcats llevaron a cabo incursiones de largo alcance sobre aeródromos japoneses en Sungei, Patán, Bandan y Alor Star. En tres jornadas de operaciones, entre el 24 y el 26 de julio, se llevaron a cabo 150 salidas de esos caza-bombarderos que destruyeron más de 30 aviones en tierra y un número similar de locomotoras y otros blancos, incluidos automotores. El 26 de julio aparecieron los "kamikazes" en el Golfo de Bengala. Sólo participaron siete Mitsubishi Ki 51, Sonias, en dos incursiones separadas que en ambas ocasiones lograron sobrepasar la cortina de la patrullas de cazas sin ser detectados. En la primera, cinco de ellos atacaron los CVEs cuando éstos salían de un chubasco; dos fueron abatidos por el fuego AA.

Poco antes del anochecer un Hellcat que se desempeñaba como "spotter" del Sussex, avistó otro par de Ki 51 cuando se dirigía al grupo de barreminas. Uno fue abatido por el crucero, aunque prosiguió su trayectoria hasta colisionar en su costado sin causar daños. El otro fue alejado en dos oportunidades por el fuego de los barreminas, pero finalmente logró alcanzar al Vestal, que a causa de los daños sufridos tuvo que ser hundido.

Mitsubishi Ki 51. Avión de apoyo táctico y bombardero en picada de la aviación del Ejército. 2.385 fueron construidos entre 1939 y 1945. Operativo inicialmente en China, para ser más tarde empleado en todos los frentes, Gozaba de gran estima por parte de los pilotos. En 1945 muchos Ki 51 fueron empleados en misiones "kamikaze". 1 motor, 14 cilindros y 900 HP. Peso vacío 1.873 kg; peso máximo de despegue 2.920 kg. Velocidad máxima 424 km/h. Alcance 1.600 km. Techo 8.270 m. Tripulantes 2. Armamento: 2 ametralladoras 12,7 mm y 17,7 mm; capacidad de bombas 200 kg.

"Nuestros Hellcats atacaron aeródromos en el istmo de Kra, vías férreas y playas de maniobras. Una vez más perdimos un avión. Había estado bombardeando la estación de ferrocarril en Dhung Song, ametrallando locomotoras. El piloto salió demasiado tarde de la picada. Este proceder implicaba un peligro del cual les había advertido, porque el estallido de la caldera de una locomotora podía lanzar despojos a una altura sorprendente. Sabía de mi propia experiencia cómo, al picar sobre un blanco, en el intento de asegurar un impacto, uno tendía a obsesionarse y descender a mucho menor altura que el buen criterio dictaba. Navegamos de regreso rumbo a Ceilán sin tener conciencia que habíamos estado involucrados en la última acción ofensiva de la Flota de las Indias Orientales en la II Guerra Mundial."

"En el viaje de regreso el Capitán de Corbeta de Bejl, que era un perfeccionista, me dijo que deseaba llevar la escuadrilla a la Estación Aeronaval de Puttalam, donde había facilidades para el adiestramiento en bombardeo, porque entendía que sus pilotos no eran lo suficientemente precisos. Pensé que era una buena oportunidad para mostrar que no era sólo una cara bonita y que todavía estaba en condiciones de pilotear una máquina operativa, de manera que, con la aprobación del comandante, volé con ellos en un Hellcat prestado de la escuadrilla. Pasé unos pocos días en Puttalam volando con la 896 y me sentí aliviado al comprobar que no tenía nada de qué avergonzarme."

(9)

Según otras fuentes el Queen Elizabeth había zarpado rumbo a Inglaterra doce días antes, información ratificada por Siegfried Breyer en *Battleships and Battle cruisers por lo que cabe suponer que Wellham ha incurrido en un error y el acorazado que acompañó a los portaaviones probablemente haya sido el Nelson, que procedente de Europa arribó a Colombo (Ceilán) en julio; además, sin posibilidad de confusión alguna en cuanto a sí-lueta porque la del Nelson con sus tres torres de 16" ubicadas a proa tenía un perfil totalmente distinto del resto de los acorazados británicos, excepto su gemelo el Rodney.*

(10)

Número que no coincide con la información anterior que menciona sólo dos portaaviones. Por otra parte al indicar otros seis portaaviones lleva la suma total a siete, cantidad que recién se habría materializado con el arribo del *Attacker*. Además se contradice cuando anteriormente expresara que los portaaviones salían por secciones y, por otra parte, en un conjunto de seis o siete naves del mismo tipo difícilmente se encontrara operativa la totalidad de ellas, ya sea por mantenimiento, preventivo o correctivo; licencia personal, etcétera.

(11)

Dos, según David Brown en *Carriers Operations in World War II*.



El crucero *Takao*
navegando a 34 nudos.

Los cruceros *Myoko* y *Takao*. El 31 de julio los minisubmarinos XE1 (Teniente J. E. Smart de la Reserva Naval Voluntaria) y XE3 (Teniente I. E. Fraser de la Reserva Naval), remolcados por los submarinos *Sparks* y *Stygian*, respectivamente, arribaron a aguas del estrecho de Johore, que separa el extremo S de la península malaya de la isla de Singapur, con la intención de atacar los cruceros mencionados. El XE1 vio demorada su aproximación al *Myoko* por la presencia de embarcaciones de superficie, por lo que dejó su carga explosiva en las proximidades del *Takao*, que era objetivo del XE3 y estaba fondeado en aguas poco profundas de modo que, cuando logró ubicarse debajo, no había espacio suficiente para abrir totalmente la escotilla para poder salir y ubicar las minas lapa en la parte inferior del casco. Sin embargo, el buzo Cabo J. J. Magennis se las arregló para hacerlo por la porta semiabierta. Su intención de adosar las cargas explosivas al casco se vio inicialmente frustrada por la presencia de incrustaciones. Le tomó 45 minutos para pacientemente raspar y lograr un área limpia para adosar las minas. Tras lo cual el XE3 emprendió la retirada. El *Takao* quedó reducido a un naufragio inútil asentado en el fondo. Fraser y Magennis fueron condecorados con la Cruz Victoria.

Submarinos de asalto XE. Desplazamiento 27/30 toneladas. Eslora 5,24 m; manga 1,67 m. Propulsión: Motor Diesel 42 HP; motor eléctrico 25 HP; velocidad en superficie 6,5 nudos, en inmersión 4,5 nudos. Armamento: dos cargas explosivas.

Crucero *Takao* (1932). Desplazamiento estándar 13.400 toneladas, 15.700 con carga completa. Propulsión 133.000 HP; velocidad 33.5 nudos. Armamento en 1941: 10 cañones de 203 mm; 8 de 127 mm doble propósito; 8 de 25 mm AA.; 16 tubos de 610 mm. Se supone que en 1945 su armamento AA se habría incrementado a 66 piezas de 25 mm.

En Birmania, para el 4 de agosto, aunque todavía permanecían aisladas fuerzas japonesas, los aliados habían logrado el objetivo de su recuperación. Las próximas misiones a concretar por Mountbatten pasaron a ser las operaciones sobre la península malaya ("Operación Zipper"), asegurar la posesión de la isla Phuket ("Roger") y la ocupación de Singapur ("Mailfist").

Cuando Wellham regresó al *Empress* de sus prácticas de vuelo en Puttalam fue informado que volverían a zarpar el 6 de agosto y en consecuencia comunicó al jefe de escuadrilla que estuviese listo para embarcar ese día. En esa jornada la primera bomba atómica fue lanzada sobre Hiroshima.

A poco de zarpar, al portaaviones llegó un mensaje flash informando de ese evento. "Navegamos lentamente hacia el E sólo manteniendo indispensables coberturas antisubmarinas y de cazas hasta que el día 9 nos enteramos por la radio que la ciudad de Nagasaki había sido destruida por otra bomba atómica."

Operación cancelada. El 11 de agosto fue cancelada la que iba a ser la última operación de la Flota de las Indias Orientales, con la participación de cinco CVEs, que tenía como objetivo Penang. La orden llegó antes que pudieran alcanzar la posición de lanza-

miento. La fuerza incluía el **Attacker**, arribado en ese mes y ésta era la primera vez que entraba en acción.

“No volamos misiones ofensivas. Estoy seguro que en el Almirantazgo, como en la mayoría de nosotros, se tenía conciencia que ninguna vida debía ser arriesgada cuando todo indicaba que en pocos días habría un cese de hostilidades. Sin embargo, los sentimientos antijaponeses eran tan profundos que algunos de nuestros pilotos y, según oí más tarde, también las dotaciones de los destructores, se lamentaron porque estaban siendo privados de la última oportunidad de matar algunos más. Por cuatro días navegamos letárgicamente en idas y vueltas aunque aproximándonos a Ceilán.”

“El 14 de agosto, llegó el largamente esperado mensaje del Almirantazgo destinado a todas las naves de la Armada Real y armadas aliadas bajo nuestro control; simplemente decía: ‘Cesar hostilidades contra Japón’. Con esas cuatro palabras nuestra guerra había terminado. Incrementamos velocidad y nos dirigimos a Trincomalee, pero me pareció sensato mantener algunos cazas listos y disponer patrullas antisubmarinas, por si algunos de los ex enemigos no hubieran recibido la información o preferían morir antes que rendirse. Tan pronto llegó el mensaje, el capitán habló a la dotación mediante el Tannoy (Difusor de órdenes); aquellos que no cubrirían servicios esenciales se ubicaron en la cubierta de vuelo. Hubo mucha excitación y toma de fotografías, oficiales y no oficiales. En honor a nuestros más cercanos aliados, en particular nuestro comandante de escuadrilla, Zeggars de Bejl, izamos la bandera holandesa en uno de los mástiles de la radio. En la caída de la tarde amarramos en una boya mientras observamos cómo los otros buques presentes habían izado engalanados. En aquellos que poseían bandas, éstas ejecutaban música alegre. Al caer la noche, el engalanado fue reemplazado por luces centelleantes tendidas entre los mástiles mientras los proyectores barrían el cielo. En todo el puerto tuvo lugar un despliegue de fuegos artificiales mediante luces very y otros artilugios pirotécnicos. Las cubiertas estaban colmadas con las respectivas dotaciones comportándose como tontos y en un momento me encontré danzando en la cubierta de vuelo ‘eightsome reels’ (una danza escocesa con ocho participantes) con camaradas escoceses.”

Probablemente haya contribuido a la excitación las consecuencias del mensaje recibido del rey, poco después del que anunciaba el cese de hostilidades: “*Splice the main brace*”, que según la tradición de siglos, dejada sin efecto en 1970, implicaba la distribución de raciones de ron.

El 15 de agosto el Almirante Mountbatten ordenó suspender todas las operaciones terrestres, áreas y navales pero, ante la duda respecto a la actitud que podrían adoptar las guarniciones japonesas en los territorios bajo su responsabilidad, decidió que debía ser llevado a cabo el asalto sobre la costa occidental de Malasia que había sido previsto ejecutar el día 9. Por otra parte, tal como eventualmente se consideró, cambiar el objetivo para en su lugar llevar a cabo la ocupación de Singapur, además de significar un sustancial cambio en los muy avanzados planes, implicaba una tarea previa de barrido de minas en los accesos. Pero toda intención de proceder quedó paralizada como consecuencia de una directiva del General Mac Arthur, comandante supremo de las fuerzas aliadas, que, emitida el 19 de agosto, disponía que ningún desembarco debía tener lugar hasta que se firmaran las actas de rendición. Cuando se tuvo conocimiento de tal orden, todos los barreminas disponibles, bajo el mando del Vicealmirante H. T. C. Walker, se desplazaban rumbo a la península malaya con el propósito de ocupar Penang como base avanzada para el posterior desminado de los accesos a Singapur. La orden de Mac Arthur provocó problemas en los planes en ejecución. Las naves pequeñas no podían retornar a Ceilán con la vigencia del monzón y anímicamente la fuerza principal debía retornar sin haber concretado nada. Se decidió buscar abrigo a sotavento de las islas Nicobar donde era posible reaprovisionar las naves. La situación se prolongó hasta el 28 de agosto cuando el cuerpo principal de la flota arribó a aguas afuera de Penang.



Operación Livery. El Walrus de rescate del HMS *Empress* anaviza en el HMS *Hunter* con un piloto de la escuadrilla 896, rescatado a 200 m del cabo Nicobar.

El 2 de septiembre, el Almirante Walker aceptó la rendición de los comandantes japoneses a bordo del acorazado *Nelson*. El día siguiente infantes de marina de la flota desembarcaron en Penang al tiempo que hacían lo propio en Sabang, Sumatra, los destacamentos de los cruceros *London* y *Cumberland*.

A bordo del crucero *Cleopatra*, que siguió la estela de la 6ª flotilla de barreminas, el Almirante Walker se dirigió a Singapur donde arribó el 3 de septiembre. En la siguiente jornada llegó un convoy escoltado por el crucero *Sussex* con la 5ª División India. Las naves que transportaban las fuerzas de asalto, originalmente destinadas a desembarcar en Penang, arribaron el día 9 a Port Swettenham y Port Dickson, en la península malaya sobre el Estrecho de Malaca, y en las tres jornadas que siguieron desembarcaron 100.000 hombres (12).

El 12 de septiembre, el Almirante, en funciones de tal, Louis Mountbatten, en su carácter de comandante supremo de las fuerzas aliadas en el SE asiático aceptó la rendición del General Itagaki en el edificio de la Municipalidad de Singapur.

No hubo incidentes desfavorables y los japoneses observaron puntillosamente las cláusulas del acta de rendición.

El 15 de septiembre, el crucero *Cumberland* con dos fragatas y barreminas entró en el puerto de Batavia (Jakarta), seguido por cargueros con víveres para la población.

A principios de octubre fueron recuperados los archipiélagos de Andaman y Nicobar y con esta operación se concretó la recuperación de los últimos territorios que bajo control británico habían caído en poder de los japoneses. Las islas Andaman habían sido evacuadas por los británicos el 12 de marzo de 1942 y ocupadas por los japoneses el 23 de ese mes.

Tres problemas requirieron inmediata atención:

- La urgente necesidad de llevar alimentos a poblaciones hambrientas en varios de esos territorios. Alimentar a las poblaciones resultó una tarea difícil de concretar en un tiempo razonable ante la imposibilidad de disponer de inmediato de las grandes cantidades de víveres necesarios y, por otro lado, la aguda escasez de naves mercantes para llevarlos a distintos puertos.
- La evacuación de prisioneros de guerra aliados y civiles internados que, en número estimado de 127.000, se encontraban en unos 250 campos esparcidos por todo el territorio bajo responsabilidad del comando del SE asiático. Para fines de noviembre habían sido concentrados en Singapur y Rangún como etapa previa a su retorno a sus lugares de origen.
- Mantener el orden en los territorios recuperados en particular en las Indias Orientales Holandesas (Indonesia) donde se habían puesto en evidencia situaciones conducentes a una guerra civil.



Un Seafire anaviza en el HMS *Hunter* y revienta la rueda de babor.

El 27 de agosto Mountbatten convocó a una reunión en Rangún a los principales comandantes japoneses con mando de las distintas unidades en los territorios bajo su responsabilidad, que aseguraron obediencia al supremo comandante aliado en la región y, como consecuencia, mientras no se contase con otros medios, Mountbatten pasó a ejercer control por medio de la cadena de mandos japonesa cuyos efectivos eran de unos 500.000 hombres que, a los fines de su misión, conservaron las armas necesarias para mantener el orden.

Cabe hacer notar la disciplina reinante en las fuerzas niponas porque ante la derrota y las consecuencias y condiciones inherentes, bien podría haber ocurrido que apareciesen bandas armadas sin control alguno dada la dimensión de esas fuerzas y la amplitud y características del área en la cual estaban establecidas o que se dieran casos que por fanatismo no se aceptara la rendición pero, con excepción de unos casos aislados que por no tener comunicación creyeron durante años que la guerra no había terminado, la totalidad aceptó lo dispuesto por el emperador.

Misión final. Los portaaviones, cruceros, naves de apoyo y otras embarcaciones menores, al cabo de la rendición japonesa, y comprobado el acatamiento a sus términos, fueron sustancialmente afectados a tareas humanitarias, transportando, incluso con apoyo psicológico, a los que habían soportado las penurias de los campos de prisioneros e internación. Mientras que otros llevaron ayuda médica y provisiones a poblaciones necesi-

(12) Este número figura en *The War at Sea*, de S. W. Roskill (volumen III, parte II, página 383), que forma parte de la historia oficial de la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, con la prevención de no conocer los medios de transporte utilizados, parecería que no se disponía de esos medios en capacidad y número suficiente para desplazar una fuerza de tal magnitud, en tan poco tiempo. Tampoco parecería posible que se contase puntualmente con tal número de efectivos que obviamente, además, necesitaban ser soportados logísticamente con los requerimientos adicionales que ello involucra.



En el golfo de Bengala, el HMS *Stalker* y el HMS *Hunter* siguen al crucero HMS *Phoebe* durante la operación Zipper, destinada a la ocupación de Malasia y Singapur.

Arribados el día 8: **Ameer**: Escuadrilla 804, 22 Hellcat II y FRII. **Empress**: Escuadrillas 896, 20 Hellcat I y 1700, 1 Walrus.

Arribados el día 10: **Khedive**: Escuadrillas 808, 20 Hellcat II y 1700, 1 Walrus. **Emperor**: Escuadrilla 800, 24 Hellcat II. **Hunter**: Escuadrilla 807, 26 Seafire LIII y FRIII. **Stalker**: Escuadrillas 809, 24 Seafire LIII y FRII y 1700, 1 Walrus.

Habían transcurrido cinco años y cuatro meses desde la última presencia de un portaaviones británico en Singapur cuando, el 9 de mayo de 1940, zarpó el HMS *Eagle* para incorporarse a la Flota del Mediterráneo. A bordo se encontraba un teniente de sólo 20 años, piloto de Swordfish: John Wellham.

Para el día VJ, la victoria sobre Japón, el número de estos portaaviones se había incrementado a nueve CVEs de asalto y cuatro de ataque, con 220 cazas y 40 de bombardeo, con base en Trincomalee y Akyab, cinco de ellos habían arribado demasiado tarde para entrar en combate en el Índico.

Se ha estimado que las máquinas de la 21ª Escuadra de Portaaviones destruyeron más de un tercio de los aviones japoneses en condiciones de operar en Birmania, Malaya y Sumatra en el transcurso de los últimos seis meses de la guerra, a lo que se agregó la destrucción de numerosas embarcaciones afectadas al tráfico costero, instalaciones y medios ferroviarios, como también vehículos terrestres. Las patrullas aéreas paralizaron todo desplazamiento por mar. Las bajas producidas por acción enemiga fueron insignificantes y la mayoría de los aviones perdidos lo fueron por accidentes en los anavizajes, en parte debido a la escasa velocidad de los vientos prevalecientes. (Cabe recordar que la velocidad de estos portaaviones no excedía los 17 nudos.) Las operaciones de la 21ª Escuadra de CVEs, al contrario de otros teatros, fueron una extensión del poder aéreo basado en tierra, más que un sustituto de los portaaviones de flota destacados al Pacífico. Las operaciones de largo alcance se vieron limitadas por la carencia de un "Tren de Flota" para apoyo en el mar, facilidad para la que la flota que operaba en el Pacífico tenía prioridad absoluta.

Para fines de 1945 los CVEs dejaron la Flota de las Indias Orientales, reemplazados por un par de portaaviones livianos recientemente incorporados y, de todos los cazas Hellcat, solamente la escuadrilla 888 continuó en tareas de reconocimiento en el sudeste asiático hasta agosto de 1946, cuando fue dispersada.

Los CVEs y los aviones formaban parte del préstamo y arriendo de los EE.UU. a las naciones aliadas de modo que en caso de mantenerlos deberían ser pagados, por lo que los buques fueron devueltos para convertirse en mercantes algunos de ellos y desguazados otros. Los aviones, como eran excedentes a los requerimientos, por acuerdo con el prestador fueron en gran número arrojados al mar, inclusive nuevos que se encontraban en viaje desde los EE.UU.

tadas. Por otro lado, los medios navales también debieron desembarcar destacamentos en apoyo a unidades terrestres empeñadas en mantener el orden en ciertos puntos del extenso territorio bajo la responsabilidad del comando del SE asiático.

Portaaviones escolta. Epílogo. El 10 de septiembre de 1945, seis CVEs estaban fondeados en Keppels Harbour en las proximidades de la que fuera importante base naval británica en Extremo Oriente.

Ellos eran:



La ceremonia de la rendición japonesa en Rabaul, a bordo del portaaviones HMS *Glory* de la clase Colossus, uno de los que arribó después del cese de hostilidades.



12 de septiembre de 1945. El Almirante Mountbatten firma el documento de la rendición japonesa en el edificio municipal de Singapur.

Destino final de parte de los portaaviones de la Flota de las Indias Orientales: Todos devueltos a los EE.UU. **Ameer** convertido a mercante *Robin Kirk* (1948). **Attacker**, convertido a mercante *Castel Forte* (1948). **Empress**, desguazado (1946). **Emperor**, desguazado (1946). **Khedive**, convertido a mercante *Rempang* (1948). **Shah**, convertido a mercante *Salta* (1948). **Stalker**, convertido a mercante *Riouw* (1948).

En la Armada Real la función de los CVEs fue asumida con ventajas por los nuevos ocho portaaviones livianos de la clase Colossus de la que conocimos bien: el HMS *Warrior* devenido en ARA *Independencia* y el HMS *Venerable* que pasó a la Armada Holandesa como *Karel Doorman* y a la argentina como *25 de Mayo* y, por razones de vecindad, el HMS *Vengeance*, *Minas Gerais* en la Armada Brasileña. Y los cinco de la clase Majestic, de los cuales el HMS *Hércules* pasó posteriormente a la Armada India como *Vikrant*; HMS *Majestic* y HMS *Terrible*, a la Armada Australiana como *Melbourne* y *Sydney* respectivamente y el *Powerful*, a la canadiense como *Bonaventure*. ■

Bibliografía

- Correlli Barnett. Engage the Enemy more closely. *The Royal Navy in the Second World War*
- Charles Messenger. World War Two Chronological Atlas
- John Wellham. With Naval Wings. *The Autobiography of a Fleet Air Arm in World War II*
- H.T. Lenton & J.J. Colledge. *Warships of World War II*
- S.W. Roskill. *The War at Sea*
- James D. Ladd. *Royal Marine Commando. The history of Britain's elite force*
- Julian Thompson. *The War at Sea. The Royal Navy in the Second World War*
- David Brown. *Carrier Operations in World War II. Volume 1 The Royal Navy*
- *Revistas La Marina N^{os} 75 y 80*
- BREYER *Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer (Siegfried Breyer, Battleships and Battlecruisers)*