

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

HMS VICTORIOUS. AGOSTO DE 1942. PARTE 1

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

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



EUGENIO L. BEZZOLA

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.

La entrada de Italia en la guerra en junio de 1940 ha sido considerada una determinación especulativa atento que la contundente victoria alemana en Francia indicaba que la guerra parecía a todas luces ganada por los germanos y que finalmente Gran Bretaña aceptaría condiciones para un armisticio. La negativa británica a aceptar el ofrecimiento del gobierno alemán y por consiguiente su decisión a proseguir la lucha determinó se pusiesen en evidencia falencias logísticas para sostener un ejército de 230.000 hombres en el N de África al no disponer de los medios necesarios para satisfacer los requerimientos incluidas las facilidades portuarias de los puertos de destino donde las naves debían esperar por días para descargar, con el riesgo de ser objeto de ataques aéreos del enemigo.

Tres días después del inicio de las hostilidades, el comando del Ejército solicitó al comando de la Armada el transporte urgente a Libia de unos 7.000 hombres con materiales y vehículos. Diez días más tarde un nuevo requerimiento incluía 13.000 hombres, 1.250 vehículos, 40.000 toneladas de víveres, 18.000 toneladas de carburantes, 1.700.000 proyectiles de artillería, 48.000.000 de cartuchos y 800.000 proyectiles para mortero. Por su parte la "Reggia Aeronautica" solicitó el envío urgente de 5.000 toneladas de materiales, entre ellos 20.000 tambores de nafta de aviación.

Las acciones navales y aeronavales en el Mediterráneo se originaron en su mayor parte como consecuencia de operaciones destinadas a asegurar el abastecimiento de fuerzas destacadas en el N de África para las naciones del Eje y, puntualmente, Malta para los británicos, aunque por un período relativamente breve debieron afrontar el sostenimiento y posterior evacuación de sus fuerzas en Grecia y Creta.

Precisamente fue el intento italiano de interceptar convoyes con destino a El Pireo, el que llevó a Gaudy y Matapan, uno de los eventos navales trascendentes en ese teatro de operaciones. Los británicos también debían abastecer a su tropas destacadas en el N de África, pero lo hacían fundamentalmente vía el Cabo de Buena Esperanza.

Para los ítalo-germanos su relativamente corto desplazamiento desde la península a los puertos africanos, Trípoli, Benghazi o Tobruk, estaba sujeto a la constante amenaza de fuerzas enemigas con base en Malta por lo que su neutralización e incluso la considerada pero no concretada invasión pasaron a primer plano como objetivo cuando las pérdidas en los convoyes alcanzaron valores no tolerables. La suerte de la isla fue cambiante en función de la prioridad asignada por el alto mando alemán en relación con los requere-

BCN

Número 806

Enero/diciembre de 2003

Recibido: 2.9.2003



rimientos de la campaña en Rusia que determinaban la alternancia de períodos cruciales con otros de relativa recuperación según fuera la dimensión de la presencia de la “Luftwaffe” en el área.

Para lo británicos abastecer Malta involucraba el envío de convoyes, ya sea desde occidente (Gibraltar) o desde oriente (Alejandría) o simultáneamente ambos. Convoyes que necesariamente requerían la cobertura aérea y de importantes unidades navales, tanto para la defensa contra los ataques desde el aire como por la posible intervención de las unidades de superficie italianas que en muchos aspectos aventajaban a las contrapartes británicas.

Cabe recordar que Italia fue el primer país a nivel mundial en contar con los acorazados más modernos y veloces (*Littorio* y *Vittorio Veneto*). Las principales falencias de su marina, que se pondrían en evidencia durante el conflicto, fueron no poseer aviación bajo control propio, la carencia de portaaviones y la no disponibilidad de radar. A las mencionadas se agregaba las limitaciones originadas por la indisponibilidad de combustible en cantidades adecuadas a los requerimientos operativos. En cuanto a la conducción, los almirantes británicos en el mar no estaban sujetos en similar grado a continuas directivas centralizadas como las que generalmente partían de la “Supermarina” en Roma.

En 1958, en ocasión del alistamiento del portaaviones *Independencia*, como joven y poco experto teniente, tuve ocasión de establecer relaciones con oficiales británicos que habían combatido en el Mediterráneo y, en parte por desconocimiento y en parte quizá por la influencia de la propaganda de guerra, tuve algunas expresiones en desmedro de la Marina Italiana. De inmediato se me hizo notar que no sólo había combatido bien sino que les había hecho pasar muchos momentos de zozobra.

Los convoyes británicos, en particular en 1942, estuvieron sujetos a las acciones coordinadas de la aviación, submarinos, lanchas rápidas y unidades de superficie que provocaron serías pérdidas, aunque por diversas circunstancias, en casi todos los casos, un remanente de escasos y generalmente dañados mercantes lograron arribar a destino, asegurando, aunque con severas restricciones, la supervivencia de la isla.

La Operación Pedestal, llevada a cabo en agosto de 1942 fue, a continuación de las operaciones Harpoon y Vigorous, uno de los eventos culminantes de los intentos británicos de abastecer Malta y las acciones de los italo germanos para impedirlo.

Antecedentes

La situación naval en el Mediterráneo (septiembre 1941 - julio 1942)

“La situación como la descrita es insostenible; las fuerzas aéreas y navales italianas son incapaces de proveer cobertura adecuada para los convoyes. El Estado Mayor Naval considera cambios radicales y medidas inmediatas para remediar la situación imperante, de otra manera no solamente se perderá nuestra ofensiva, sino también la totalidad de la posición Ítalo-germana en el N de África”.

Así informaba al Estado Mayor General, en septiembre de 1941, el almirante Weichold, el oficial de enlace con el Estado Mayor Naval en Roma.

Anteriormente, ese mismo mes, había tenido lugar uno de los ataques más importantes de los submarinos británicos sobre los convoyes italianos destinados al N de África que significaron la pérdida de dos trasatlánticos empleados como transportes de tropas.

El reconocimiento aéreo dio cuenta que se encontraban en alistamiento, en Tarento, los trasatlánticos *Neptunia*, *Oceanía* y *Vulcania*. Los británicos apreciaron que en su desplazamiento se mantendrían alejados de la amenaza de los aviones torpederos con base en Malta y, por consiguiente, seguirían una derrota más hacia oriente, para arribar a aguas africanas 100 millas al E de Trípoli. Dispusieron una emboscada con cuatro submarinos. El *Unbeaten* se ubicó en el probable punto de arribo indicado, mientras que los sumergibles *Upholder* y *Upright* esperaban hacia el W y el *Ursula* a la entrada del canal barrido de minas, a unas 30 millas al E de Trípoli.

Los trasatlánticos con la escolta de los destructores *Da Recco*, *Da Noli*, *Gioberti*, *Isodimare* y *Pessagno* zarparon el 16 de septiembre. A 0330 del 17 el *Unbeaten* informó de la presencia del convoy demasiado lejos de su posición para atacar. El *Upholder* se desplazó en superficie para interceptar. En esas circunstancias dejó de funcionar el giro-compás, debiendo apelar a uno pequeño magnético. A 5.000 yardas lanzó cuatro torpedos y fue a inmersión. Uno alcanzó al *Oceanía* afectando sus hélices y en consecuencia el buque se detuvo.

Otros dos alcanzaron el *Neptunia* que quedó condenado. El *Vulcania* procedió a toda velocidad rumbo a Trípoli.

Más tarde y con luz diurna mientras los destructores italianos estaban ocupados en el rescate de los pasajeros del *Neptunia* y el destructor *Pessagno* trataba de remolcar el *Oceanía*, éste fue alcanzado por otros dos torpedos del *Upholder* hundiéndose en ocho minutos. Las pérdidas humanas fueron relativamente pequeñas, 384 hombres en relación con la totalidad transportada de 5.818; mucho más sensible fue el hundimiento de dos buques muy valiosos e irremplazables.

Submarinos Clase U. Desplazamiento 630/730 toneladas. Eslora 58,1 m; manga 4,8 m. Velocidad 11,7/9 nudos. (La escasa diferencia entre las velocidades en superficie y en inmersión se debe a que la propulsión era siempre eléctrica, en superficie los motores diesel accionaban un generador que alimentaba el motor eléctrico propulsor. Armamento: 1 AA 76 mm; 3 AA 7,7 mm; 4 tubos de 533 mm a proa, 8 torpedos. Dotación 31 hombres.



El submarino *Upholder* hundió 90.000 toneladas de buques del Eje en el Mediterráneo hasta su hundimiento en abril de 1942.

En septiembre de 1941, como consecuencia de las acciones combinadas de aviones, submarinos y unidades de superficie, se perdió el 18% de los mercantes convoyados y llegaron a destino el 71,7% de los materiales destinados a Libia, el 52,1% de los hombres y el 75,5% de combustibles y carburantes.

En octubre, los italianos perdieron el 21% de las cargas con destino al N de África, y en noviembre el 63%; en relación a los combustibles las pérdidas de ese mes alcanzaron el 92,2%. Una situación intolerable para el Eje.

En enero de 1941 los italianos disponían en el Mediterráneo de 608 buques de más de 500 toneladas con un total de 2.205.980 toneladas. Durante 1941 perdieron 191 (820.775 tn) pero por nuevas construcciones y reparaciones incorporaron 77 (241.435 tn); por lo tanto a fines de ese año contaban con menos de 500 (1.626.640 tn) con un declinación del 30%. Con ese ritmo de pérdidas no estaban en condiciones de asegurar el abastecimiento del N de África.

Operación Halberd

En septiembre de 1941 los británicos llevaron a cabo esta operación destinada a abastecer Malta, para la cual asignaron los acorazados *Nelson*, *Rodney* y *Prince of Wales*, el portaaviones *Ark Royal*, cinco cruceros y 18 destructores para la protección de nueve mercantes y cuatro transportes. En éstos y distribuidos en unidades navales viajaban 2.600

hombres destinados a la guarnición de la isla. Un transporte, el *Imperial Star*, fue alcanzado por un torpedo lanzado por un avión y, previa evacuación, tuvo que ser hundido. También el acorazado *Nelson* sufrió el impacto de un torpedo aéreo y debió regresar a Gibraltar. Todos los mercantes y tres transportes llegaron a destino. (BCN N° 797, página 164).

Creación de la Fuerza K

En octubre de 1941, el Almirantazgo dispuso la creación de la Fuerza K que, con base en Malta, podía hostigar los convoyes que abastecían las tropas del Eje en el N de África, al tiempo de proteger las naves que arribaban con suministros destinados a la supervivencia de la isla.

El 21 de octubre arribaron los cruceros *Aurora* y *Penelope* destacados de la Flota Metropolitana y los destructores *Lance* y *Lively* procedentes de la Fuerza H; la recién formada Fuerza K estaba al mando del comandante del *Aurora*, capitán de navío W. G. Agnew.

Hasta la creación de la Fuerza K, el mayor peso del ataque sobre el tráfico marítimo del Eje fue soportado por submarinos y aviones con base en la isla. Entre junio y octubre de 1941 los primeros habían dado cuenta de 14 naves (74.694 toneladas) y los segundos de 24 (101.894 toneladas).

El 29 de noviembre la presencia naval en Malta fue reforzada con el arribo de los cruceros *Ajax* y *Neptune* y dos destructores.

Los hundimientos del *Ark Royal* y el *Barham*

El 13 de noviembre, cuando el portaaviones *Ark Royal* retornaba a Gibraltar luego de despachar cazas a Malta fue hundido por el U81 comandado por el teniente Guggenberger. (BCN N° 797, página 165)

Los portaaviones *Illustrious* y *Formidable* se encontraban en reparaciones en EE.UU. como consecuencia de acción aérea enemiga y el flamante *Indomitable* había sufrido daños al varar en aguas de Jamaica cuando se encontraba en la etapa de adiestramiento inicial ("Work up"). Sin portaaviones adecuados disponibles la Fuerza H con base en Gibraltar se vio imposibilitada de encarar otros desplazamientos hacia Malta.

El 25 del mismo mes, a unas 60 millas al N de Sollum, Egipto, el U331, comandado por el capitán de corbeta Hans-Dietrich Barón von Tiesenhausen, interceptó una escuadra de batalla de la Flota del Mediterráneo integrada por los acorazados *Queen Elizabeth*, *Valiant* y *Barham* con una escolta de ocho destructores. Penetró la cortina y lanzó una salva de tres torpedos que alcanzaron al último mencionado.

El hundimiento del *Barham* fue espectacular y la versión fílmica ha sido mostrada frecuentemente en documentales, relacionados con otros acontecimientos. Se escoró rápidamente hacia babor y cuando se encontraba en una posición cercana a los 90°, se produjo un tremendo estallido que lo desintegró, con la pérdida de 56 oficiales y 812 tripulantes.

Convoyes del Eje. Encuentros derivados

En octubre zarpó un convoy de tres mercantes, dos motonaves y dos buques tanque con la escolta de los destructores *Euro*, *Fulmine*, *Grecale*, *Libeccio*, *Maestrale* y *Oriani* y la cobertura a distancia de los cruceros *Trento* y *Trieste* y los destructores *Alpino*, *Bersaglieri*, *Fucilieri* y *Granatieri*. Fue atacado por los cruceros *Aurora* y *Penélope* y los destructores *Lively* y *Lance* que destruyeron la totalidad de las naves convoyadas, hundieron el *Fulmine* y causaron averías en el *Euro* y el *Maestrale*. El ataque británico fue tan súbito que la fuerza de cobertura no tuvo oportunidad de intervenir.

El 9 de noviembre, la Fuerza K hundió o incendió siete buques en aguas del Cabo Spartivento.

El comando italiano se vio obligado a abortar el desplazamiento de dos convoyes desde Nápoles cuando el submarino *Utmost* torpedeó el crucero *Trieste* y un Swordfish de la Escuadrilla 830 del Arma Aérea de la Flota, con base en Malta, hizo lo propio con el crucero *Duca Della Abruzzi*. Ambos buques pudieron arribar a Messina.

El 24 de noviembre el crucero *Penelope* hundió dos buques alemanes con una carga de bombas, camiones y combustible.

Solamente una nave de un convoy arribó a Trípoli, cuando, el 30 de noviembre, los cruceros *Ajax* y *Neptune* con dos destructores hundieron un crucero auxiliar, un destructor y un buque tanque. Bombarderos Blenheim de la RAF acabaron con un mercante y provocaron averías en otros dos.

El 11 de diciembre zarparon de Gibraltar, con rumbo a Alejandría para reforzar la Flota del Mediterráneo, los destructores *Sikh*, *Legion*, *Maori* y el holandés *Isaac Sweers*. A 0230 del 12 fue avistado un crucero (en realidad eran dos), de cuya presencia había dado cuenta un explorador Wellington de la RAF. Los destructores navegaban muy cerca de la costa tunecina.

En Palermo, Sicilia, se habían cargado envases con nafta en los cruceros ligeros *Da Barbiano* y *Di Giusano*. Cuando se encontraban en las cercanías de cabo Bon, Túnez, los destructores mencionados enmascarados con el perfil de la costa como fondo, atacaron por sorpresa con cañones y torpedos. Tres de estos alcanzaron el *Da Barbiano* que se hundió de inmediato, mientras que otro hizo impacto en el *Di Giussano* que provocó el incendio de los tambores de nafta y su posterior hundimiento.

El 13 de diciembre zarparon de Tarento cinco naves italianas con abastecimientos para el N de África, en tres convoyes separados; además de la escolta cercana de destructores, para dos de ellos se asignaron acorazados de la clase Duilio, dos cruceros y tres destructores, mientras que los modernos acorazados *Littorio* y *Vittorio Veneto* con una escolta de cuatro destructores daban apoyo general.

En conocimiento de este desplazamiento el almirante Cunningham, en Alejandría, dispuso zarparan los cruceros *Naiad*, *Galatea* y *Euryalus* y nueve destructores para interceptar. Asimismo la Fuerza K zarpó de Malta. Sin embargo en consideración a la disparidad entre cruceros livianos con cañones de seis y 5,25 pulgadas en relación con las fuerzas italianas, Cunningham apeló a un engaño disuasivo: el minador rápido *Abdiel* zarpó emitiendo señales como si los acorazados de la Flota del Mediterráneo se encontraran en el mar. La treta dio resultado, el comando italiano dispuso el retorno de las naves. Dos de los buques de abastecimiento colisionaron con serios daños para ambos, mientras que otros dos fueron hundidos por el submarino *Upright* el 13 de diciembre. El día siguiente el *Vittorio Veneto* fue alcanzado por un torpedo lanzado por el *Urge*, que lo dejó no operativo por varios meses.

El *U557* esperó el regreso de los cruceros británicos en las cercanías de Alejandría, su previsión se vio recompensada cuando logró hundir el *Galatea* poco antes de la media noche del 14 de diciembre.

Desplazamientos simultáneos

La necesidad de suministrar a Malta con combustible para posibilitar las operaciones de la Fuerza K determinó el envío desde Alejandría de un veterano en los desplazamientos a la isla, el *Breconshire*, una nave de abastecimientos con dotación naval, que zarpó el 15 de diciembre con la escolta de los cruceros *Naiad* y *Euryalus*, el crucero AA *Carlisle* y ocho destructores. En las inmediaciones de Benghazí, los cruceros de las Fuerza K y cuatro

destruidores reforzarían la escolta durante la jornada del 17 para hacerse cargo de la protección hasta el destino cuando las naves procedentes del puerto egipcio emprendieran el regreso. Los acorazados de la Flota del Mediterráneo permanecieron en puerto debido a la escasez de destructores.

Cuando los italianos, al mismo tiempo, decidieron enviar un convoy con suministros a Libia, el comandante británico, almirante Vian, se encontró ante la posibilidad de un encuentro de su fuerza con la escolta de ese convoy, probablemente reforzada con acorazados. Para no estar atado a la escasa velocidad del *Carlisle*, lo despachó de regreso. En las primeras horas del 17, como estaba previsto, se incorporaron los cruceros *Aurora* y *Penélope* y cuatro destructores. A 1025 un avión de reconocimiento le informó de la presencia de dos acorazados, dos cruceros y siete destructores a 150 millas al NW de la fuerza británica. En realidad se trataba de la fuerza de cobertura peninsular, conformada por los acorazados *Littorio*, *Andrea Doria* y *Giulio Cesare*, dos cruceros pesados y diez destructores. No localizados por los aviones británicos, a unas 60 millas al W del convoy italiano navegaban con rumbo S el *Caio Duilio*, tres cruceros y once destructores. A su vez el comandante italiano tomó conocimiento de la presencia de las naves enemigas aunque el explorador aéreo confundió al *Breconshire* como un acorazado, identificación en la que se persistió durante el resto del día. El almirante Iachino estimó que los británicos estaban en el mar para interceptar el convoy bajo su protección y en consecuencia a 24 nudos, la velocidad máxima de los dos acorazados más antiguos, tomó rumbo para interceptar. El avistaje se produjo a 1745 del 17 de diciembre. Las naves italianas abrieron fuego a distancias extremas sin lograr impactos. El contacto se perdió al anochecer, según los británicos en virtud de la escasa capacidad peninsular para el combate nocturno, el temor a los torpedos lanzados por los destructores y la actitud agresiva de sus buques. El comando italiano se limitó a su misión de hacer llegar su convoy a salvo a destino y como consecuencia el *Breconshire* llegó indemne a Malta. Las naves de abastecimiento italianas fueron atacadas por aviones torpederos procedentes de Malta. Un Albacore, logró un impacto en el vapor *Napoli* que tuvo que ser remolcado. Finalmente los mercantes comenzaron a arribar a Trípoli en el anochecer del 18 en circunstancias que era bombardeado por máquinas Wellington que además dejaron caer minas. Con las posteriores llegadas del día 19 la totalidad del convoy peninsular arribó a salvo.

La desaparición de la Fuerza K

Cumplida la misión de escoltar el *Breconshire* a destino, en la madrugada del 19 de diciembre la Fuerza K, integrada por los cruceros *Neptune*, *Aurora* y *Penélope* y los destructores *Lance*, *Lively*, *Havelock* y *Kandahar*, partió de Malta en la esperanza de interceptar el convoy italiano antes que arribara a Trípoli. A 0100 y a unas veinte millas de ese puerto, al entrar en un área de aguas densamente minadas no detectada previamente, el *Neptune* tocó uno de esos artefactos, cuyo estallido destrozó las hélices y el mecanismo del timón. El *Aurora* también sufrió las graves consecuencias de una mina y en menor grado el *Penélope* que permaneció en apoyo del *Neptune*, mientras el *Aurora* retornaba a Malta con la protección de dos destructores. El *Neptune*, sin propulsión, derivó y tocó otra mina cuyo estallido dio lugar a una apreciable escora a babor. La popa del destructor *Kandahar* voló cuando intentaba remolcar el *Neptune* que finalmente sufrió los efectos de una cuarta mina que provocó su inmediato hundimiento. Con excepción de un hombre, toda su dotación pereció. El *Jaguar*, destacado desde Malta en apoyo del *Kandahar*, rescató su tripulación para posteriormente hundirlo. En pocas horas la Fuerza K prácticamente había dejado de existir.

Las fuerzas sutiles italianas

En la noche del 18 de diciembre de 1941 tres dotaciones italianas montadas en otras tantas pequeñas naves sumergibles penetraron en el puerto de Alejandría para llevar a

cabo una de las más brillantes acciones de la guerra que significó la neutralización de la Flota del Mediterráneo, cuando fueron atacadas las dos unidades de batalla con que contaba esa fuerza, alterando sustancialmente el balance entre las fuerzas navales enfrentadas en la parte oriental de ese mar.

La denominada 10ma Flotilla Ligera estaba especializada en operaciones individuales apelando a medios especialmente diseñados para tal fin, fundamentalmente lanchas explosivas MTM, (Motoscafo da Turismo Modificato), conducidas por un único tripulante, y los llamados torpedos de baja velocidad, (Siluro a Lenta Corsa), también conocidos como chanchos (Maiali), mientras que los británicos los denominaban Chariots.

Las experiencias habían comenzado en 1935, conducidas por los tenientes ingenieros Toschi y Tesei; para la época que Italia entró en guerra se contaba con las embarcaciones mencionadas, tripulantes adiestrados y tres submarinos adaptados por su transporte (*Gondar*, *Iride* y *Scire*). El primer intento de emplear estos medios contra naves de la Flota del Mediterráneo en Alejandría se frustró cuando el *Iride*, en la etapa final de los preparativos, fue torpedeado y hundido en las proximidades de Tobruk por el capitán IM Patch al comando de un Swordfish. (BCN N° 794, página 287)

Los “Maiali” eran embarcaciones sumergibles diseñadas según los lineamientos de un torpedo; su dotación de dos hombres, provista con aparatos para respirar, iba montada a horcajadas. Su longitud era de 4,70 m y su diámetro de 543 mm. Estaban propulsados por un motor eléctrico de 1,6 HP y podían alcanzar una velocidad máxima de 4,5 nudos mientras que la de crucero era de 2,3 nudos. Podían descender hasta 25-30 m. Como elementos de conducción, detrás del carenado que protegía el tripulante de más proa, se contaba con un compás magnético, un volante de dirección y los comandos del motor. El desplazamiento inicial al objetivo se hacía mediante un submarino especialmente preparado del que se destacaban las “Chariots” para la aproximación final al blanco seleccionado que una vez alcanzado, se desprendía la carga explosiva de 220 kg de TNT que pasaba a ser suspendida de un cable que se fijaba a la quilla de balanceo del objetivo mediante mordazas; el estallido estaba controlado con un detonador calibrado en tiempo. Los incursores, cumplida la misión, trataban de retirarse para ser recogidas por el submarino de apoyo o contar con colaboración en tierra como había ocurrido en las inmediaciones de Gibraltar.

Las MTM desplazaban 1,2 toneladas, tenían una eslora de 6,15 m y una manga de 1,70 m con un calado de 0,45 m. Estaban construidas en madera con un diseño similar a las de carrera de la época; propulsadas por un motor Alfa Romeo de seis cilindros y 2.300 cc, con una potencia de 95 HP que les permitía alcanzar los 31 nudos. La hélice estaba montada en un soporte articulado para poder levantarla para superar obstáculos. A proa estaba estibada la carga explosiva de 330 kg de TNT. Penetrado el fondeadero y asegurado el rumbo hacia el blanco elegido, el piloto se eyectaba. Al producirse el impacto contra el casco del objetivo, una serie de pequeñas explosiones aseguraban que la lancha se hundiera debajo de la quilla del blanco, oportunidad en la que una espoleta de profundidad hacía estallar la carga principal.

En la noche del 26 de marzo de 1941 seis lanchas explosivas, al mando del teniente Fagioni, superaron las redes de protección del fondeadero de la bahía de Suda en Creta, dejaron fuera de combate al crucero *York* y hundieron un buque mercante.

No tuvieron igual suerte a fines de 1941 cuando en conocimiento que había arribado un convoy a Malta, se decidió un ataque sobre los buques en el puerto. Ocho lanchas explosivas fueron embarcadas en la nave auxiliar *Diana*, que zarpó acompañada con dos torpederas, cada una remolcando un “Maiali”. El plan preveía que inicialmente uno de ellos, conducido por el teniente Tesei, volaría las obstrucciones en el acceso de embarcaciones menores, que a su vez estaba cruzado por un puente peatonal, acción que posibilitaría el acceso de las lanchas explosivas para atacar objetivos en el Grand Harbour.

Parece que los italianos no fueron conscientes de la capacidad de detección radar en su aproximación nocturna al objetivo, que permitió a los británicos conocer de inmediato la presencia del *Diana* como también de las dos torpederas, de manera que las defensas estaban en alerta. No se produjo la voladura de las obstrucciones en el acceso por parte de Tesei ni se supo nada más de él. Con singular heroísmo los pilotos de dos lanchas explosivas volaron con su lanchas, provocando la caída del puente peatonal y la definitiva obstrucción de la entrada. La artillería costera destruyó el resto de esas embarcaciones que persistieron en su misión, mientras que a la luz del día los Hurricanes dieron cuenta de las dos torpederas. Sólo sobrevivió el *Diana* que llevó las nuevas del desastre.

Luigi de la Penne, con su buzo Bianchi; Antonio Marceglia con Schergat y Vincenzo Martellota con Marino, montados en tres “Chariots”, llegaron a cada uno de sus blancos: los acorazados *Valiant* y *Queen Elizabeth* y el petrolero *Sagona* respectivamente. Como consecuencia de su acción los dos primeros se asentaron en el fondo, la popa del tercero



El Grand Harbour de Malta bajo ataque aéreo.

como AA. Como contrapartida los italianos contaban con cuatro acorazados, tres cruceros pesados y tres livianos con una marcada superioridad en destructores y submarinos.

En la Fuerza H basada en Gibraltar la situación no era mucho mejor, disminuida por acción del enemigo y el traslado de unidades, se reducía al acorazado *Malaya*, el obsoleto portaaviones *Argus* y el crucero *Hermione*, de manera que en esas circunstancias la misión de abastecer Malta pasó a ser responsabilidad del almirante Cunningham en Alejandría y del almirante Vian concretarla en el mar.

La posibilidad de enviar abastecimientos a Malta y Egipto dependía de la situación aire y ésta a su vez de la posesión de aeródromos en el N de África. Después de ocupar Creta los alemanes estaban en condiciones de operar desde el N pero en Cirenaica la posesión de los aeródromos dependía de los eventos relacionados con las acciones terrestres que se sintetizarán más adelante.

Las operaciones en el Mediterráneo oriental fueron un ejemplo de la interdependencia entre las fuerzas terrestres, navales y aéreas. Según las primeras avanzaban o retrocedían a lo largo de la costa, la Real Fuerza Aérea, así como la Luftwaffe y la Reggia Aeronautica dispusieron transitoriamente de aeródromos desde los cuales, la RAF podía dar cobertura a los convoyes con destino a Malta y, a su vez, en caso contrario, los aviones del Eje podían atacarlos. La posibilidad o imposibilidad de abastecer a Malta a su vez daba lugar a la efectividad o inefectividad de los aviones, naves y submarinos allí apostados cuya misión era atacar los convoyes que desde la península tenían como destino los puertos del N de África llevando hombres, materiales, víveres, munición y carburantes destinadas a las fuerzas terrestres del Eje que avanzaban o retrocedían según la disponibilidad de esos abastecimientos y, en consecuencia, la posesión o no posesión de los aeródromos mencionados, con lo cual el círculo de interdependencia se cerraba.

Durante enero de 1942, los submarinos con base en Malta hundieron 8 buques (22.131 toneladas) y los aviones dos (18.839 tn). El 23 de enero fue hundido el transporte *Victoria* (13.098 tn) por acción conjunta de máquinas de la RAF y aviones navales torpederos. A pesar de estos éxitos, la Marina italiana pudo hacer llegar a puertos africanos 60.000 toneladas de abastecimientos durante ese mes.

A pesar de la mencionada disparidad naval, la transitoria posesión de aeródromos en Ci-

voló y además resultó seriamente dañado el destructor *Jervis* que se encontraba amarrado al costado del *Sagona*. Todas las dotaciones fueron capturadas en distintas circunstancias y por consiguiente el alto mando naval peninsular ignoró el éxito de la misión que en una noche logró lo que ni naves ni aviones habían podido concretar en forma tan contundente hasta entonces. Los británicos no dieron a conocer lo ocurrido e incluso se mencionó que en uno de los acorazados asentados en el fondo ofrecieron una fiesta a autoridades y personalidades locales.

A la pérdida del *Prince of Wales* y el *Repulse*, ocurrida el 10 de diciembre a manos de la aviación naval japonesa, se agregaba la indisponibilidad de los acorazados mencionados, cuatro naves capitales fuera de combate en el término de poco más de una semana.

El abastecimiento de Malta desde Alejandría

Con la amenaza japonesa en el Índico y las pérdidas entre el 14 y el 19 de diciembre de 1941, la Flota del Mediterráneo, con base en el Mediterráneo oriental, quedó reducida a un número de destructores, los tres cruceros livianos del 15ª Escuadra del contraalmirante Vian, *Naiad*, *Euryalus* y *Dido*, más el antiguo *Carlisle*

renaica permitió a Vian llevar a Malta mercantes con abastecimientos, mientras que a su vez los italianos se encontraban ocupados en desplazar sus convoyes a Trípoli bajo la constante amenaza de aviones y submarinos con base en Malta.

A principios de enero de 1942, el *Glengyle* zarpó de Alejandría protegido por la fuerza de Vian y cazas basados en tierra que dieron protección al *Breconshire* en su regreso.

A mediados del mismo mes, partieron cuatro mercantes con destino a la isla con la escolta de un crucero AA y destructores y la cobertura de la fuerza de Vian. A su encuentro zarparon de Malta el crucero *Penélope* y cinco destructores de la Fuerza K. Uno de los mercantes fue derivado a Benghazí por averías en máquinas para finalmente ser bombardeado y hundido. Los otros arribaron a salvo con la cobertura del Grupo 201° de Cooperación Naval de la RAF (Beaufighters y Hurricanes) operando desde el N de África y Hurricanes procedentes de Malta. El 17 de enero, por acción del U 133 fue hundido el destructor *Gurkha* al N de Sidi Barrani.

A fines de enero, una nueva operación fue llevada a cabo en lineamientos similares a las anteriores para llevar al veterano *Breconshire* a Malta y traer de regreso dos mercantes vacíos. La misión se concretó sin pérdidas.

Abastecimiento mediante submarinos. Cuando el Eje pasó a disponer de aeródromos en Cirenaica, en el desplazamiento de naves de Alejandría a Malta, éstas debían superar el "Callejón de las Bombas" ("Bomb Alley"), materializado por los ataques desde el N de África y Creta. Los británicos debieron apelar a los submarinos con base en el puerto egipcio para enviar suministros vitales para la supervivencia de Malta. Entre junio y diciembre de 1941 se llevaron a cabo 16 de estos viajes. La carga incluía personal, sacas de correspondencia, abastecimientos sanitarios, combustible de aviación y kerosén. Esta forma de sostener a Malta se extendió hasta fines de 1942 como se verá más adelante.

El 12 de febrero zarparon de Alejandría tres mercantes con la escolta habitual y la cobertura de los cruceros y destructores de la 15ª Escuadra. El día 13 salieron de Malta cuatro buques vacíos, entre ellos el *Breconshire*. De los tres buques con abastecimientos para la isla, uno sufrió daños por acción aérea y debió ser derivado a Tobruk. Otro se incendió cuando fue alcanzado por una bomba y tuvo que ser hundido e igual suerte corrió el tercero cuando quedó incapacitado por caídas cercanas de bombas y el consiguiente efecto mina, y fracasaron los esfuerzos para remolcarlo. Las cuatro naves vacías pudieron arribar a Alejandría.

Durante el mes de febrero los submarinos británicos hundieron en el Mediterráneo siete naves del Eje (31.220 tn).

El 10 de marzo el almirante Vian zarpó de Alejandría con tres cruceros y 9 destructores con la intención de interceptar convoyes italianos y de paso traer de Malta el crucero *Cleopatra* y el averiado destructor *Kingston*. A pesar de los sucesivos ataques aéreos, no sufrieron daños por la presencia del Grupo 201 de Apoyo Naval de la RAF. El crucero *Naiad*, buque bandera, fue hundido por el U 565 cincuenta millas al N de la costa egipcia entre Sollum y Mersa Matruh.

Habían transcurrido 48 horas de su regreso a Alejandría cuando, embarcado en otra nave insignia, Vian estaba nuevamente en el mar para bombardear instalaciones en la isla de Rodas el 15 de marzo y regresar a puerto el día siguiente.

El 20 de marzo se puso en marcha otro intento para abastecer Malta, para lo cual se dispuso de la nave de abastecimientos *Breconshire* y los cargueros *Clan Campbell*, *Pampas* y el noruego *Talbot* con la escolta del crucero AA *Carlisle* y seis destructores y la cobertura de la escuadra comandada por Vian, cruceros *Cleopatra*, *Dido* y *Euryalus* y cuatro destructores. Seis destructores escolta de la clase Hunt realizaron búsqueda A.S durante la noche del 19 al 20 y durante las horas diurnas de este último día para incorporarse al convoy el 21 a la altura de Tobruk después de reabastecerse de combustible; uno de



Segunda batalla de Sirte. El *Cleopatra* despliega cortina de humo, visto desde el *Euryalus*.

Se dispusieron cinco submarinos en patrulla en áreas de probable aproximación de unidades de superficie. Con la RAF se coordinaron vuelos de reconocimiento desde Malta y el N de África, el bombardeo de aeródromos del Eje en Cirenaica, una patrulla de cazas hasta 300 millas de sus bases y la intervención de bombardero torpederos Beaufort desde el N de África y Malta contra naves peninsulares.

La presencia del convoy fue conocida por los italo-germanos por reconocimiento aéreo y a su vez los británicos por descryptamiento de mensajes supieron de la partida de unidades de superficie, información ratificada por el submarino *P36* que dio cuenta de la zarpada de buques desde Tarento. De ese puerto salió el acorazado *Littorio* acompañado por seis destructores, mientras que de Messina partieron los cruceros pesados *Gorizia* y *Trento* y el liviano *Giovanni Delle Bande Nere* y cuatro destructores.

Durante el día 21 el convoy contó con la presencia de cazas que lo sobrevolaron en turnos. El 22 se encontraba más allá de la autonomía de esas máquinas. Ese día no causaron daños los poco precisos bombarderos italianos en altura ni los más eficientes de los alemanes. El consumo de munición AA superó las previsiones. Ese día el convoy fue desviado hacia el SW con la sola protección de los Hunt ante la presencia de unidades de superficie, mientras los cruceros y destructores las enfrentaban. Más tarde ante una segunda aparición de las naves italianas fue desviado hacia el S. Esos cambios de rumbo y la consiguiente demora en arribar a Malta imposibilitarían llegar en el amanecer del 23 y de esa manera evitar los ataques aéreos del Eje en horas diurnas.

En relación con probables encuentros con fuerzas superiores de superficie, Vian había elaborado, en coordinación con los comandos subordinados, modos de acción para enfrentar esa posibilidad con la utilización de cortinas de humo, la dispersión ordenada de sus fuerzas, de manera de configurar acciones parciales sorpresivas para el lanzamiento de torpedos saliendo de las cortinas cuando las naves adversarias se aproximaran al borde de las mismas. Cabe recordar la ventaja de los británicos en cuanto a la disponibilidad de radar.

Para ello ordenó sus medios según seis divisiones: 1. Destructores *Jarvis*, *Kipling*, *Kelvin* y *Kingston*; 2. Cruceros *Dido* y *Penelope* y destructor *Legion*; 3. Destructores *Zulú* y *Hasty*. 4. Cruceros *Cleopatra*, buque bandera, y *Euryalus*; 5. Destructores *Sikh*, *Lively*, *Hero* y *Havock*; 6. Crucero AA *Carlisle* y Destructor *Aron Vale*.

Los sucesivos acontecimientos de este evento conocido como segunda batalla de Sirte, con intercambio artillero y el lanzamiento de gran número de torpedos, sin que ninguno hiciera impacto, pero obligando a alterar el rumbo a las naves adversarias, saliendo y entrando de las cortinas de humo, por razones de espa-

ellos, el *Heythrop*, fue torpedeado por el submarino *U 652* el 20 de marzo y se hundió al N de Bardia; el 22 se unieron, procedentes de Malta, el crucero *Penélope* y el destructor *Legión*. El plan preveía que al anochecer del 22, la fuerza de Vian se retiraría y el convoy con la escolta de los Hunt y el *Penelope* seguiría su curso amparado por la oscuridad para arribar a destino en las primeras horas del 23.

Para la muy probable intervención de unidades de superficie italianas, el almirante Cunningham dispuso que "si esto ocurriese es mi intención general que el enemigo debe ser, si es posible, evadido hasta la oscuridad nocturna, después de lo cual el convoy debe ser dirigido a Malta con la escolta de destructores; dispersándolo si se lo considera conveniente y el enemigo enfrentado por la Fuerza B (la de Vian). El convoy debe regresar si es evidente que el enemigo pueda interceptarlo durante el día y al E. de la longitud 18° E" (unas 200 millas al E de Malta).

cio no corresponden a este relato, pero cabe hacer notar que han sido considerados como una muestra de habilidad táctica para superar diferencias notables en las capacidades de ambos oponentes.

Al cabo de dos horas y media los buques italianos abandonaron la lucha y se retiraron hacia el NW. Los cruceros británicos habían disparado unos 1.700 proyectiles y los destructores 1.300. Como consecuencia de los distintos encuentros, la nave insignia, *Cleopatra*, sufrió un impacto en el puente que significó quince muertos y la imposibilidad transitoria de comunicarse por radio, falencia que en las palabras de Vian: “el daño sufrido no tenía importancia. Los líderes de las divisiones de la fuerza de ataque tenían en claro mis intenciones y las comunicaciones no eran necesarias”.

La velocidad del *Havock* se redujo a quince nudos como consecuencia del impacto cercano de un proyectil de quince pulgadas. Otro había dejado incapacitado al *Kingston*. Atento a las condiciones del mar, con un temporal avanzando desde el E, ambos destructores fueron enviados a Malta.

A las 1940 del 22 de marzo, Vian emprendió el regreso a Alejandría con tres cruceros y ocho destructores, mientras el convoy proseguía rumbo a Malta. En su desplazamiento al puerto egipcio se repitieron los ataques aéreos aunque sin consecuencias, en parte porque en la etapa final tuvo la protección de cazas de la RAF. Los buques amarraron a medio día del 24 de marzo.

Casi simultáneamente con la partida de la fuerza de cobertura rumbo a Alejandría en el anochecer del 22, el capitán del *Breconshire*, y comodoro del convoy, dispuso la dispersión de éste, cada uno de los cuatro buques con la protección de uno o dos destructores escolta. Debido a las demoras provocadas por las maniobras evasivas para eludir las naves italianas, se vieron impedidos en arribar a destino en la oscuridad de las primeras horas del 23. En la mañana de ese día se encontraban navegando rumbo a su destino mientras eran sometidos a intensos y sucesivos bombardeos. El *Pampas* y el *Talabot* lograron arribar junto al destructor *Havock*, con gran regocijo de los malteses, pero la alegría duraría poco. A las 0920 y a ocho millas de Malta el *Breconshire* fue alcanzado por bombas lanzadas por los Bf 109 con base en Comiso que lo dejaron inmóvil. El crucero *Penélope* fracasó en su intento de remolcarlo a destino por las condiciones del mar, por lo que tuvo que fondear en mar abierto con tres destructores como custodia. A las 1020 y a unas 20 millas de Malta el *Clan Campbell* fue alcanzado por una bomba lanzada desde muy baja altura y terminó por hundirse veinte minutos más tarde. El destructor *Legión* sufrió daños de tal envergadura que hubo que vararlo para luego ser llevado al arsenal de Malta. El 24 de marzo el *Southwold* se hundió como consecuencia de una mina mientras custodiaba el *Breconshire*. El 26 el *Talabot* y el *Pampas* fueron alcanzados por bombas mientras se hallaban en operaciones de descarga; el primero tuvo que ser hundido ante el temor que estallase su carga de municiones, mientras que el segundo terminó con dos bodegas inundadas. Esa misma jornada terminaron hundidos el *Legión* y el submarino *P39*. En la mañana, el *Breconshire* fue nuevamente bombardeado y hundido en Marsaxlokk donde había sido remolcado al cabo de tres días de estar fondeado en mar abierto. Parte del combustible que transportaba pudo ser recuperado posteriormente. Sólo 5.000 de las 26.000 toneladas destinadas a abastecer Malta pudieron ser desembarcadas.

En resumen, a pesar de la evidente disparidad, las naves británicas, aunque sufriendo averías, pudieron hacer desistir a las italianas de su propósito de aniquilar el convoy, pero éste al no poder arribar a la hora prevista sufrió las consecuencias de los bombardeos aéreos. La notable superioridad aérea del Eje neutralizaría por un tiempo a Malta como amenaza a sus propios convoyes rumbo al N de África.



El *Penélope* trata de remolcar el *Breconshire*.



El *Talabot* incendiado en el puerto de La Valetta.

La operación fue llevada a cabo por una muy eficiente unidad de la Luftwaffe con base en Heraklion, Creta; los 31 Junkers 88 habían finalizado recientemente el adiestramiento para el ataque de precisión sobre buques.

Cuando Churchill insistió en enviar buques para neutralizar los convoyes peninsulares al N de África para abastecer las fuerzas de Rommel, en una de las escasas ocasiones en que se expresara con dureza, el Primer Lord Naval, almirante Dudley Pound dijo: "En el caso de estos convoyes, ¿puedo sugerir que es sobre la Real Fuerza Aérea que esa presión debe ser dirigida? Los aviones enemigos hacen esas aguas peligrosamente prohibidas para nosotros durante el día. El último ejemplo ha sido el hundimiento del *Jackal*, *Kipling* y *Lively*. Tenemos considerables medios aéreos en Medio Oriente capaces de operar sobre el mar, y no entiendo por qué ellos no pueden hacer esas aguas peligrosamente prohibidas para las unidades de superficie enemigas".

El U 652 hizo notar nuevamente su presencia cuando, el 26 de marzo, hundió el destructor *Jaguar*.

Desastre británico

El 11 de mayo de 1942, información de un convoy italiano rumbo a Benghazí determinó que se destacaran los destructores *Jackal*, *Jervis*, *Kipling* y *Lively*. Bombarderos en picada germanos hundieron el *Lively*, luego el *Kipling*, y provocaron daños en el *Jackal* que se hundió el día siguiente a pesar de los esfuerzos para remolcarlo por parte del *Jervis* que pudo retornar a Alejandría con 630 sobrevivientes a bordo.

Operaciones británicas simultáneas

En junio de 1942 los británicos intentaron dos operaciones simultáneas para abastecer Malta. Desde occidente tuvo lugar la Operación Harpoon y desde Oriente la Operación Vigorous.

Para la primera, el convoy de cinco mercantes y un petrolero contó con la escolta de los cruceros *Kenya*, *Liverpool* y *Charybdis*, siete destructores, cuatro corbetas y barreminas, la cobertura del acorazado *Malaya*, los portaaviones *Argus* y *Eagle*, el crucero AA *Cairo* y 11 destructores; participaron además cuatro submarinos. El 14 de junio torpedos lanzados por aviones SM 79 alcanzaron el mercante *Tanimbar*, que se hundió, y en el cuarto de máquinas al crucero *Liverpool*, que remolcado regresó a Gibraltar. Temprano en la mañana del día 15 como consecuencia de un encuentro entre destructores británicos y dos cruceros y cuatro destructores italianos fueron dejados fuera de combate los destructores *Bedouin* y *Partridge*. Mientras que el italiano *Vivaldi* quedó detenido al ser alcanzado en el cuarto de calderas. Al mismo tiempo se desarrollaban las acciones de superficie, a 0700, los Ju 87 hundieron el carguero *Chant* e inmovilizaron el petrolero *Kentucky*. Más tarde averiaron el transporte *Burdwan*. Las unidades de superficie italianas que se habían retirado, retornaron para hundir los inmovilizados *Kentucky* y *Burdwan*. Aviones torpederos terminaron con el *Bedouin* mientras que el *Partridge*, superadas las averías, pudo retornar a Gibraltar. Por un error en la derrota el destructor polaco *Kujawiak* se hundió al tocar una mina; otras naves sufrieron averías, entre ellas el transporte *Orari* que finalmente pudo arribar a Malta con el *Troilus*, es decir sólo dos de cinco mercantes y un petrolero originalmente destinados a la isla. Participaron en el ataque unos 200 aviones del Eje de los cuales los cazas de los portaaviones abatieron 13 y la AA 16. (BCN N° 792, página 788)

Para Vigorous fueron asignados siete cruceros, un crucero AA, 26 destructores, seis corbetas y barreminas y la participación de ocho submarinos para posibilitar el arribo de once mercantes a Malta. La cobertura aérea estaba dada por máquinas de la RAF con base en Egipto y Malta. Mercante alguno llegó a la isla y en cambio fueron hundidos el crucero *Hermione*, tres destructores y dos mercantes. Fueron averiados dos cruceros, una corbeta y dos mercantes. Por parte del Eje participaron aviones alemanes e italianos y dos acorazados, cuatro cruceros y doce destructores. El crucero *Trento* fue alcanzado por un torpedo lanzado por un avión Beaufort y posteriormente hundido por el submarino *Umbra*. Aviones Wellington armados con torpedos lograron un impacto en la proa del acorazado *Littorio* que quedó inactivo en los siguientes dos meses. El desarrollo adverso de los acontecimientos determinó, por parte de los británicos, la cancelación de Vigorous. (BCN N° 792, página 793)



Un bombardero italiano SM79 sobrevuela Malta.

La situación aire en el Mediterráneo

A partir de abril de 1941, cuando se retiraron de Sicilia parte de las unidades de la Luftwaffe, los aviones de la RAF con base en Malta atacaron los puertos utilizados para abastecer las tropas del Eje en el N de África. Por su parte las máquinas de reconocimiento pudieron proveer información sobre los desplazamientos de los convoyes italianos y de esa manera ser objeto de ataques, situación que los obligaba a dar rodeos que llegaban a duplicar la distancia entre Messina (Sicilia) y Trípoli (Libia).

El 2 de diciembre de 1941, Hitler dio a conocer la directiva N° 38. Como consecuencia de la misma el Fliegerkorps II, bajo el general Lörzer, fue transferido del frente ruso a Sicilia y N de África. Con el Fliegerkorps X, responsable aéreo en el Mediterráneo oriental, formaron la Luftflotte 2, bajo el comando del Mariscal Kesselring al que le fue asignada la misión de:

1. Lograr el dominio del aire en el área comprendida entre el S de Italia y el N de África de manera de asegurar las vías de comunicación con Libia y Cirenaica. La supresión de Malta era especialmente importante para este propósito.
2. Paralizar el tráfico del enemigo a través del Mediterráneo con el objetivo de impedir que arribaran suministros a Malta y Tobruk.

En enero de 1942 la defensa aérea de Malta estaba materializada por tres escuadrillas de Hurricanes con base en Hal Far y Takalil y una escuadrilla naval de Fulmars I. Ambos en inferioridad respecto de los cazas Messerschmitt. Los primeros Spitfires arribarían a comienzos de marzo.

Las acciones ofensivas alemanas contra la isla comenzaron a mediados de enero de 1942 con unos modestos 65 despegues por día, de los cuales entre 40 y 50 correspondían a bombarderos Ju 88 con base en Comiso, Trapani, Gerbini y Catania. Esa rutina definida como de hostigamiento se mantuvo hasta mediados de marzo. El primer ataque en intensidad se llevó a cabo el 21 de marzo y la ofensiva se mantuvo con dureza durante lo que restaba de este mes y abril.

Quince Spitfires, los primeros en arribar a Malta, decolaron el 7 de marzo de los portaaviones *Argus* y *Eagle* en una operación con la cobertura del acorazado *Malaya* y el crucero *Hermione*. A su arribo fueron protegidos por Hurricanes con base en Malta de un Comité de recepción de 44 Bf 109. Los primeros Spitfires entraron en acción a partir del 10 de marzo de 1942.

Desde el 24 de marzo al 24 de abril, el Fliegerkorps II llevó a cabo 2.159 salidas de bombardeo, que significaron el hundimiento de naves, la destrucción de muelles e instalaciones portuarias, el bloqueo de carreteras, el corte de comunicaciones y caminos, afectó el suministro de agua y electricidad y causó daños importantes en las bases aéreas. Durante abril de 1942 la aviación germana lanzó sobre Malta 6.728 toneladas de bombas; de ellas 3.156 cayeron en La Valetta mientras que el resto fue destinado a las bases aéreas de Takali, Luka y Hal Far. Los ataques se interrumpieron en sólo tres jornadas por condiciones meteorológicas.

Los aviadores alemanes también eligieron como blancos unidades en el puerto y en reparaciones en el arsenal, entre ellos el crucero *Penélope* y el destructor *Lance* que finalmente fue hundido el día 5; el *Kingston* fue alcanzado con una bomba y se hundió el 8, mientras que el *Gallant*, que había sido severamente dañado en enero, fue nuevamente atacado y debió ser varado. Las instalaciones del arsenal sufrieron severos daños y en las bases aéreas, durante abril, 126 aviones fueron destruidos o averiados mientras que otros 20 se perdieron en combates aéreos, bajas que para entonces significaron la virtual desaparición de los medios de la RAF en la isla.

Dos naves zarparon de Malta para evitar un fin casi seguro como consecuencia de la intensidad de los bombardeos. El destructor *Havock*, por un error de navegación, el 6 de abril encalló en la costa tunecina y tuvo que ser destruido. Su tripulación fue internada por los franceses.

"El 11 de abril de 1942 cumplí 28 años y ese día recibí un presente que hubiera prescindido con alegría. Mucho después de la puesta del sol toda la tripulación del HMS *Havock* atravesó la puerta principal. El *Havock* era un destructor de flota con un historial famoso y sólo faltaba un miembro de la tripulación, quien había muerto cuando el buque encalló a 26 nudos frente a cabo Bon y sufrió una fisura en el casco. Con ellos había dos pasajeros distinguidos, el capitán de fragata R. F. Jessel D.S.O. (Cruz de Servicios Distinguidos), no hacía mucho comandante del HMS *Legion*, y su oficial ingeniero, Tim Sayers. [...] el *Legion* fue bombardeado cuando se encontraba amarrado en Malta. Él y Sayers se habían roto una pierna cada uno, ahora estaban enyesados y se dirigían a casa en el *Havock* cuando éste encalló [...] Desde el arribo de la gente del *Havock*, la enemistad del teniente Martín (francés) se tornó aún más acentuada, porque el *Havock* había sido la nave que lo bombardeó en Siria. La noche de la llegada él estaba de guardia, y cuando le pedimos comida adicional, jergones de paja y algunos cubiertos, todo lo que dijo fue 'Demain...peut-etre' (mañana puede ser). Sin camas suficientes, ni elementos de rancho, la noche resultó un dolor de cabeza, pero de alguna manera nos arreglamos, y los hombres hicieron innumerables tazas de té y sacaron bocados de sus paquetes de la Cruz Roja. Tuvimos que romper varios corazones en el proceso. Los (británicos) que llevaban mucho tiempo en Laghout (campo de concentración francés en Argelia), habían reunido una colección de platos, copas y cubiertos que para ellos eran preciosos pues eran las únicas posesiones terrenales que habían 'adquirido' con esfuerzo a lo largo de años, por robo o astucia. Tuve que apelar a ellos para que entregaran todo aquello de lo que pudieran prescindir, guardándose el mínimo indispensable, y en esa tarea fui hábilmente asistido por mis suboficiales." Charles Lamb (Aviador Naval), *War in a Stringbag*.

Por su parte el crucero *Penélope*, aún en dique seco, fue objeto de ataques concentrados que sin embargo no lograron impactos directos aunque su casco tenía tal cantidad de perforaciones por efecto de esquirlas que su tripulación decidió llamarlo HMS *Pepperpot* (Pimentero). Finalmente en la noche del día 8 partió rumbo a Gibraltar y a pesar de otros ataques en el mar logró llegar a destino.

Los británicos pidieron a los EE.UU el portaaviones USS *Wasp* para enviar a la isla 46 Spitfires el 20 de abril. Sin embargo, la magnitud y persistencia de los ataques aéreos del Eje (9.599 salidas durante abril) determinaron que la mayoría de ellos fueran destruidos en tierra al cabo de tres días de su arribo.

La situación en la isla era muy grave a fines de abril, con los aviones de la RAF casi imposibilitados de operar y la munición AA escasa. Habían sido destruidos 23 Spitfires y 18 Hurricanes, mientras que otros 87 habían sufrido daños. Como contrapartida alegaban haber abatido 200 aviones del Eje.

El 9 de mayo aterrizaron en Malta 61 Spitfires de los 64 que habían partido de los por-



El *Penélope* (HSM *Peleponon*) a su arribo a Gibraltar. Innumerables taponos de madera obturan orificios en su casco.

taaviones *Wasp* y *Eagle*. En los aeródromos de la isla todo estaba listo para recibir los cazas que una vez reaprovisionados de combustible y munición debían decolar para enfrentar los aviones del Eje.

Simultáneamente el minador rápido *Welshman* tomó rumbo directo a Malta con una carga especial de repuestos y municiones. Arribó sin problemas a 0525 del 10 y al cabo de siete horas emprendió el regreso sin ulterioridades.

El arribo de los 61 Spitfires revirtió la situación. El 10 de mayo, el mismo día en el que el mariscal Kesselring declaró prematuramente que la neutralización de la isla era completa, los aviones italo-germanos se vieron superados en número por primera vez. Sufrieron la pérdida de once máquinas contra el derribo de tres Spitfires. Ese día se produjo el punto de inflexión en la guerra aérea sobre Malta.

A 1020 los alemanes atacaron con veinte Ju 87 D-1 del III/StG con base en San Pietro y diez Ju 88A-4 del KGr 806 con base en Catania. Fueron recibidos por 37 Spitfires y 10 Hurricanes. Fueron abatidos cuatro Ju 87, igual número de Ju 88 y tres cazas Bf 109.

El 16 de mayo otros 17 aviones fueron despachados por el *Eagle*. A principios de junio este portaaviones realizó otras dos operaciones de refuerzo de cazas para Malta que sumaron 55 nuevos Spitfires.

Pero siguió vigente la escasez de combustible y alimentos y la amenaza de una invasión que había sido acordada entre Hitler y Mussolini el 30 de abril y que se preveía materializar en julio, después de la recaptura de Tobruk en Libia.

A mediados de mayo decayó la ofensiva aérea contra Malta. La Luftwaffe debía atender requerimientos crecientes en el N de África y los correspondientes al frente ruso, situación que la colocaba en una posición que significaba reforzar un teatro de operaciones a expensas de otro.

Con algo de razón, el historiador Correlli Barnett, en su libro *Engage the enemy more clo-*

sely, denomina a Malta 1942 "El Verdun de la guerra marítima", porque representó importantes pérdidas para ambas partes. Las operaciones contra la isla significaron algo más de 500 aviones del Eje abatidos o dañados para el período enero a mayo de ese año. Solamente en el mes de abril se perdieron entre 250 y 300 aviones alemanes.

Durante mayo los pilotos británicos aseguraron haber derribado 122 aviones italo-germanos, mientras que la AA se adjudicó otros quince con un costo de 23 Spitfires y dos Hurricanes.

En julio el *Eagle* llevó a cabo dos últimos reabastecimientos de cazas que significaron un refuerzo de 31 y 28 Spitfires.

El 16 de julio, nuevamente el *Welshman* llegó a Malta con hombres clave para encarar la defensa de la isla y un cargamento de víveres concentrados y aceites comestibles.

Para fines de julio amarró en una bahía de Malta un bote volador italiano. La tripulación de un Beaufort de la RAF que era llevada prisionera de Grecia a Italia se habían apoderado del avión.

Evacuación de los submarinos

Como ya se expresara los submarinos con base en Malta constituían una seria amenaza a las convoyes del Eje y, por consiguiente, cabe suponer, uno de los objetivos puntuales de los bombardeos. El 26 de marzo el *P39* fue hundido en su amarradero por aviones del Eje, e igual suerte corrieron el 1° de abril el *P36* y el *Pandora* mientras que otros sufrieron daños. A pesar que el comandante de la Flota del Mediterráneo, almirante Cunningham, y el comandante de la Xma flotilla, capitán Simpson, inicialmente se opusieron a la directiva del Almirantazgo de trasladarla a Alejandría, a pesar que debían permanecer sumergidos durante el día, finalmente tuvieron que aceptarla ante continua amenaza de los aviones y de minas en los accesos, sembradas desde el aire y unidades de superficie, que no podían ser apropiadamente barridas por los rastreadores por las pérdidas sufridas por éstos.

Simpson había sido comandante de la Xma flotilla en los pasados dos años, período durante el cual había perecido la mitad de las dotaciones. En su informe dejó constancia del error del poder político de haber rechazado, en 1937, la construcción de abrigos, aprovechando las condiciones favorables dadas por los acantilados. Las razones esgrimidas de excesivos costos quedaron desvirtuadas durante el conflicto porque esas obras hubieran demandado recursos equivalentes al costo de un submarino.

A partir del 13 de junio de 1940 cuando el destructor *Strale* hundió el *Odin* en el Golfo de Tarento, hasta el 28 abril de 1942 cuando el *Urge* sufrió el estallido de una mina en aguas de Malta, los británicos habían perdido 24 submarinos en el Mediterráneo. Once por naves de superficie; nueve por minas o presumiblemente por minas; tres por aviones y uno por causas desconocidas.

En el Mediterráneo se dieron las mismas circunstancias que en el Atlántico norte entre submarinos alemanes y las escoltas de los convoyes pero con los roles invertidos. En el Mediterráneo eran los británicos los que estaban al acecho para atacar y a su vez ser sometidos a las respuestas de los medios antisubmarinos. En general, no se ha reflejado en filmes y documentales las acciones en ese mar como ha ocurrido con las que tuvieron lugar en el Atlántico y el Pacífico. Quizás, entre otros motivos, porque Pinewood y Cinecittá no han tenido las dimensiones y medios de Hollywood.

Retorno de los submarinos a Malta

El 5 de julio de 1942, el vicealmirante Leathman, comandante naval en Malta, informó que consideraba que los submarinos podían utilizar nuevamente a Malta como base de sus operaciones en el Mediterráneo central. El 12 de julio el canal de acceso fue barrido de minas y el 20 hizo su entrada el *Unbroken*, el primero en arribar. Durante agosto los sumergibles con base en Malta hundieron siete naves con abastecimientos para el N de África que totalizaban 40.000 toneladas.

El teatro de operaciones terrestres. La importancia estratégica de Malta estaba atada a los acontecimientos en el N de África donde sucesivas ofensivas y contraofensivas, con avances y retiradas a lo largo de muchos kilómetros, tuvieron lugar entre 1940 y 1942. A poco de entrar en la guerra parecía que los italianos sólo tenían que subirse a sus camiones para avanzar hasta Alejandría dada la disparidad de fuerzas. Sin embargo, en septiembre de 1940, se limitaron a cruzar la frontera entre Cirenaica (Libia) y Egipto, avanzar poco más de 100 km para luego atrincherarse. En diciembre los británicos concibieron una ofensiva con objetivos limitados: expulsar a los peninsulares de Egipto y luego en consideración al éxito logrado capturar Tobruk, el puerto cercano al frente donde los italianos recibían abastecimientos. Para el 20 de diciembre, los invasores habían abandonado Egipto; el 5 de enero Bardia, ubicada al W de la frontera, fue capturada por los australianos. Tobruk fue ocupada veinte días más tarde. Estos éxitos significaron la captura de más de 100.000 prisioneros y gran número de cañones y tanques. En consideración a la facilidad del avance británico, el gobierno dispuso se capturara Benghazi, objetivo ubicado algo más de 250 km a lo largo de la costa respecto a Tobruk, que fue alcanzado el 7 de febrero de 1941. El avance británico llegó hasta El Agheila, que se encuentra a unos 220 km más allá de Benghazi. Los italianos habían perdido Cirenaica. Las fuerzas británicas, además de la extensión de sus líneas de abastecimiento, sufrieron un considerable drenaje cuando se dispuso el traslado de tropas en apoyo de Grecia, una medida de carácter político que no tendría un buen fin. De otra manera, las condiciones estaban dadas para que después de reequiparse, los británicos habrían podido invadir Trípolitania.

Los reveses sufridos por los italianos decidieron la participación alemana. El general Rommel arribó el 12 de febrero a Trípoli. Para su misión le fueron asignadas inicialmente una división ligera y una blindada (Panzer) y su comando denominado Deutsches Afrika Korps (DAK). El 14 llegaron los primeros elementos de la 5ta División Ligera que de inmediato partieron rumbo al frente. Esta división estaba completa para el 11 de marzo. Trece días más tarde expulsaron a las debilitadas fuerzas británicas de El Agheila. El 4 de abril capturaron Benghazi y el 11 atacaron Tobruk que fue sobrepasada y el 25 los germanos alcanzaron el paso Halfaya más allá de la frontera. Es decir que los británicos para fines de ese mes se encontraban en la misma situación que antes de iniciar su ofensiva en diciembre con la única diferencia que se mantenían en Tobruk asediada por los germanos y abastecida desde el mar.

Respecto de la situación de Tobruk aislada detrás de las líneas enemigas, el almirante Cunningham expresó que "ha sido correctamente definida como una llaga activa para el enemigo, pero ha sido igualmente dolorosa para la Armada Real". Durante los 242 días que duró el asedio, la marina británica llevó a Tobruk 72 tanques, 92 cañones, 34.000 toneladas de abastecimientos y 34.000 soldados de reemplazo. Evacuó 32.700 hombres, 7.516 heridos y 7.097 prisioneros. Para las dotaciones de los buques significaba navegar de noche, muy cerca de la costa en poder de los italo-alemanes y de sus campos de aviación; desplazándose con precisión en canales a través de áreas minadas, gestionar el acceso al puerto, en el que, plagado de restos de naufragios, debían encontrar un lugar apropiado para amarrar e iniciar las operaciones de descarga y carga que debían completarse en una hora. Cuando el asedio de Tobruk terminó en diciembre de 1941 la Armada Real había sufrido la pérdida de 25 naves mientras que otras nueve resultaron seriamente dañadas. Cuatro buques de la marina mercante fueron hundidos y otros cuatro averiados.

La ansiedad ofensiva de Rommel de seguir rumbo a Alejandría y el Canal de Suez fue "enfriada" por directivas desde Berlín que dispusieron consolidarse las posiciones alcanzadas y procurara tomar Tobruk.

Cabe puntualizar que ambas partes eran dependientes de los abastecimientos que pudiesen recibir, fundamentalmente combustible para las unidades blindadas y motorizadas. Los alemanes, según la voluntad de Hitler, en convoyes que cruzaban el Mediterráneo de norte a sur en dos o tres días, y los británicos con tropas provenientes de la metrópoli, la India, Sudáfrica, Australia, Nueva Zelanda, más adelante los polacos que al mando del general Anders llegarían desde Rusia, donde dejaron de ser prisioneros cuando Alemania invadió el país en junio y eligieron combatir con los ingleses; y franceses libres que cruzaron el desierto para incorporarse. Los abastecimientos en su mayoría provenían de convoyes que arribaban vía El Cabo con una travesía de dos a tres meses.

Los británicos lanzaron una nueva ofensiva mediante la operación Crusader iniciada el 18 de noviembre de 1941. Rommel, que había regresado de Roma ese día, fue inicialmente tomado por sorpresa pero no tardó en reaccionar disponiendo desplazar sus tanques en dirección a la frontera para cortar las líneas de abastecimiento del 8vo Ejército causando una gran confusión en el mismo cuyo comandante, general Cunningham, quiso detener la ofensiva y retirarse. Fue relevado de inmediato por su superior, general Auchinleck, que designó al general Ritchie. Rommel sufrió escasez de combustible mientras era atacado por la Fuerza Aérea del Desierto y finalmente debió emprender la retirada fracasando todos los intentos para envolverlo. Para el 6 de enero de 1942 estaba nuevamente en la frontera de Trípolitania pero no por mucho tiempo. El 21 atacó nuevamente tomando a los británicos por sorpresa que consideraron la acción de las divisiones 21 y 15 Panzer como un raid con objetivos limitados. De manera coincidente el comando italiano pretendió limitar el ataque a una simple incursión y retornar a las posiciones iniciales; por otra parte se negaron a que sus tropas participaran en una acción ofensiva. Rommel no aceptó las sugerencias del general Cavallero, comandante en jefe del alto mando italiano, y del mariscal Kesselring, comandante en jefe alemán en

el sur, que volaron el día 23 desde Roma para convencerlo. Benghazi cayó el 29 de enero, pero el avance debió detenerse unos 50 km al W de Tobruk, donde los británicos establecieron una línea defensiva. Rommel no disponía de combustible y sus fuerzas no eran suficientes para terminar con el 8vo Ejército. A partir de entonces se dio la paradoja que mientras Churchill trataba de impulsar ataques presionando al comando de Egipto, tanto Roma como Berlín trataban de limitar el espíritu ofensivo de Rommel que solicitaba refuerzos para alcanzar Alejandría y el Canal de Suez. Hitler, su atención puesta en Rusia, consideraba de baja prioridad las acciones en N de África. Por otra parte se encontraba en gestación la operación Heracles, que no se concretaría, concebida en marzo para apoderarse de Malta como una forma de asegurar el pasaje de convoyes desde Italia a Tripolitania.

Los británicos habían establecido una línea defensiva en territorio libio unos 150 km al W de la frontera con Egipto. Rommel, sus fuerzas incrementadas y convenientemente reabastecidas, contaba con más medios que los defensores, incluidos tanques y aviones. Su ofensiva se inició a fines de mayo de 1942 y después de duras luchas, superó a los británicos y sus aliados y para el 18 de junio había sobrepasado Tobruk cuya guarnición quedó nuevamente aislada, pero a diferencia de la ocasión anterior, cayó tres días más tarde. Ya en territorio egipcio, las fuerzas en retirada intentaron hacerse fuertes en Mersa Matruh, a poco menos de 200 km al E de esa frontera. El general Ritchie partidario de resistir allí hasta las últimas consecuencias, fue reemplazado y Auchinleck tomó directamente el mando del 8vo Ejército al que consideró preservar. Rommel flanqueó por el S la posición en Mersa Matruh y en consecuencia los británicos se retiraron hacia otra área defensiva a 150 km al E de la posición sostenida hasta entonces y que fue tomada por los italo-germanos el 29 de junio. El día siguiente los aliados arribaron a El Alamein, allí se atrincheraron a unos 100 km al W de Alejandría. Ante la inminente amenaza sobre este puerto, ese mismo 30 de junio, unidades de la Flota del Mediterráneo partieron rumbo a Haifa, Port Said y Beirut, mientras se preparaban cargas de demolición. En El Cairo, en una jornada que se conocería como "miércoles de ceniza", se procedía a incinerar documentación en el cuartel general y preparar la evacuación a Palestina. El descifrado de las comunicaciones germanas permitió a los británicos saber que el ataque alemán se desencadenaría el día siguiente.

A pesar que sus fuerzas estaban exhaustas y no habían compensado el equipamiento perdido en la ofensiva, Rommel consideró que no debía dejar a los británicos reponerse y por lo tanto se fijó como objetivo inmediato la destrucción del 8vo Ejército y la posterior captura de Alejandría y el Canal de Suez. Inició el ataque el 1° de julio, pero sus intenciones se vieron en parte frustradas por una tormenta de arena, el fuego de la artillería y la acción de la Fuerza Aérea del Desierto.

Ataques y contraataques se sucedieron a lo largo del mes de julio en distintos puntos del frente. Para el día 27, con una acción ofensiva de los australianos terminó la primera batalla de El Alamein. Rommel había sido detenido, pero los aliados no estaban en condiciones de pasar a la ofensiva. El 3 de agosto, Churchill arribó a El Cairo, según algunos historiadores, disgustado porque los alemanes no habían sido expulsados de Egipto, dividió en dos el comando vigente: el Comando Medio Oriente, que comprendía Persia e Irak, y el Comando Cercano Oriente, Egipto, Palestina y Siria. El primero le fue ofrecido al general Auchinleck y del segundo se hizo cargo el general Alexander. El general Gott fue designado comandante del 8vo Ejército y cuando pereció al ser derribado su avión el 7 de agosto, fue reemplazado por el general Montgomery que asumió su comando el 13 en el conocimiento que de acuerdo con informaciones dadas por interceptación y descifrado de las comunicaciones, Rommel atacaría nuevamente a fines de mes. El general alemán había pedido su relevo el 2 de agosto por razones de salud, pero le fue rehusado. En esas circunstancias sus intenciones dependían del arribo de seis naves con abastecimientos desde Italia. Tal era la situación en el N de África cuando los británicos decidieron afrontar los serios riesgos de enviar un convoy para asegurar la disponibilidad de la asediada Malta.

La importancia de Malta

El Primer Ministro, Winston Churchill, consideraba que la eventual "pérdida de Malta sería un desastre de primera magnitud para el Imperio Británico y probablemente fatal para la posterior defensa del valle del Nilo". El Primer Lord Naval, almirante Dudley Pound, compartía esta afirmación y estaba dispuesto a aceptar los graves riesgos que implicaba una operación de reabastecimiento de la asediada isla, con la mente puesta en el reciente antecedente de lo ocurrido en junio cuando se llevaron a cabo las operaciones Harpoon y Vigorous (BCN N° 792). 