

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

EUGENIO L. BEZZOLA

HMS VICTORIOUS. SUBMARINOS EN EL ÍNDICO. ENERO 1944 - ENERO 1945.

Para las operaciones de este portaaviones, otras actividades aeronavales y acontecimientos relacionados, ver BCN N° 804,805,806, 807,809 y 810.

Desplazamiento de naves al Índico. La rendición de Italia, con su flota en poder de los aliados; la neutralización del *Tirpitz* en el norte de Noruega como consecuencia de la acción de los minisubmarinos X y el hundimiento de *Scharnhorst* (BCN N° 803, pág. 520), determinaron la decisión británica de desempeñar un rol más activo en la guerra naval contra el Japón con el escalonado desplazamiento de 146 naves a oriente que fue dispuesto en un documento que preveía el pasaje al Índico del crucero de batalla *Renown*, los acorazados *Queen Elizabeth* y *Valiant*, los portaaviones *Illustrious* y *Victorious*, catorce cruceros, 24 destructores de flota, 54 naves escolta, 27 barreminas, 17 submarinos y cinco buques taller y almacén.

Como avanzada, el 23 de enero de 1944, arribó a Ceilán (Sri Lanka) el vicealmirante Sir Arthur Power, designado segundo comandante de la Flota Oriental ("Eastern Fleet") cuyo comando ejercía el almirante Sir James Somerville. El recién llegado tenía su insignia izada en el crucero de batalla *Renown* junto al cual llegaron los acorazados *Queen Elizabeth* y *Valiant* y el portaaviones *Illustrious*, acompañados por cruceros, destructores, buques escolta y submarinos.

Aunque esta presencia naval impresiona en relación a los medios hasta entonces disponibles, por otro lado, en esa etapa inicial, no se había concretado el desplazamiento de las naves escolta en un número apreciable y por consiguiente existía una seria falencia en medios para la protección de los convoyes cuya suerte provocaba ansiedad por el reinicio de acciones ofensivas por parte de los submarinos del Eje. Ante el requerimiento de escoltas, en diciembre de 1943, el Almirantazgo respondió con lo que describía como los "relativamente modestos riesgos locales que deben ser aceptados" y que los buques debían navegar en convoy solamente en las rutas en realidad o potencialmente amenazadas. Es decir que otros buques lo harían en solitario sin protección alguna, aunque otros refuerzos estaban previstos.

Los portaaviones escolta (CVE). El *Battler* fue el primero de los destacados al océano Índico al que seguirían otros cinco.

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 811

Mayo/agosto de 2005

Recibido: 2.2.2005



Monzón U-Bootes
en la base de Pennang.

Para encarar seriamente la presencia de submarinos alemanes en el Índico, los británicos no estuvieron en condiciones de despachar portaaviones escolta hasta después del desembarco en Salerno en septiembre de 1943 (BCN N° 803, pág. 505). Inicialmente destacaron el *Battler* que arribó a destino en octubre. A este CVE se agregarían a partir de los meses que se indican de 1944: *Atheling* (mayo), *Begum*, (julio), *Shah* (julio) y *Ameer* (agosto).

Mientras que la dotación aérea del *Battler* estaba constituida por doce Swordfish y seis Seafire, posteriormente reemplazados por igual número de Wildcat; las de los CVE *Begum*, *Shah* y *Ameer* estaban dadas por doce Avenger y 4/6 Wildcat, mientras que el *Atheling* contaba con diez Seafire y diez Wildcat.

Inicialmente, al formar parte de escolta cercana de los convoyes, estos portaaviones no lograron éxito como cazadores de submarinos porque los U Boote buscaron como blancos buques navegando en forma independiente ante lo cual el almirante Somerville, sin hacer caso del asesoramiento del Almirantazgo, adoptaría puntualmente tácticas *Hunter Killer*.

Una amenaza aparente. Al tiempo que la “Eastern Fleet” comenzaba a ser reforzada, se tomó conocimiento de la presencia en Singapur de una fuerza naval japonesa de cinco acorazados, 18 cruceros, tres portaaviones y unidades menores, una parte importante de ella procedente de Truk y las islas Palau en las Carolinas occidentales que debieron abandonar ante la ofensiva americana, para apostarse en una base más segura.



Liberator GR Mk IV
de la Escuadrilla 220 con
base en las islas Azores.
Para operaciones
nocturnas debajo del ala
de estribor lleva el
proyector Leigh de
cinco millones de bujías.

lado a Ceilán (Sri Lanka) de una escuadrilla de aviones Liberator y otra de Beaufighter mientras que tres escuadrillas de cazas fueron reequipadas con aviones más modernos. Además, para reforzar la disponibilidad de aviación embarcada la Armada de los EE.UU. envió desde el Pacífico el portaaviones *Saratoga* acompañado por tres destructores.

Los americanos podían desplazar un portaaviones al Índico porque seis de los nuevos de la clase Essex, se habían incorporado en 1943 y otros tantos lo harían en el transcurso de 1944.

En marzo de 1944, se habían implementado cinco estaciones aeronavales en Ceilán y el sur de la India con capacidad para dar apoyo a 34 escuadrillas del Arma Aérea de la Flota con facilidades para el mantenimiento y reparación de 400 aviones.

Para entonces la Flota Oriental sólo contaba con un portaaviones, el *Illustrious*, porque el arribo del *Victorious* se había demorado por haber sido asignado a operaciones contra el acorazado *Tirpitz*. Como refuerzo se encontraba en viaje desde el Pacífico vía Australia el *Saratoga*, como ya fue mencionado.

Ante esa novedad y la posibilidad que tan imponente fuerza nipona incursionara en el Índico, sin disponer de medios adecuados y suficientes para enfrentarla, nuevamente se presentó la alternativa de eludir la amenaza abandonando Colombo y Trincomalee para retornar a apostaderos en las Maldivas y la costa oriental de África como había ocurrido en 1942. Pero los japoneses no tenían intención ofensiva alguna en el Índico, simplemente, como se ha indicado, buscaban protección alejándose de la amenaza de las máquinas de los portaaviones de los EE.UU. y, por otra parte, una mentalidad distinta a la vigente en 1942 pasaba a prevalecer en los aliados.

En prevención que se produjera una incursión nipona en el Índico, se dispuso el traslado

A mediados de ese año tuvo lugar el arribo de medios para la lucha antisubmarina: dos CVEs, *Shah* y *Begum*, y naves escolta para la protección de los convoyes que permitieron liberar de esa tarea a algunos de los destructores de flota, lo que a su vez posibilitaría encarar operaciones con naves mayores.

Actividades de submarinos

A comienzos de 1944, las acciones navales en el Índico y el golfo de Bengala tuvieron como principales protagonistas a los submarinos tanto británicos como del Eje. A partir del 20 de enero y hasta marzo, alemanes y japoneses incrementaron sus acciones ofensivas contra el tráfico mercante aliado a lo largo de la ruta entre India y África obligando a implementar un sistema de convoyes aunque todavía con escasos medios de escolta tanto de superficie como aéreos.

Enero transcurrió aparentemente dando la razón al Almirantazgo en sus recomendaciones, pero en los últimos diez días, seis buques navegando en forma independiente fueron hundidos con una pérdida total para el mes de ocho (56.213 toneladas). Se atribuyó el hecho a cuatro submarinos alemanes que operaban en aguas del golfo de Aden y el norte de las Maldivas.

Datos de inteligencia británica llevaron a la búsqueda del *Charlotte Schliemann*, al que se suponía al S de las islas Mauritius para reabastecer a los sumergibles germanos pero, al tiempo de la operación, no había arribado a la zona de encuentro. Febrero resultó más fructífero, avistado por un Catalina con base en las islas citadas fue hundido por el destructor *Relentless*. Como sólo había podido reponer combustible a dos submarinos, el otro par vio reducida su capacidad para permanecer en la zona de operaciones.

En febrero, la mayor parte de los diez mercantes hundidos (64.170 toneladas) fueron nuevamente naves navegando independientemente; sin embargo, el mayor desastre tuvo lugar al ser atacado un convoy. Previamente, el 11 de febrero, el submarino japonés *Ro.110*, después de averiar un mercante de un convoy entre Calcuta y Colombo, fue hundido por las escoltas *Jumma* (RIN), *Ipswich* (RAN) y *Laucenston* (RAN) en aguas de la costa oriental de la India. La siguiente jornada cinco transportes de tropas navegaban desde Kilindini rumbo a Colombo escoltados por el antiguo crucero *Hawkins* y los destructores *Petard* y *Paladin*. En aguas al S de las islas Maldivas el *Khediye Ismail* fue hundido por el submarino nipón *I.27*, que a su vez fue destruido por los dos destructores.



Una lancha japonesa aborda un submarino alemán en el Índico.

El transporte, con numeroso personal a bordo, se hundió en dos minutos con la pérdida de 1.300 vidas, entre ellas personal femenino naval (Wrens), del Ejército (ATS, Auxiliary Territorial Service) y enfermeras. Este evento, uno de los pocos ocurridos en consideración a los innumerables transportes de tropas que surcaron sin pérdidas los mares durante la II Guerra Mundial, ha sido atribuido a la escasa disponibilidad de medios para dar protección a tan valioso convoy. A los insistentes pedidos del almirante Somerville, el Almirantazgo respondía que debían asumirse los riesgos, a lo cual el comandante de la Eastern Fleet contestó que efectivamente se los asumía pero hacía notar que "la proyección Mercator es apta para arribar a conclusiones erróneas elaboradas al considerar el teatro de operaciones oriental en relación a otros más remotos del ecuador". Obviamente, su elíptica respuesta daba a entender que las grandes distancias entre las distintas bases bajo su comando no eran siempre tenidas en cuenta en Londres.

En febrero, el alto mando naval alemán dispuso el envío de seis submarinos al Índico. De ellos el *U 177* fue hundido el 6 de febrero por un avión Liberator con base en la isla de Ascensión. El *U 852* protagonizó un incidente lamentable. Interceptó el buque griego *Pe-*

leus en viaje desde Freetown, Sierra Leona, a Buenos Aires. Seis semanas más tarde tres de los naufragos llegaron a la costa africana e informaron que después del hundimiento la tripulación de submarino procedió a exterminar a los sobrevivientes. Los tres escaparon simulando estar muertos.

En octubre de 1945, el comandante del *U 852*, Heinz Eck, tres de los oficiales y un marinero fueron juzgados por una corte militar en Hamburgo bajo el cargo de asesinato de la tripulación del *Peleus*. Eck y dos oficiales fueron sentenciados a muerte y el resto a largos años en prisión.

Según el almirante Friedrich Ruge, en *Der Seekrieg*, el tribunal no reconoció el motivo de índole militar esgrimido por el comandante: "Hacer desaparecer toda huella de su aparición en esa área marítima".

A pesar que con frecuencia en filmes y series, en particular los producidos en los EE.UU., se ha hecho aparecer a los submarinistas alemanes cometiendo violaciones de las prácticas de guerra, los tribunales establecidos al cabo del conflicto no pudieron comprobar acciones de ese tipo. Un incidente ocurrido en aguas del Atlántico y una directiva del alto mando de los submarinos dieron lugar a presumir que hubo una orden de matar a sobrevivientes de los ataques pero quedó establecido que tal orden no existió y que además no se acostumbraba a hacerlo.

El caso del *Laconia*. Fue torpedeado por el *U 156* (capitán Hartenstein) 600 millas al S de las Azores el 12 de septiembre de 1942. Había unas 3.000 personas a bordo, entre ellas 1.800 prisioneros italianos. Hartenstein vía radio, en alemán y en inglés, dio a conocer la posición de los naufragos con el compromiso explícito de no atacar las naves que acudieran en ayuda. El comando alemán dispuso el desplazamiento de otros sumergibles que tomaron a bordo parte de los sobrevivientes, procediendo a remolcar los botes salvavidas rumbo a tierra para que fueran rescatados por naves francesas procedentes de Dakar. La respuesta de los aliados fue bombardear los submarinos provocando averías en el *U 156* destruyendo a la vez un bote colmado de naufragos. Como consecuencia, el alto mando de los submarinos dispuso en lo sucesivo abstenerse de toda acción de salvamento, porque la actitud adoptada por el enemigo ponía en peligro a los submarinos empeñados en estas acciones humanitarias. En los juicios posteriores a la guerra los fiscales trataron de hacer aparecer tal orden como una directiva de matar sobrevivientes pero quedó claro que su interpretación carecía de sustento. Se ignora cuáles fueron las consecuencias para quienes adoptaron la decisión de bombardear submarinos y sobrevivientes aunque seguramente habrá sido justificada como una decisión militar por la cual la destrucción de los submarinos estaba por encima de cualquier otra consideración. Tal actitud está claramente descrita en el libro *Mar Cruel*, cuando se lanzan cargas de profundidad con naufragos de un mercante en el agua que perecen en consecuencia.

Para fines de febrero el comando germano hizo otro intento de coordinar reabastecimientos de combustible en el Atlántico central, operación de la cual dependía el éxito de las operaciones a grandes distancias (Atlántico Sur e Índico). Uno de ellos (*Milch Cow*) fue enviado a un punto al W de las islas de Cabo Verde. El 16 de marzo, aviones del *USS*

Block Island hundieron el *U 801* que se dirigía al W de África y el día 19 al *U 1059*, uno de los destinados al Índico, los dos cuando esperaban encontrarse con el *U 488* para reabastecerse. Máquinas del *USS Guadalcanal* sorprendieron al *U 68* y al *U 515* cuando se dirigían al punto de encuentro en aguas de las Canarias; ambos fueron hundidos. Finalmente pereció, a manos de aviones del *Block Island*, el propio *U 488*, como también el *U 66*, detenido en medio del océano por falta de combustible.

Marzo de 1944 significó el mes de mayor éxito de los submarinos alemanes en el Índico desde julio de 1943: once buques (67.660 toneladas). Un número de naves hundidas muy elevado al considerar que en ese mismo mes sólo se perdieron siete naves en el Atlántico norte y cinco en el Mediterráneo.



Submarinos alemanes se reabastecen del *Charlotte Schliemann* en el océano Índico.

Como importante compensación tuvo éxito la búsqueda de la otra nave de abastecimiento de los submarinos. El *Brake* fue avistado el 12 de marzo por una máquina del CVE *Battler* al S del archipiélago de las Mauritius cuando se encontraba suministrando combustible a dos U Boote. El destructor *Roebuck* hizo contacto y hundió la nave germana, hecho que significó una severa restricción en la operación de los submarinos obligados a retornar a Penang para reabastecerse.

Transcurrido marzo se produjo una ausencia de actividad submarina y nave alguna fue hundida en abril y mayo.

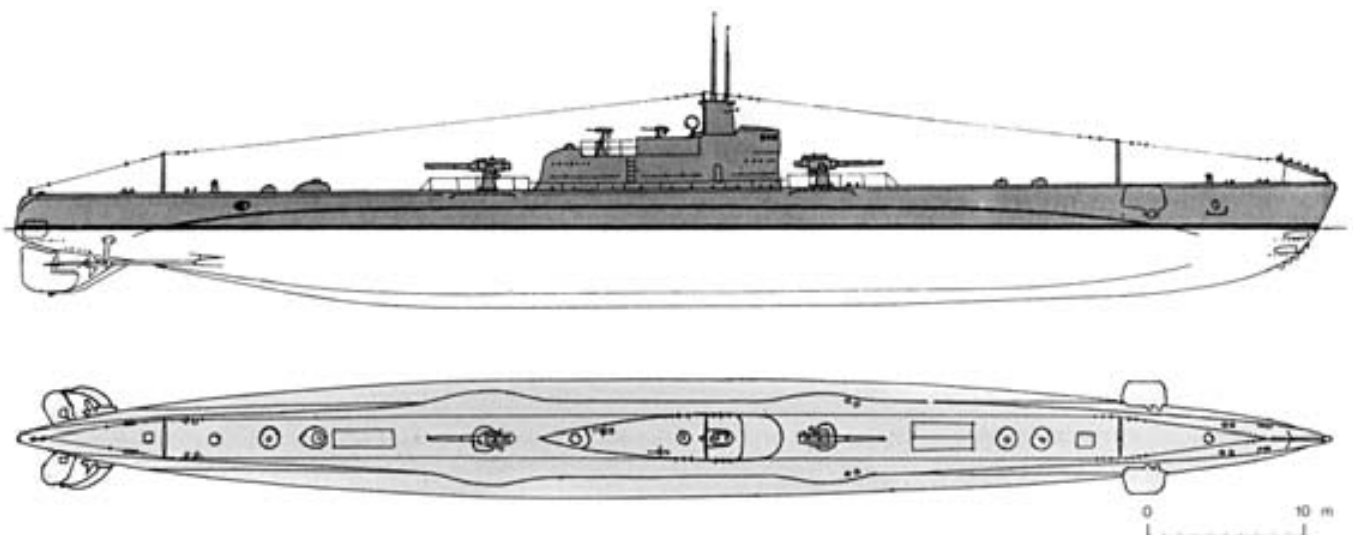
Como balance de la ofensiva submarina del primer trimestre de 1944 los aliados sufrieron la pérdida de 29 buques (188.000 toneladas), mientras que por su parte habían hundido cuatro submarinos: los ya mencionados *Ro.110* (11 de marzo) y el *I.27* (12 de marzo); mientras que en el Estrecho de Malaca y al S de El Cabo fueron eliminados dos alemanes ex italianos, *U-It.23* (14 de febrero) y *U-It.22* (11 de marzo), respectivamente.

Al producirse la rendición de Italia, diez submarinos peninsulares pasaron a poder de los alemanes además de tres cruceros, ocho destructores, 22 torpederas, 9 corbetas y 215 buques menores. Entre los submarinos figuraba el *Giuseppe Finzi*, rebautizado *U.It. 21*, una unidad de una serie de tres de 1.550/2.060 toneladas de desplazamiento con una autonomía de 11.400 millas a 8 nudos. De esa misma serie, el *Enrico Tazzoli*, enarbolando bandera italiana, fue hundido por la aviación británica en el Golfo de Vizcaya, el 16 de mayo de 1943 cuando, como transporte, había emprendido viaje a Japón.

Como operaban simultáneamente submarinos alemanes y japoneses, resultaba difícil determinar en muchos casos a quién correspondía la responsabilidad del hundimiento de un buque. Sin embargo, la actitud hacia los sobrevivientes permitía deducir cuando se trataba de una nave japonesa por la deshumana brutalidad hacia los sobrevivientes por parte de las dotaciones de ésta, con la excepción puntual señalada por parte de un sumergible germano.

Los británicos estimaron que diez mercantes fueron hundidos por los japoneses y 19 por los alemanes, que habían encontrado en el Índico presas fáciles en los buques navegando independientemente, facilidad que no se daba en el Atlántico donde, además, los convoyes disponían de escoltas en mayor número y el concurso de la aviación de largo alcance con base terrestre y la embarcada de los CVE.

El 3 de mayo, un avión de la escuadrilla 621 de la RAF con base en Aden alcanzó al *U 852* en aguas de la isla de Socotra, provocando daños que obligaron a su autohundimiento. En los siguientes tres meses no hubo presencia de submarinos alemanes en el Mar de Arabia, aunque en otras áreas del Índico, germanos y nipones reanudarían su ofensiva submarina.



Submarino *U-It. 21* (ex *Enrico Tazzoli*).



24 de agosto de 1943.
Hundimiento del U 185
(Tipo IX C/40) mediante
un torpedo buscador
Mk 24, lanzado por un
Avenger del USS Cole.

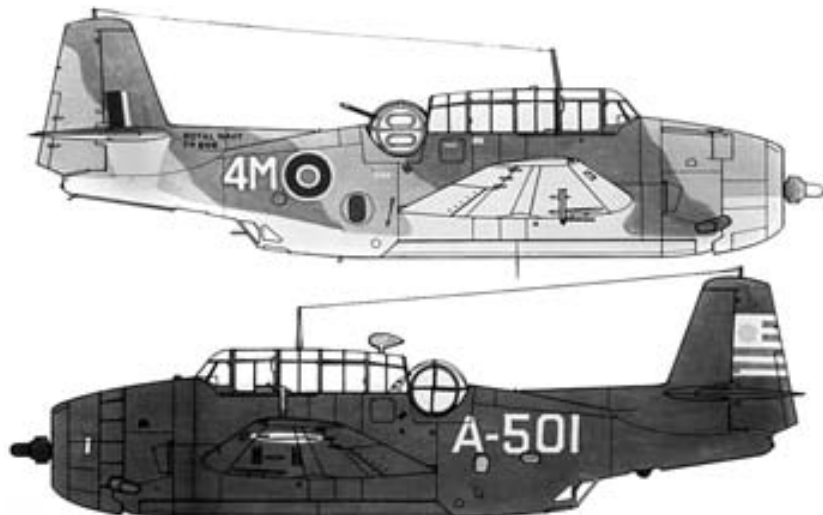
Arriba, Avenger Mk 1,
identificación británica
del TBF-1B.

Abajo, Avenger TBF-1C
del Servicio

Aeronáutico de la
Marina uruguaya.
Merced al "hábil"
desempeño de gobier-
nos argentinos en cues-
tiones internacionales,
entonces, nuestra
Aviación Naval quedó
retrasada en cuanto a
medios de combate al
finalizar la Segunda
Guerra Mundial.

coltas para dar protección a la mayor parte de las naves que debían cubrir largas distancias. Además, para reducir la congestión en los puertos, mientras los mercantes esperaban para formar parte de los posibles convoyes, muchos de ellos debían salir en forma independiente y en éstos, alemanes y japoneses encontraban la mayor parte de sus presas. El almirante Somerville había advertido que una nueva ofensiva submarina era de esperar después de la impasse entre marzo y mayo, pero el Almirantazgo había desalentado el empleo de los destructores de flota para reforzar la escolta de los convoyes al tiempo que aconsejaba en contra de formar grupos de caza y ataque (*Hunter Killer*) con los portaaviones escolta en la forma que los americanos habían implementado en el Atlántico central, con la recomendación que esos buques fueran empleados en la escolta de convoyes. Pero Somerville persistió en su idea y como consecuencia el 10 de agosto, en oportunidad que los CVE *Shah* y *Begum* operaban como *Hunter Killers*, en aguas de las Seychelles, sus Avenger avistaron el U 198; la destrucción, concretada dos días después, fue compartida con la fragata *Findhorn* y el sloop *Godavari*, este último de la Real Armada India, aunque fue un éxito aislado, porque las escasas disponibilidades de medios respecto a los requerimientos a satisfacer no permitían constituir esos grupos de caza y ataque si fuera en detrimento de la protección de los convoyes.

A partir de septiembre disminuyó la presencia germana y en el último cuatrimestre de 1944 sólo hundieron cuatro naves (19.700 toneladas). Tal disminución en su actividad se debía a que no llegaron de Europa submarinos de reemplazo, escasez de torpedos y combustible y deterioro en la capacidad de mantenimiento por falta de repuestos. Por otra parte aviones de la RAF minaron los accesos de Penang obligando al traslado a Batavia, (Yakarta), en la isla de Java.



Finalmente el alto comando en Alemania dispuso el retorno de aquellos que estuviesen en condiciones de afrontar la travesía, no más allá de enero de 1945. Se considerarán hundidos cuando se encontraban en viaje de regreso: el U 168, por el submarino holandés *Zwaardwisch* (ex HMS *Talent*), el 5 de octubre aguas afuera de Batavia; el U 537 hundido por el submarino americano *Flounder* al N de Java el 9 de noviembre y el U 196 perdido en el estrecho de Sonda por causas desconocidas, el 30 de noviembre. El U 183 fue hundido el 23 de abril de 1945, por el submarino americano *Besugo* en el Mar de Java.

Tres consiguieron regresar a Europa, cuatro fueron entregados a los japoneses cuando Alemania se rindió. Uno de estos, el *U 862*, operó desde mediados de noviembre de 1944 a febrero de 1945 y hundió dos buques. El último de este par, el americano *Peter Sylvester*, atacado el 6 de febrero, fue el último buque aliado víctima de submarinos en el Índico.

Submarinos destacados al Índico en el último año de la guerra

Submarino	Zarpada	Arribo	Buques hundidos	
U 510 (*)	ya en el área		1 (7.136 ton.)	
U 168	ya en el área			
U 183	ya en el área		1 (5.259 ton.)	
U 532 (*)	ya en el área			
U 1062	ya en el área			
U 843	19 feb. 1944	11 jun. 1944	1 (8.261 ton.)	
U 196	16 mar. 1944	10 ago. 1944	1 (5.454 ton.)	
U 181 (***)	16 mar. 1944	8 ago. 1944	5 (35.067 ton.)	
U 537	25 mar. 1944	2 ago. 1944		
U 859	4 abr. 1944	Hundido	2 (14.598 ton.)	23 sep. 1944 Subm. <i>Trenchant</i> . E. de Malaca
U 860	11 abr. 1944	Hundido		15 jun. 1944 Av. del USS <i>Solomon</i> . Atlan. Sur
U 198	20 abr. 1944	Hundido	4 (22.912 ton.)	11 dic. 1944 <i>Findhorn</i> y <i>Godaveri</i> . G. Bengala
U 861 (*)	20 abr. 1944	22 sep. 1944	4 (22.912 ton.)	
U 862 (***)	3 jun. 1944	9 sep. 1944	6 (35.194 ton.)	
U 863	26 jul. 1944	Hundido		29 sep. 1944. Aviones USN. Ascensión
U 871	31 ago. 1944	Hundido		26 sep. 1944. Aviones RAF. Azores
U 195 (**)	20 ago. 1944	28 dic. 1944		
U 219	23 ago. 1944	11 dic. 1944		

(*) A estos tres submarinos les fue ordenado retornar a Alemania en enero de 1945, cargados con tungsteno y caucho virgen. El 9 de febrero el *U 532*, en su viaje de retorno, recibió combustible, repuestos y correo del *U 195* destacado para tal fin desde Batavia.

(**) El *U 195* zarpó de Burdeos con el *U 180*, cargado con insumos para la base de submarinos en Batavia. El *U 180* dejó de tener contacto en aguas europeas ignorándose entonces su suerte (#). La principal misión del *U 195* fue de apoyo logístico a otros submarinos. Producida la rendición de Alemania en mayo, de acuerdo con lo convenido por el embajador en Tokio, pasó a enarbolar la bandera del sol naciente como *I.506*. Con las dificultades idiomáticas y de otra índole, la dotación germana trató de instruir a la japonesa en la operación de la nave. Después de sufrir una serie de contingencias, el 5 de noviembre de 1946 fueron embarcados rumbo a Europa. Arribaron a la destruida Hamburgo el 12 de diciembre, con el trato de prisioneros de guerra. Poco antes de un mes más tarde recuperaron escalonadamente su libertad.

Para una exposición más detallada de la suerte de la dotación del *U 195*, ver *Aventuras en Submarinos* de Melanie Wiggins, editado por el Instituto de Publicaciones Navales, página 303.

(#) El 22 de agosto de 1944, el *U 180* resultó hundido durante la ofensiva llevada a cabo en el Golfo de Vizcaya que durante tres semanas de ese mes significó la destrucción de 12 submarinos. El *U 180* sufrió las consecuencias de una mina.

(***) Al igual que el *U 195*, el *U 181* y el *U 862*, pasaron a la Armada Imperial como *I.501* e *I.502*.

Un total de 36 submarinos alemanes y 5 italianos fueron destacados a Extremo Oriente. Treinta de ellos fueron destruidos por acción enemiga, cinco fueron tomados por los japoneses, dos cayeron en poder de los aliados en el viaje de regreso y cuatro (tres, según otras fuentes) lograron alcanzar puertos europeos. Como contrapartida hundieron 149 buques con un total de 925.000 toneladas de registro bruto.

Un aspecto a destacar en las operaciones relacionadas con los ataques de los submarinos, fueron las operaciones aéreas llevadas a cabo por los Grupos 222 y 225 de la RAF, que en sus patrullas avistaron sobrevivientes de mercantes hundidos posibilitando su rescate. Tales fueron los casos del trasatlántico *Nellore* que con 341 personas a bordo fue hundido el 29 de junio y el *Jean Nicolet*, el 2 de julio, ambos en aguas al S de las Maldivas. Esos avistajes posibilitaron el salvamento de 234 náufragos del primero y 23 del segundo.

Catalinas y Liberators que decolaban de Diego García y otras bases llevaban a cabo extensas y prolongadas patrullas con el triple objetivo, encontrar al enemigo, dar protección a naves surcando aguas peligrosas y localizar sobrevivientes.

Los submarinos aliados

Para los submarinistas británicos el problema radicaba en la ausencia de blancos redituables, porque el tráfico marítimo japonés en aguas de Birmania (Myanmar), Malaya (Malasia) y las Indias Orientales Holandesas (Indonesia) se había restringido a juncos y otras embarcaciones costeras.

Esos pequeños blancos, además de poco redituables, eran difíciles y peligrosos de atacar en aguas poco profundas cercanas a la costa, en las cuales trataban de mantenerse tanto como fuera posible. Entre enero y mayo de 1944, los submarinos aliados sólo habían logrado hundir ocho naves de más de 500 toneladas con un desplazamiento sumado de 16.000.

Como excepción, el *Tally Ho* hundió el crucero *Kuma*, aguas afuera de Penang el 11 de enero de 1944; y en la misma área, el 26 del mismo mes el *Templar* averió severamente el crucero *Kitagami*. En su siguiente patrulla el primero hundió el *U-It. 23* el 14 de febrero.

Hasta septiembre de 1944, el número de submarinos británicos con base en Ceilán se había incrementado hasta alcanzar las 26 unidades. En ese mes el buque madre *Maidstone* y 10 sumergibles de la 8ª flotilla se desplazaron a Australia.

Los submarinos de las clases S y T destinados al Índico no eran precisamente los más adecuados para extensas patrullas en aguas tropicales. Además, las facilidades de sus bases distaban de ser adecuadas, una falencia importante en el caso de los submarinistas que por las características de esas naves debían contar en tierra con alojamientos razonables para el descanso entre misiones. Probablemente estas mismas consideraciones caben para los submarinistas alemanes destacados al Índico.

Submarinos Clase T. Desplazamiento 1.090/1.575 toneladas. Eslora 275 pies. Velocidad 15,25 nudos en superficie; 9 nudos en inmersión. Tripulantes 65. Armamento: 11 tubos de 21" (8 en proa, 2 externos), 3 en popa todos externos; 1 cañón de 4"; 1 AA de 20 mm; 3 ametralladoras.

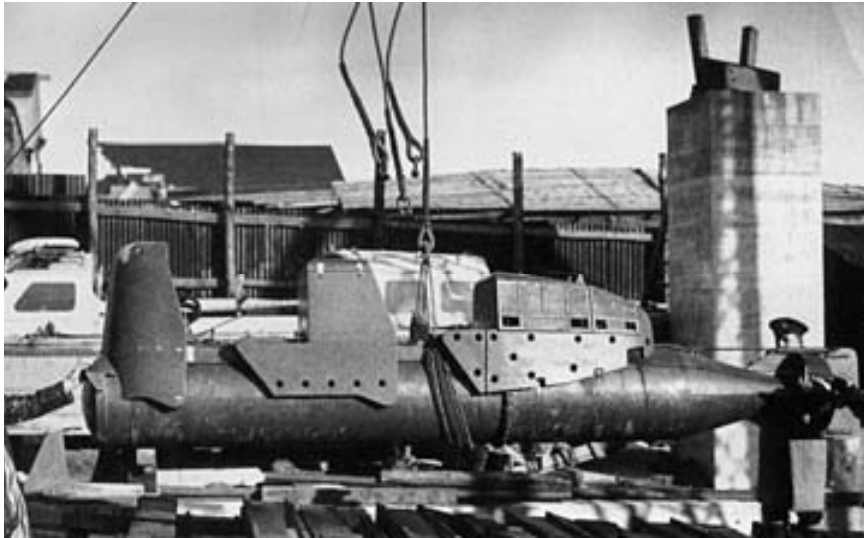
Submarinos Clase S. Desplazamiento 715/990 toneladas. Eslora 217 pies. Velocidad 14,75 nudos en superficie, 9 nudos en inmersión. Tripulantes 44. Armamento: 6 tubos de 21" en proa; 1 cañón de 4"; 1 AA de 20 mm.

En la segunda mitad de 1944, los submarinos de la Flota Oriental hundieron 16 mercantes de más de 500 toneladas con un total 35.360 toneladas. El 17 de julio el *Telemachus* hundió el *I.166* en el Estrecho de Malaca; el 5 de octubre el holandés *Zwaardvisch* hizo lo propio con el *U 168* en la costa N de Java mientras que el 23 del mismo el *Trenchant* terminó con el *U 859* en aguas de Penang. También en octubre este mismo submarino llevó dos *Chariots* que incursionaron en el puerto de Phuket (Tailandia) en la costa occidental S del istmo de Kra, donde hundieron un buque de 4.800 toneladas y provocaron serias averías en otros.

Las *Chariots* (carrozas) se podrían definir como torpedos tripulados por dos hombres a horcajadas que llegados debajo del blanco desprendían la cabeza explosiva para adherirla al casco del objetivo.

El ataque de las carrozas fue conducido por el teniente Tony Eldridge de la Reserva Voluntaria de la Armada Real (RNVR), aquellos que lucían galones ondulados.

"A unas cuatro y media millas, todas las tripulaciones de las *Chariots* hicieron un reconocimiento visual de nuestros blancos por medio del periscopio del *Trenchant*. Yo iba a atacar el recientemente salvado *Sumatra*. El submarino emergió a 19.00 en una noche perfecta con una luna brillante. Espléndida para ubicar el blanco pero al mismo tiempo estábamos preocupados de ser avistados. Estábamos mojados por el sudor en el interior de nuestros trajes de buzos. Nuestro equipo de escape incluía una cápsula de cianuro en caso de ser capturados, si la situación se presentaba dura. A 22.10 se dio la orden 'abrir la compuerta de proa, buzos arriba'. Montamos las máquinas que estaban listas en sus calzos. El submarino abrió sus ven-



teos y con un fuerte silbido del aire desapareció lentamente, dejándonos librados a nuestra suerte. A medida que avanzábamos hacia el puerto, emergía cada tanto para verificar la posición. A unas 500 yardas de nuestro blanco, me sumergí por última vez. A 00.30 estábamos debajo del objetivo. Mi número dos fijó la cabeza explosiva en la quilla pantoque. Ajustó el reloj en siete horas y nos estrechamos las manos. Eran las 00.45; la tarea había sido hecha en 15 minutos.

En nuestro viaje de retorno, a la distancia de la costa acordada, encendimos una luz roja apuntando hacia el mar. A medida que nos aproximábamos al submarino éste, con señal lumínica Morse, nos advertía que una patrullera nos estaba siguiendo, pero resultó ser una falsa alarma. Trincadas las máquinas pasamos al interior. La mañana siguiente el *Trenchant* se aproximó al puerto. Escuchamos dos explosiones y periscopio mediante vimos despojos volar por el aire.”

Izquierda, Chariot Mark I sin su carga de 700 libras de explosivo.

Tripulación: 2
Propulsión: eléctrica
Velocidad: 3,5 nudos
Alcance: 20 millas

Derecha, tripulante de una Chariot con traje Sladen y respirador.

Como contrapartida a los éxitos británicos, el 22 de noviembre, el *Stratagem* fue sorprendido en aguas poco profundas del E de Malaca y hundido por un destructor japonés.

Incursión nipona con naves de superficie. A comienzos de marzo de 1944 tres cruceros japoneses zarparon de Singapur para atacar el tráfico marítimo aliado. El día 9 el *Tone* interceptó y hundió el mercante *Behar*, al S de las islas de Los Cocos. Unos 80 sobrevivientes fueron rescatados. Por orden del comandante de la fuerza, vicealmirante Takasu, 65 de ellos fueron masacrados a bordo del *Tone*, cuyo comandante fue procesado y condenado después de la guerra. El *Behar* fue el último mercante aliado hundido por incursores de superficie.

Operaciones en el océano Índico

Cuando en 1942, Somerville fue designado comandante de la Flota Oriental, los medios con que disponía lo obligaron a una actitud pasiva e incluso a eludir la posibilidad de un encuentro con fuerzas japonesas netamente superiores. Ahora las circunstancias se habían invertido, no sólo contaba, por primera vez, con naves para una actitud activa sino que, además, los japoneses estaban demasiado ocupados en el Pacífico como para contrarrestar acciones ofensivas en el Índico.

Preparación. El 21 de marzo zarparon de Ceilán el portaaviones *Illustrious*, el crucero de batalla *Renown*, los acorazados *Queen Elizabeth* y *Valiant*, cuatro cruceros y diez destructores para patrullar a lo largo de la ruta marítima entre Australia y el Medio Oriente, que había sido incursionada por cruceros japoneses y salir al encuentro del portaaviones *Saratoga* y su escolta de tres destructores.



Si bien los acorazados y el crucero de batalla eran construcciones de la Gran Guerra (*), los primeros eran superiores a los de la Clase R, con los que contó Somerville en tiempos de las ofensivas japonesas en el Índico y además los tres buques ahora llegados habían sido modernizados. Por otra parte, tal como se ha mencionado, el arribo de naves escolta para la protección de los convoyes había posibilitado disponer de parte de los destructores de flota para operar con las unidades pesadas.

(*) *Queen Elizabeth*, terminado en 1915; *Valiant* 1916. Ambos: desplazamiento 32.000 toneladas, 37.000 con carga completa. Armamento 8 x 380 mm; 20 x 101,6 mm. Otros de menor calibre AA. Velocidad 24 nudos.

Renown, terminado en 1916. Desplazamiento 30.700 toneladas, 37.000 con carga completa. Armamento 6 x 380 mm; 8 x 113 mm; 24 x 40 mm; 64 x 20 mm. Velocidad 30 nudos.

Esta navegación tenía también propósitos de adiestramiento en conjunto de la recientemente reunida Flota Oriental y practicar el reabastecimiento de combustible en el mar como preparación para efectuar ataques aeronavales lejos de las bases habituales de aprovisionamiento.

Los británicos, al contrario de los estadounidenses, no habían desarrollado esa capacidad, por lo que sus buques dependían de los numerosos apostaderos y bases en distintas partes del globo. Cabe recordar que la persecución y posterior destrucción del *Bismarck* estuvo al borde del fracaso precisamente por esa falencia.

Del 24 al 26 de marzo se llevaron a cabo satisfactoriamente las maniobras de reposición de combustible de un grupo de buques tanques enviados al S de Ceilán. El 27 se produjo el encuentro con el *Saratoga*. Se llevaron a cabo prácticas de vuelo en el viaje de retorno a Trincomalee (*), donde arribaron el 2 de abril.

(*) Trincomalee, en Ceilán, era conocida por las tripulaciones como "Scapa Flow en Tecnicolor". Seguramente la base asiática debió tener sus restricciones para el descanso y esparcimiento de los hombres de la Flota Oriental, pero comparada con Scapa Flow, en las inhóspitas islas Orcadas en el N de Escocia, no hay duda que debió resultar bastante más agradable, aunque debió sentirse el rigor del clima tropical en naves no preparadas para operar en esas condiciones ambientales.

Acciones ofensivas

Sabang I. Según instrucciones del comandante del teatro, almirante Mountbatten, la flota zarpó de Trincomalee el 16 de abril de 1944 con la misión de atacar depósitos de combustible, un aeródromo y facilidades portuarias en Sabang, una isla en el extremo noreste de Sumatra, con el *Queen Elizabeth* como buque insignia.

La fuerza era una muestra de la participación naval aliada, dado que junto a las naves británicas operaba el portaaviones *Saratoga*, en préstamo por parte del comando americano del Pacífico Sudoeste; el acorazado francés *Richelieu* (*); la presencia holandesa estaba materializada por el crucero *Tromp* y un destructor. El crucero *Gambia* enarbolaba la enseña de Nueva Zelanda y cuatro destructores la de Australia.

(*) Antes de estar listo y por consiguiente no comisionado, el *Richelieu* había sido trasladado a Dakar el 18 de junio de 1940, ante la debacle militar francesa que condujo a la rendición y posterior armisticio. En ese puerto de África occidental contribuyó al rechazo del fallido intento de apoderarse del mismo (BCN N° 797 pág. 135). Pasó a los aliados después de los desembarcos en el N de África llevados a cabo en noviembre de 1942, tras lo cual fue sometido a un período de reparaciones en EE.UU. en el New York Navy Yard entre el 15 de febrero y agosto de 1943 para ser comisionado el 19 de noviembre de 1943. El 20 de noviembre arribó a Scapa Flow para integrarse a la Flota Metropolitana británica. En febrero de 1944 formó parte de la fuerza de cobertura de portaaviones que operaban en el N de Noruega. En marzo se dispuso su traslado a la Eastern Fleet, a la que se incorporó el 9 de abril de 1944.

Desplazamiento de diseño 40.000 toneladas; desplazamiento máximo 48.500 toneladas. Eslora 242 m. Velocidad 32 nudos. Armamento original: 8 cañones de 380 mm en dos torres cuádruples a proa; 9 de 152 mm en tres torres triples a popa; 12 de 100 mm y 16 de 37 mm AA. En el alistamiento en EE.UU. fueron eliminados estos últimos y reemplazados en el rol AA por 69 piezas de 40 mm Bofors y 37 de 20 mm Oerlikon, números variables según distintas épocas.

El ataque tuvo lugar el 19 de abril a cargo de aviones y la artillería de los acorazados. De cuatro depósitos de combustible, tres fueron incendiados; 3 aviones japoneses fueron abatidos y otros 24 destruidos en tierra. Las instalaciones portuarias fueron seriamente dañadas con la sola pérdida de un caza del *Saratoga* abatido por fuego AA.; bajo fuego de

Sabang, 19 de abril de 1944. Aviones japoneses ardiendo como consecuencia del ataque de aviones del *Saratoga* y el *Illustrious*.



la artillería costera, su piloto fue rescatado por el submarino *Tactician* apostado precisamente para esa misión.

A 0530, a unas cien millas del objetivo, los portaaviones comenzaron a lanzar la fuerza de ataque de 17 Barracuda y 13 Corsair del *Illustrious* y 11 Avenger, 18 Dauntless y 24 Hellcat del *Saratoga*. El grupo de este último arribó a Sabang a las 0700 y un minuto más tarde lo hicieron los aviones del *Illustrious*. La sorpresa fue total: no había cazas en el aire y la AA abrió fuego después de haber caído las primeras bombas.

Surabaya. Como el portaaviones americano debía regresar a los Estados Unidos para un período de reparaciones se coordinó acompañarlo hasta aguas de Java para lanzar un ataque aeronaval juntamente con el *Illustrious* sobre el puerto de Surabaya.

Esta operación fue concebida por sugerencia del almirante King, el supremo comandante naval de los EE.UU. que el SEAC, Lord Mountbatten, aceptó. El ataque sería lanzado desde las cercanías del golfo Exmouth, donde también la flota se reabastecería de combustible. Con una formación casi idéntica a la que había atacado Sabang, Somerville zarpó de Trincomalee el 6 de mayo, para arribar a destino nueve días más tarde. Después de reabastecerse la flota zarpó del golfo Exmouth esa misma tarde para tomar rumbo al punto de lanzamiento que, en previsión a una posible reacción por parte de los japoneses, fue fijado a 180 millas del objetivo. Esta distancia atravesando el ancho de Java superaba el radio de acción de los Barracuda (según unos) o demasiado grande para el "Barra" (según otros), razón por la cual el *Illustrious* embarcó Avenger en su lugar (*), máquina esta última superior a la primera y que terminaría por reemplazarla en la totalidad de los portaaviones británicos.

(*) Distintos historiadores coinciden en esta aseveración. Sin embargo las especificaciones del Barracuda indican un alcance de 686 millas; aunque bastante menor que las 2.530 del Avenger dicho valor parecería que hubiera sido suficiente. Cabe suponer que otras consideraciones, entre ellas las de márgenes de seguridad y la mayor velocidad del Avenger (430 km vs 360 del Barracuda), y la disponibilidad de ellos, hayan influenciado para el reemplazo, que en realidad fue de escuadrillas al embarcarse la 832 y la 845 con 9 Avenger cada una en reemplazo de la 810 y la 847, que retornaron al *Illustrious* para subsiguientes operaciones.

Sin haber sido detectada, la fuerza arribó al punto de lanzamiento a las 0630 del 17 de mayo. Cincuenta minutos después, 45 Avenger y Dauntless y 40 Hellcat y Corsair divididos en dos fuerzas de ataque tomaron rumbo al objetivo. Una de ellas debía atacar una



17 de mayo de 1944.
Ataque sobre Surabaya.

importante refinería y un conglomerado de talleres mientras que la otra haría lo propio con el arsenal naval y las naves surtas en el puerto.

La sorpresa fue total: no hubo cazas en el aire para interceptar y el fuego AA fue escaso e ineficaz. A las 0830 ambas fuerzas atacaron sus blancos en forma sincronizada. Desde el aire pareció que habían sido muy efectivos, en particular sobre el puerto, sin embargo al cabo de la guerra se comprobó sólo el hundimiento de una nave de 900 toneladas. Por otra parte la operación no significó graves daños para la refinería. Las pérdidas de los aliados se redujeron a un único avión. Después de haberse llevado a cabo la totalidad de los anavizajes, la flota se retiró al SW. En el *debriefing* se evaluó que la operación no había alcanzado un buen porcentaje de los objetivos. Hubiera sido necesario repetir los ataques durante la tarde, pero cuando Somerville tomó conocimiento de tal circunstancia ya era demasiado tarde.

El capitán Roskill, en su libro *The War at Sea*, hace notar que entonces era práctica en la Armada Real que el comandante de una fuerza no embarcara en un portaaviones porque se consideraba que el control de una flota se vería facilitado si estaba divorciado de las operaciones de vuelo y que el alojamiento del Estado Mayor del almirante y la necesidad de facilidades de comunicaciones adicionales necesarias en un buque insignia exigirían en demasía los medios de un portaaviones. El citado autor destaca que en el caso de la Armada de los EE.UU. era costumbre del comandante de la 3ª o la 5ª flota izar su insignia en un acorazado y que la del oficial en control táctico del cuerpo principal, generalmente la Fuerza de Tareas de portaaviones rápidos, era enarbolada en una de esas naves. Las desventajas mencionadas en cuanto a alojamientos, comunicaciones y otras se veían compensadas por el completo e instantáneo conocimiento del desarrollo de los acontecimientos.

Al respecto, me permitiré mencionar mi propia y muy modesta experiencia en oportunidad de ser jefe de Electrónica a bordo del *Independencia* en 1959-60. Los medios para las comunicaciones no diferían de los empleados en la II Guerra. El portaaviones disponía de equipos de VHF o MAF, después reemplazados por los UHFo UAF, en un número tal como ningún otro buque de la flota, probablemente duplicaba al que más tenía. Sin embargo, cuando embarcaba el almirante con su Estado Mayor no resultaban suficientes. En aquellos días cada equipo operaba en una única frecuencia controlada con un cristal y cualquier cambio de canal im-



Año 1944.
Corsair F4U-1A,
armado con una bomba
de 500 libras.

plicaba la del correspondiente y el reajuste de la sintonía en varias etapas, operación que llevaba su tiempo y que incluía la de los resonadores que permitían operar varios equipos con una única antena. También la asignación o reasignación de un equipo a determinado usuario significaba, además, realizar el correspondiente cambio en los tableros del sistema KHB, para la operación remota de cada canal desde distintas ubicaciones en la nave. Por razones de seguridad, para los canales correspondientes a las operaciones con aviones, en particular los afectados al TOCO (*Flyco*, Control vuelo), siempre había un equipo de reserva en la misma frecuencia listo a ser empleado como reemplazo en caso de averías que en aquellos transmisores y receptores valvulares se producían con mayor frecuencia. A pesar de extrañas negativas, finalmente logré copias de los planes de operaciones para la mañana y para la tarde. Con esa información durante la noche y a la hora del almuerzo, porque la “guerra” se interrumpía a mediodía (*), y con más razón durante la noche, procedíamos al cambio de frecuencias para los canales a ser empleados posteriormente, de otra manera no había equipamiento que alcanzase.

(*) En cuanto a la interrupción de la guerra a la hora del almuerzo, como en el manual de operaciones del buque figuraba la metodología de servir raciones en puestos de combate y a mí, joven teniente entonces del escalafón profesional (con fondo azul), no me convencía y dudaba de su factibilidad, le propuse al segundo comandante, que en 1960 era un personaje de buen trato y con sentido del humor, que alguna vez pusiéramos en práctica lo establecido en el citado manual para comprobar su funcionamiento. Me miró con expresión socarrona y me dijo algo así como que no complicara las cosas (en realidad fue más expresivo). Evidentemente no era cuestión de combatir en determinadas circunstancias. Me quedé pensando si en caso de un eventual conflicto podríamos llegar a un acuerdo con el oponente para respetar ciertas reglas de convivencia, tal como ocurrió durante un tiempo en el frente ruso-turco en la Gran Guerra (**).

(**) *“Nuestro guía había confundido el camino y nos encontramos de pronto a la entrada de una aldea rodeados de soldados turcos con los uniformes destrozados y aire feroz que gritaban a coro algo que a mí me pareció amenazador. Allí, el guía, nos dijo que pedían algunas provisiones. Repartimos algunos víveres y se les preguntó cuál era el mejor camino hacia las líneas enemigas. Nos lo indicaron con la mejor buena voluntad, pero al ver que arrancábamos precipitadamente hacia la próxima aldea, avanzada de los rusos, uno de los harapientos otomanos advirtió que en la aldea no encontraríamos a los rusos porque se habían marchado a una fiesta en un pueblo cercano. Así era en efecto. En el lugar no había un solo soldado ruso, y hasta la noche no regresaron, bastante bien bebidos algunos. Cuando les manifestamos nuestra sorpresa por aquella manera de proceder, que dejaba las posiciones a merced de un golpe de mano enemigo, exclamaron indignados: ¡Los turcos no son capaces de hacer una jugada tan sucia a camaradas! Cuando tenemos necesidad de ausentarnos o queremos dar un paseo, les avisamos, a fin de que se estén quietos. Y ellos, por su parte, hacen lo mismo. Hay buenas relaciones entre nosotros. Desde hace ya casi medio año no suena un tiro por aquí.”* De un corresponsal francés que en 1915 visitó ese frente. Mencionado por Gustavo Kroneberg en *La verdadera historia de la Guerra Europea*.

En cuanto a demoras en el conocimiento de las distintas situaciones por parte del comando, seguramente el avance de los nuevos medios de comunicación y enlace permite en la actualidad dicho conocimiento en tiempo real, en cualquier unidad debidamente equipada, en la que se encuentre el comandante de una fuerza.

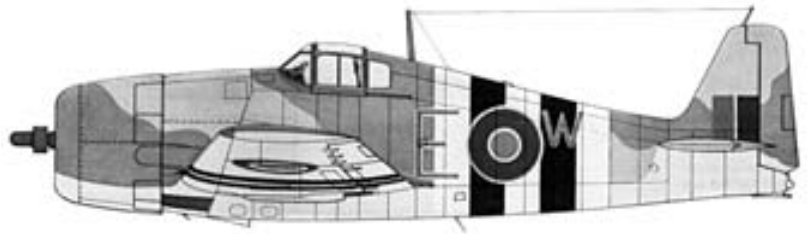
El *Saratoga* abandonó la fuerza británica el 18 de mayo, mientras que ésta puso rumbo a Ceilán adonde arribó después de haber navegado siete mil millas en tres semanas. El almirante Somerville reconoció la superioridad americana en el manejo de las tareas en la cubierta de vuelo.

Patrullaje en el Golfo de Bengala. Entre el 10 y el 13 de junio, el *Illustrious* llevó a cabo un “barrido” en esas aguas planificado como una operación de distracción como apoyo a la ofensiva americana en las Marianas. El CVE *Atheling* equipado con Seafire y Wildcat acompañó al portaaviones de flota como cubierta de vuelo de repuesto y para llevar a cabo patrullas con sus cazas, pero la disparidad de 12 nudos en velocidades relativas entre ambos reducía el valor práctico de la seguridad adicional en las operaciones de vuelo.

Refuerzos. El 12 de junio, zarparon de aguas europeas el *Victorious* y el *Indomitable*, con naves escolta y ocho submarinos para, vía el Mediterráneo y el Canal de Suez, tomar rumbo al Índico. En julio ambos portaaviones pasaron a formar parte de la Flota Oriental.

Port Blair. El 19 de junio, al mando del segundo comandante de la Flota Oriental, vicealmirante Sir Arthur Power, las unidades zarparon de Trincomalee para llevar a cabo un ataque sobre Port Blair en las islas Adaman, pero el tiempo no ayudó y fueron pocos los daños provocados por los aviones del *Illustrious*, que fue el único portaaviones participante.

Algunos aviones japoneses fueron destruidos por ametrallamiento en el aeródromo local y unas pocas embarcaciones de escaso tonelaje fueron hundidas por los bombarderos en picada. Como comparación con acciones en el Mediterráneo cuando en el ataque a Tarento decolaron de este mismo buque unas dos decenas de anticuados biplanos, en esta operación el *Illustrious* llegó a tener en el aire 53 de la dotación de 57 Corsair y Barracuda. La circunstancia de ser el único portaaviones significaba un serio riesgo porque un accidente en un anavizaje podía demorar más allá del límite de seguridad para permanecer en el aire en función del combustible remanente. Entonces, el tiempo para recobrar la totalidad de una fuerza tomaba una hora y por consiguiente un accidente en determinadas circunstancias podía conducir a la pérdida de un porcentaje del grupo aéreo. Debe recordarse que los portaaviones de entonces no tenían cubierta angulada, ni luces y espejos de anavizaje, inventos británicos de posguerra, y que el porcentaje de accidentes era considerable. En ocasiones superior al provocado por acción enemiga.



Grumman Hellcat F6F-3.

A principios de julio de 1944 la Flota Oriental recibió el importante aporte de los portaaviones *Victorious*, al cabo de su participación en aguas noruegas, e *Indomitable*, que había retornado a la actividad después de un período de reparaciones como consecuencia de los daños sufridos en el Mediterráneo.

Sabang II. El *Victorious* y el *Illustrious*, con tres acorazados, siete cruceros y diez destructores zarparon el 22 de julio de 1944 para un segundo ataque sobre Sabang en el extremo NW de Sumatra.

Con el fin de proveer adecuada defensa contra posibles ataques de aviones nipones sobre la fuerza, en el *Illustrious*, la mayor parte de los Barracuda fue reemplazada por una escuadrilla adicional de cazas, porque el plan preveía el bombardeo naval como acción primaria, por consiguiente no hubo participación aérea de ataque el día 25. Los Corsair se desempeñaron como *spotters* del fuego de acorazados, cruceros y destructores. Los cazas también llevaron a cabo tareas de reconocimiento fotográfico para la evaluación de los daños provocados

En el amanecer del 25 se iniciaron las acciones de ametrallamiento con los aviones sobre los aeródromos, donde encontraron pocos blancos. Los acorazados bombardearon el puerto y las instalaciones costeras. Los cruceros y destructores se aproximaron a la costa para batir artillería y puestos radar. Por su parte, el capitán R. G. Onslow, un prestigioso comandante de destructores, encabezó una fuerza de dos de éstos y el crucero holandés *Tromp*, para llevar a cabo un audaz ataque artillero a corta distancia sobre blancos costeros, atravesando la entrada del puerto y lanzando torpedos en el interior de éste.



“Grumman Wildcat V”
del arma Aérea de la Flota.

Somerville, conocedor del carácter de su antigua contraparte en el Mediterráneo Oriental y de cómo valoraba ciertas actitudes, le escribió al almirante Cunningham, entonces Primer Lord Naval, relatándole el éxito de la misión en la que algunos acorazados habían tenido la oportunidad de disparar sus cañones en combate por primera vez en la guerra, expresándole que seguramente le hubiera gustado ser testigo de “*como la más estimulante y espectacular visión, a la escuadrilla costera entrar al puerto, conducida por Dick Onslow*”.

Fueron hundidas dos naves de unas 1.500 toneladas y se infligieron daños considerables en depósitos de combustible y talleres en la zona del puerto. Los buques atacantes sólo sufrieron daños superficiales como consecuencia del fuego japonés; los cazas de los portaaviones mantuvieron a raya a máquinas niponas que intentaron atacar cuando la flota se retiraba.

Los Corsair del *Illustrious* abatieron 3 Ki 43 Oscars (*) y un Ki 21 Sally (*), mientras que un piloto del *Victorious* hizo lo propio con un cuarto caza. Fueron los primeros éxitos en combate aéreo de los Corsair embarcados en la Armada Real, aunque este avión había sido empleado por la Aviación Naval y el cuerpo de Infantería de Marina de los EE.UU. por casi 17 meses, en casi todos los casos operando desde bases terrestres.

Cabe recordar que la Armada americana consideró inicialmente al Corsair como no apto para operar en portaaviones. Fueron los británicos los que desarrollaron los métodos, en particular de anavezaje, para posibilitar su empleo a bordo.

(*) Nakajima Ki 43. Avión de caza que databa de 1940. Los 5.919 construidos fueron empleados en el transcurso de toda la guerra con participación activa al comienzo de la misma en Malasia, Java, Sumatra, posteriormente en la isla de Leyte y en la defensa de las islas Kuriles. Fue una de las máquinas utilizadas en misiones suicidas. No resultó muy exitoso como interceptor de bombarderos americanos. 1 motor de 14 cilindros y 1.150 HP. Peso vacío 1.910 kg; máximo peso de despegue 2.925 kg. Velocidad máxima 530 km/h; velocidad de crucero 440 km/h. Alcance 1.760 km. Techo 11.200 m. Tripulantes 1. Armamento 2 ametralladoras 12,7 mm; capacidad de bombas 250 kg.

Mitsubishi Ki 21-Ia. Bombardero que databa de 1940, aunque su diseño se inició en 1936. Se fabricaron 2.064 hasta septiembre de 1944 pero ya un año antes mostró signos de obsolescencia. Muy efectivo en el inicio de conflicto en Hong Kong, Filipinas, Indias Orientales y Malasia. 2 motores de 14 cilindros y 850 HP. Peso vacío 4.691 kg; máximo peso de despegue 7.492 kg. Velocidad máxima 432 km/h. Alcance 1.500 km. Techo 8.600 m. Tripulantes 7. Armamento 3 ametralladoras de 7,7 mm; capacidad de bombas 1.000 kg.

En cuanto a las características de los aviones empleados por los británicos, han sido informados en los Boletines que se indican para cada uno de ellos:

Fairey Barracuda, BCN N° 793, pág. 104; Fairey Firefly N° 793, pág. 105; Supermarine Seafire, N° 793, pág. 105; Supermarine Walrus, N° 795, pág. 546; Grumman F6F Hellcat (Gannet), N° 799, pág. 628; Grumman TBF Avenger, N° 799, pág. 630; Grumman Wildcat (Martlet), N° 799, pág. 627.

Por su parte el Chance Vought Corsair es reconocido como uno de los mejores cazas basado en portaaviones. 12.681 fueron construidos hasta 1952 y sus servicios se prolongaron hasta 1965. Llamado por los japoneses la “muerte silbante”, como consecuencia del sonido producido por la corriente de aire que pasaba en las entradas del radiador y su relación 11 a 1 de derribos en combate aéreo, acreditó más de 2.000 victorias en el transcurso de la II Guerra, para renovar sus excelentes cualidades en el conflicto en Corea en 1951. 1 motor de 18 cilindros y 2.450 HP. Peso vacío 4.074 kg. Peso máximo de despegue 6.350 kg. Velocidad máxima 671 km/h a 6.000 m. Alcance 1.633 km. Techo 11.247 m. Tripulantes uno. Armamento inicial: tres ametralladoras 12,7 mm en cada ala.

Voló por primera vez el 29 de mayo de 1940 y pocos meses más tarde se convirtió en el primer avión americano con una velocidad superior a los 400 nudos (644 km/h). El contrato inicial con la Armada de los EE.UU. fue por 584 F4U-1, cuya entrega comenzó en septiembre de 1942, la mayoría de ellos destinados a la Infantería de Marina y a escuadrillas navales con base terrestre debido a las dificultades registradas para operar en portaaviones. Las primeras misiones operativas fueron llevadas a cabo por la escuadrilla VMF-124 de la Infantería de Marina en febrero de 1943. El F4U-1C fue armado con dos cañones de 20 mm en cada ala en reemplazo de las seis ametralladoras, mientras que el F4U-1D fue propulsado por un motor R-2800-8W con inyección de agua y provisto de montajes para ocho cohetes debajo de las alas o dos bombas de mil libras (454 kg). 1.977 Corsairs fueron provistos al Arma Aérea de la Flota de la 'Armada Real' en versiones Mk I a IV y otros 425 a la Armada de Nueva Zelanda. En las versiones Mk II a IV de la marina británica, la longitud de las alas fue recortada en 20 centímetros para facilitar su estiba en portaaviones, precediendo a sus contrapartes americanas en su empleo a bordo, llevando a cabo su primera operación en abril de 1944. Durante 1943, doce F4U-1s fueron modificados a F4U-2 equipados con radar, mientras otros denominados F4U-P1 estaban capacitados para reconocimiento fotográfico. La producción de posguerra siguió con los modelos F4U-5 que en la versión 5N alcanzó los 470 nudos (756 km/h) y F4U-6 y F4U-7 que operaron en la guerra de Corea y continuaron prestando servicio en las Armadas de la Argentina y Francia.

La dotación aérea del *Victorious* estaba integrada por las escuadrillas 1834 y 1836 ambas con 14 Corsair II, que en conjunto formaban el Ala 47 de cazas; y la 1638 con 11 Corsair II.

La del *Illustrious* por las escuadrillas 1830, 1833 y 1837 con 14 Corsair II cada una y la 810 con 9 Barracuda.

Después de las operaciones sobre Sabang, el *Illustrious* partió rumbo a Sudáfrica, para un período corto de reparaciones, el primero al cabo de un año. También partió rumbo a Europa el acorazado *Richelieu*, arribando a Tolón el 10 de septiembre para ser más tarde sometido a reparaciones en Gibraltar.

El 8 de agosto ocurrió un accidente que privó a la Flota Oriental del concurso del acorazado *Valiant*, que sufrió importantes daños cuando el dique flotante en Trincomalee colapsó repentinamente. Alguna vez en estos relatos se han mencionado los casos de buques con buena o poca suerte. El *Valiant* fue considerado entre estos últimos. Permaneció inactivo durante mucho tiempo como consecuencia del ataque de hombres rana italianos en el puerto de Alejandría en diciembre de 1941. Después de sufrir el extraño accidente mencionado y sometido a reparaciones de emergencia intentó regresar por el camino más corto vía Suez y el Mediterráneo pero, debido a su calado, varó el 21 de octubre en el extremo S del canal para finalmente retornar por la larga ruta de El Cabo y arribar a Gran Bretaña en enero de 1945. Sus reparaciones fueron canceladas al producirse la victoria en Europa.

Cambio de comando. El segundo ataque sobre Sabang fue la última operación planeada y conducida bajo el almirante Somerville. El 23 de agosto fue reemplazado en el comando de la Flota Oriental por el almirante Sir Bruce Fraser. Somerville fue destinado a Washington como representante del Almirantazgo.

Sumatra. El 29 de agosto, bajo el comando de C. Moody, contraalmirante portaaviones, el *Indomitable* y el *Victorius* llevaron a cabo un ataque sobre Emmahaven e Indaroenng.

La dotación aérea del *Indomitable* estaba constituida por las escuadrillas 1839 y 1844 con 12 Hellcat I, cada una que formaban el Ala de Caza N° 5 y las escuadrillas 815 y 817 con 12 Barracuda II que con un total de 24 formaban el Ala Torpedera, Bombardeo y Reconocimiento N° 12.

La del *Victorious*: escuadrillas 1834 y 1836, con 14 Corsair cada una y escuadrilla 822 con 21 Barracuda.

En el puerto de Emmahaven, el ataque no fue muy redituable porque sólo se produjeron daños en dos naves que en total sumaban 6.000 toneladas. En cambio el ataque de los Barracuda sobre la fábrica de cemento en Indaroenng redujo su producción por varios meses. No hubo oposición aérea por parte de los japoneses.

El 18 de septiembre, los dos portaaviones atacaron un importante centro ferroviario en Sigli en el norte de Sumatra. Aunque provocaron daños, tanto el contraalmirante Moody



18 de septiembre de 1944. Vought Corsair a bordo del *Victorious*, previo al despegue para atacar el centro ferroviario en Sigli, Sumatra.

como el almirante Fraser no se sintieron satisfechos con el desempeño de las dotaciones y procedieron a poner en marcha un intenso período de adiestramiento para elevar el rendimiento en el empleo de las armas.

Caben dos reflexiones al respecto: 1. El personal del Arma Aérea de la Flota se había incrementado sustancialmente en poco tiempo y las dotaciones no habían tenido los largos períodos de adiestramiento y las experiencias acumuladas de los "veteranos" que se desempeñaron en los primeros años de la guerra. 2. Como consecuencia del limitado alcance de los aviones de exploración, que operaban al límite de su autonomía, las tripulaciones aéreas de ataque no tenían suficiente información previa de los objetivos a atacar. Recuérdese el grado de preparación y conocimientos anteriores a la "Operación Tungsten", el exitoso ataque aeronaval sobre el acorazado *Tirpitz*.

Archipiélago de las Nicobar. "Operación Millet". El 15 de octubre, el almirante Powers zarpó con los dos portaaviones, el crucero de batalla *Renown*, cuatro cruceros y diez destructores para llevar a cabo una incursión sobre las islas Nicobar. El propósito de la misma era tratar de distraer la atención japonesa de los desembarcos en las Filipinas que los americanos llevarían a cabo cinco días después. Entre el 17 y el 19 se realizaron varios ataques aéreos.

Las escuadrillas 1834 y 1836, equipadas con 19 y 18 Corsair II, respectivamente, y la 822 con 21 Barracuda, constituyeron la dotación aérea del *Victorious*; mientras que la del *Indomitable* fue la misma que la disponible en los ataques sobre blancos en Sumatra.

El 17 de octubre, los Barracuda del *Indomitable* hundieron una pequeña nave y dañaron edificios de los cuarteles mientras que Corsair del *Victorious* ametrallaron aeródromos y baterías AA. Los Hellcat se desempeñaron como *spotters* del bombardeo naval. Aunque no hubo oposición aérea, las baterías AA derribaron un Barracuda y dos Corsair.

Después de los ataques de ese día la flota se desplazó a un punto desde el cual se podían lanzar aviones sobre Sabang, pero las condiciones meteorológicas impidieron concretar esta operación.

El 19 de octubre se repitieron las operaciones sobre las Nicobar, mediante bombardeo naval, con los Barracuda y Corsair atacando naves que navegaban entre las islas. En es-

ta ocasión hubo oposición aérea de los japoneses y los Corsair inicialmente y luego los *spotting* Hellcat, abatieron siete Ki 43 con la pérdida de dos Corsair y un Hellcat. Esta operación puso en evidencia dos aspectos.

1. Fue la primera vez que la Flota Oriental permaneció por más tiempo en aguas próximas a costas dominadas por los japoneses, lo cual revelaba que los británicos habían recuperado el dominio del Índico.
2. Que aparte de causar escasos daños, la incursión no logró el objetivo de distraer al enemigo de la amenaza principal desde occidente. Incluso se llegó a la conclusión que un asalto anfibio a través del Golfo de Bengala, como había considerado Mountbatten, no hubiese significado disminución apreciable alguna de la fortaleza nipona para enfrentar a los americanos avanzando desde el Pacífico central (Nimitz) y desde el su-doccidental (Mac Arthur).

Efectivamente, al cabo del conflicto se conocieron las evaluaciones y directivas japonesas respecto al teatro del SE asiático. Consideraron los nipones que la Flota Oriental bajo mando británico no era lo suficientemente fuerte como para significar un desafío para sus posesiones en ese teatro; ni esperaban una ofensiva anfibia a gran escala (como había planeado Mountbatten, más tarde privado de los medios de desembarco para ser enviados a Europa). Que ellos consideraban el Pacífico como el escenario decisivo, está claramente expuesto en una directiva secreta dada conocer por el almirante Koga el 8 de marzo:

“La flota combinada [...] encarará sus operaciones en el Pacífico [...] donde se debe sostener la máxima potencialidad de todas nuestras fuerzas para encontrar y destruir el enemigo y mantener nuestra posición en áreas vitales [...] Si en el transcurso de estas operaciones tiene lugar una acción ofensiva importante en el SE asiático por parte del enemigo, si la situación en el Pacífico lo permite, serán destacados refuerzos aéreos para la destrucción de la fuerza de ocupación y la flota enemiga [...] Deben formularse evaluaciones para asegurar que esta diversión no impida sustancialmente disponer de fuerzas para una batalla decisiva en el Pacífico”.

Durante los siguientes dos meses no hubo operaciones en la que participaran los portaaviones. En ese lapso tuvo lugar un muy intenso período de adiestramiento de las alas de ataque al producirse el reemplazo de los Barracuda por los Avenger en todos los portaaviones de flota, avión que con características distintas obligaron a aprender no sólo la operación de la nueva máquina en sí, sino también a reconsiderar las metodologías en su empleo operativo.

Durante ese período el *Illustrious* retornó de su etapa de reparaciones en Durban y el *Indefatigable* arribó procedente de la Flota Metropolitana. Ahora con cuatro portaaviones la Flota Oriental pasó a disponer de 230 aviones modernos embarcados. También hubo un traslado importante y significativo, cuando el almirante Sir Philip Vian, después de una brillante carrera en destructores y cruceros, que venía de comandar el grupo de portaaviones CVE en los desembarcos en Salerno, pasó ser contraalmirante portaaviones en la Flota Oriental.

Vian irrumpió en el conocimiento público en 1940 cuando siendo comandante del destructor *Cossack* abordó el buque de apoyo *Altmark* para rescatar en aguas noruegas prisioneros británicos provenientes de los hundimientos de mercantes por el acorazado *Graf Spee* que habían sido ocultados en tanques vacíos de combustible para eludir las inspecciones de ese país entonces neutral. Posteriormente fue protagonista de numerosos eventos en la guerra que llevaron a expresar a un cronista: *“A tan formidable fuerza de portaaviones (*) se agregó un formidable comandante”.*

(*) Formidable según parámetros británicos, porque para entonces resultaba realmente pequeña en relación a las fuerzas de tareas equivalentes de los americanos en el Pacífico. Pero no hay duda alguna respecto de la segunda afirmación.

Belawan Deli. Con su insignia en el *Indomitable*, Vian, el 20 de diciembre, intentó llevar a cabo un ataque sobre la refinera de Pangkalan Brandan en Sumatra, pero la fuerza de ataque de 27 Avenger, Corsair y Hellcat que decolaron del portaaviones mencionado y el *Illustrious*, debieron abortar la misión debido a las condiciones del tiempo, procediendo a atacar el objetivo secundario, el puerto de Belawan Deli en condiciones de baja visibilidad

por la presencia de nubes bajas e intensos chubascos; como consecuencia los resultados fueron modestos. Los cazas atacaron los aeródromos en las cercanías de Sabang destruyendo aviones japoneses en tierra. No hubo pérdidas propias.

Las dotaciones aéreas: *Illustrious*: escuadrillas 1830 y 1833 con 18 Corsair cada una y la 854 con 21 Avenger II. *Indomitable*: Escuadrillas 1839 y 1844 con 15 y 14 Hellcat I, respectivamente y la 857 con 21 Avenger II.



4 de enero de 1945.
Aviones Avenger rumbo
a las refinerías en
Pangkalan Brandan.

Pangkalan Brandan. El 4 de enero de 1945, en esta ocasión con los portaaviones *Indomitable*, *Victorious* e *Indefatigable*, se concretó el anteriormente fracasado ataque sobre este objetivo por las razones apuntadas. Antes de la intervención de los bombarderos, los Corsair y Hellcat procedieron a neutralizar los aeródromos nipones. Llevada a cabo en excelentes condiciones del tiempo la operación resultó un completo éxito. La refinería sufrió importantes daños y su producción se vio considerablemente reducida como consecuencia de las bombas de los Avenger y los cohetes de los Firefly. Por su parte los cazas derribaron doce aviones en combate

mientras que otros veinte de distinto tipo fueron destruidos en tierra, ametrallamiento mediante. Se perdió un Avenger cuya tripulación fue rescatada.

Algunos autores han considerado esta operación como un ensayo para un próximo ataque de mayor envergadura sobre Palembang.

Dotaciones aéreas: *Indomitable*, igual que en la anterior misión sobre Belawan Deli. *Victorious*: escuadrillas 1834 y 1836 con 16 Corsair cada una y escuadrilla 849 con 21 Avenger II. *Indefatigable*: escuadrillas 887 y 894 con 16 Seafire FIII y LIII respectivamente, constituyendo el Ala N° 24 de Cazas Navales; escuadrilla 888 con 6 Hellcat PRI (F6F-3P) y escuadrilla 820 con 21 Avenger II.

Palembang. Después de acordarse la intervención británica en el Pacífico, un teatro de operaciones exclusivo de los EE.UU., la principal fuerza de ataque de la Flota Oriental: portaaviones *Illustrious*, *Indefatigable*, *Indomitable* y *Victorious*, el acorazado *King George V*, tres cruceros y diez destructores, zarpó definitivamente de Trincomalee el 16 de enero de 1945 con rumbo a Sydney (Australia). Ese desplazamiento fue aprovechado para atacar las instalaciones petroleras en Palembang, Sumatra, que fue considerado como el más grande y destructivo operativo aeronaval realizado por los británicos en el sudeste asiático.

Pladjoe. El ataque sobre esta refinería debió ser pospuesto del 22 al 24 de enero debido a las malas condiciones del tiempo en la zona de lanzamiento. Ese día, 43 Avenger armados con 172.500 libras de bombas apoyados con doce Firefly dotados con cohetes, con la escolta de 50 cazas, atacaron el objetivo. Como medida preventiva contra la reacción de los cazas japoneses cuatro Avenger y parte de los cazas de escolta atacaron los aeródromos cercanos. La coordinación del ataque fue particularmente exitosa; no hubo en el aire cazas enemigos antes del ataque y la AA no abrió fuego sino cuando los Avenger y los Firefly habían iniciado sus picadas.

Un riesgo adicional, que aparentemente no había sido considerado, fue la presencia de globos cautivos, que no causaron pérdidas en esta primera misión.

Como consecuencia del ataque la producción de esta refinería se redujo la mitad en los siguientes tres meses y la mayor parte del combustible almacenado fue incendiado.

A pesar de la destrucción de 34 aviones en tierra, no se pudo impedir el despegue de varios cazas de los que catorce fueron derribados. La AA causó averías en varios bombar-

deros con la pérdida de dos Avenger, una de cuyas tripulaciones fue rescatada. El Arma Aérea de la Flota sufrió la pérdida de siete máquinas por diversas causas. En Pladjoe, uno de los grandes buques tanques nipones sobreviviente fue dañado más allá de toda reparación posible.

Soengí Gerong. El 29 de enero se llevó a cabo un ataque aún más exitoso en la refinería Soengí Gerong, también en el área de Palembang. Como en el ataque a Pladjoe el punto de reunión y formación de los bombarderos Avenger resultó ser un área muy provista de defensas AA que causaron bajas, en esta ocasión se adoptaron las prevenciones del caso para no repetir el error, mientras que los cazas concentraron sus ametrallamientos en los dos principales aeródromos. Dos Avenger de los 46 participantes se perdieron como consecuencia de los globos cautivos a pesar que los Firefly los atacaron previamente con cohetes. La precisión del bombardeo se puso en evidencia cuando la producción de la refinería se redujo a cero en los siguientes dos meses (otros autores indican los siguientes seis) y cuando se reinició, fue una mera fracción de las magnitudes previas al ataque.



24 de enero de 1945.
Ataque sobre Palembang,
Sumatra.

El ametrallamiento de los aeródromos significó la destrucción de 38 máquinas en tierra, mientras que aproximadamente otros treinta fueron abatidos por los cazas escolta; como contrapartida varios Avenger fueron derribados por aviones japoneses. En total 16 máquinas navales se perdieron sobre el área de ataque como consecuencia de acción enemiga.

Cuando el ataque se encontraba en pleno desarrollo, la flota fue avistada por aviones exploradores nipones. Un Ki.46 Dinah(*) fue derribado por un Seafire mientras que a los Corsair se les escaparon otros dos. El contraataque aéreo contra la flota se materializó cuando la totalidad de los aviones habían regresado a sus buques. Siete bombarderos Ki.21 Sally se aproximaron a baja altura, pero todos cayeron víctimas de las defensas sin producir daño alguno. Los Seafire del Ala 24 de Caza derribaron cinco de ellos y los dos restantes fueron presa de un Corsair y un Hellcat. Este último fue catapultado con el enemigo a la vista y después de compartir el derribo de un Ki 48 Lily (***) con un Seafire, otro fue abatido antes que el Hellcat debiera retornar seriamente averiado por la artillería AA del *King George V*. La única avería producida en los portaaviones fue como consecuencia de dos proyectiles de 5,25 pulgadas disparados por el acorazado que provocaron algunos heridos y daños en la cubierta de vuelo y la isla.

(*) Mitsubishi Ki 46. Considerado el mejor avión japonés de reconocimiento de largo alcance. Aerodinámicamente perfecto, era más rápido que cualquier caza aliado hasta 1944 y ha sido evaluado como uno de los grandes aviones nipones de todos los tiempos. Las 1.742 unidades construidas prestaron servicio desde julio de 1941 hasta el final de la guerra. Dos motores de 14 cilindros y 1.050 HP. Peso vacío 3.263 kg; peso máximo de despegue 5.050 kg. Velocidad máxima 604 km/h; velocidad de crucero 400 km/h. Alcance 2.100 km. Techo 10.830 m. Tripulantes 2. Armamento 1 ametralladora de 7,7 mm.

(**) Kawasaki Ki 48. Bombardero liviano del Ejército que entró en servicio en China en 1940 donde, ante la ausencia de oposición aérea, pudo operar con mucha efectividad pero mostró sus falencias cuando debió enfrentar los evolucionados interceptores de los aliados. Carente de suficientes armas fue fácil presa de los mismos. La producción cesó en 1944 cuando 1.408 Ki 48 habían sido construidos. 2 motores de 14 cilindros y 950 HP. Peso vacío 4.050 kg; peso máximo de despegue 6.050 kg. Velocidad máxima 480 km/h; velocidad de crucero 350 km/h. Alcance 2.400 km. Techo 9.500 m. Tripulantes 4. Armamento 3 ametralladoras de 7.7 mm; capacidad de bombas 400 kg.

Las dotaciones aéreas fueron:

Indomitable (buque bandera): Escuadrillas 1839 y 1844 con 15 y 14 Hellcat respectivamente, y la 857 con 21 Avenger II.

Illustrious: Escuadrillas 1830 y 1833 con 16 Corsair cada una y la 854 con 21 Avenger I y II; *Indefatigable*: escuadrillas 887 y 894 con 24 Seafire FIII y 16 LIII respectivamente, escuadrilla 1770 con 12 Firefly I y la escuadrilla 820 con 21 Avenger II.

Victorious: Escuadrillas 1834 y 1836 con 18 y 16 Corsair respectivamente, escuadrilla 849 con 21 Avenger II y dos Walrus para rescate.

Indefatigable: Escuadrillas 887 con 24 Seafire FIII y 894 con 16 Seafire LIII; escuadrilla 1770 con 12 Firefly I y escuadrilla 820 con 21 Avenger II.

Las pérdidas aéreas japonesas alcanzaron a unos 140 aviones como consecuencia del ametrallamiento en tierra y en acción con los cazas escolta y la patrulla aérea de combate de la flota.

Con un costo de 25 aviones (*), los grupos aéreos habían cortado la producción de nafta de aviación en Sumatra en un 35% de su nivel normal, en una época que en Japón se notaba la aguda falta de combustibles de todo tipo. Para los historiadores británicos, fueron incalculables los efectos de esa escasez en las campañas en Birmania, Filipinas, China y Okinawa, pero es probable que los tres ataques llevados a cabo por el Arma Aérea de la Flota en enero de 1945 sobre Pangkalan Brandan, Pladjoe y Soengi Gerong fueron las más grandes contribuciones para la victoria final de la flota británica en oriente.

(*) Otros autores hacen ascender las pérdidas a 16 aviones en combate y 25 por otras causas.

Nueve tripulantes de los que cayeron en manos de los nipones fueron asesinados a sangre fría varios meses más tarde.

Para los británicos fue la primera oportunidad en la que una operación fue llevada a cabo con cuatro portaaviones de flota.

El 4 de febrero de 1945, el cuerpo principal de las naves británicas, portaaviones *Illustrious*, *Indefatigable*, *Indomitable* y *Victorious*, el acorazado *King George V*, los cruceros *Argonaut*, *Black Prince* y *Euryalus* y diez destructores, llegó al puerto occidental australiano de Freemantle del que posteriormente zarparon rumbo a Sydney, donde arribaron entre el 10 y el 11 de febrero. Allí se unieron el acorazado *Howe*, los cruceros *Gambia* y *Swiftsure* y cuatro destructores, que como “British Pacific Fleet” intervendrían activamente en las etapas finales de la lucha contra Japón. ■

Bibliografía

Correlli Barnett
Engage the Enemy More Closely

Julian Thompson
The War at Sea

S.W. Roskill
The War at Sea

Cajus Becker
The German Navy

V. E. Tarrant
The Last year of the Kriegsmarine

Melanie Wiggins
Aventuras en Submarinos

Alfred Price & Rikyu Watanabe
Agressors. Patrol Aircraft vs Submarines

Norman Palmer & Rikyu Watanabe
Agressors. Carrier Power vs Fighting Ships

Robert Lawson & Barret Tillman
Carrier Air War

David Brown
Carrier Operations in World War II

Viscontea
Aviones

Enzo Angelucci
Aeroplanes

H. P. Willmott
Warships

John Pimlott
World War 2 in Photographs

Jane's. Fighting Ships of World War Two

Revista La Marina N° 77