

El avión torpedero en el ataque Por Guillermo Carrero Carre

Teniente de Navío (Torpedista)

(CONCLUSIÓN)

11. REACCION ANTIAEREA DE LOS BUQUES ATACADOS

Consideraremos el caso de que sea uno solo el buque atacado, y vamos a hacer algunas consideraciones sobre el modo en que éste debe emplear sus armas para oponer la máxima reacción:

1.º Distancia de lanzamiento de los aviones.

Aunque normalmente oscilará entre los 3.000 y los 4.500 metros, puede descender algunas veces a los 2.500, en cuyo caso pueden intervenir en la reacción las ametralladoras de calibre inferior a 30 mm. Las de calibre 37 y 40 deben emplearse en cualquier caso, pues aunque el avión se encuentra a distancia superior a la eficaz de estas armas, un tiro afortunado puede alcanzar el blanco.

2.º Valores del ángulo de posición.

Aun en el caso de que el avión inicie el picado a una distancia de 2.500 metros y cota de vuelo de 2.000 metros, los cañones navales podrán siempre intervenir, ya que los valores del ángulo de posición son reducidos. Por otro lado, al ser pequeña la variación de este ángulo, la puntería no ofrecerá ninguna dificultad.

3.º Duración del fuego.

Es evidente que el ataque se desarrolla en un tiempo muy breve, por lo cual todo debe estar ordenado con anterioridad al avistamiento e interviniendo, desde luego, los cañones navales.

4.º proyectiles a emplear.

Como al aumentar la cota de vuelo ya no tiene efecto ninguno el pique, se debe emplear solamente la espoleta de tiempos con proyectiles de gran capacidad.

5.º Direcciones de tiro y disposiciones de la artillería antiaérea.

En un ataque de esta naturaleza no hay que olvidar la probabilidad de que por maniobra del avión o por maniobra del buque pueda cambiar la banda por donde la artillería tenga que actuar. En estas condiciones, la situación de la artillería y de la dirección de tiro debe prever este caso, para evitar que la reacción antiaérea pueda decrecer sensiblemente por una maniobra de esta naturaleza. También debe tenerse en cuenta la posible necesidad de tener que batir simultáneamente a dos adversarios, uno por cada banda.

6.º Empleo de la artillería.

Por lo que se refiere a cañones antiaéreos, éstos deben entrar inmediatamente en acción y con el máximo ritmo de fuego, y en cuanto a cañones para tiro rasante, debe contarse con su intervención cuando se trate de calibres inferiores a 150 milímetros.

La inferioridad de los cañones rasantes respecto a los antiaéreos se manifiesta únicamente en una menor celeridad de tiro, ya que además hay que tener en cuenta la graduación de la espoleta, operación que no se realiza automáticamente, como ocurre con los cañones antiaéreos. En estas condiciones será preferible tener preparados grupos de proyectiles con espoletas graduadas con anterioridad, lo que origina en consecuencia un fuego de barreras.

El número y posición de éstas está en relación con el número de salvas que pueden dispararse durante el ataque, debiendo preverse siempre una poco antes de la posición de lanzamiento, y como éste ocurre generalmente a distancias de

2.500 a 3.500 metros, la salva se disparará con un alcance de 3.700.

Para los cañones con los que se prevea que sólo pueden hacerse tres o cuatro salvas se emplearán en estas condiciones; pero cuando se trate de cañones que permitan efectuar un número más elevado, se puede prever otra barrera, donde el avión verosímilmente iniciará el picado.

12. REACCION DE LA PROTECCION ACTIVA EXTERIOR. PROTECCION DEL BUQUE DE LINEA (fig. 13)

En el número anterior nos referimos únicamente al mejor modo de utilizar la protección activa interna que lleva consigo todo buque de guerra. Sin embargo, este caso no será el que ocurra generalmente en la práctica, ya que lo normal será el ataque de aviones torpederos a una escuadra más o menos armónicamente organizada, o por lo menos a un buque de línea que lleve su correspondiente escolta. En ambos casos los buques de línea no llevan solamente la protección activa interna, como la artillería antiaérea, ametralladoras, etc., y la protección pasiva interna, como son la coraza, las cubiertas blindadas, los bulges, etc., sino que además irán defendidos contra estos ataques por medio del empleo de otros buques ligeros, los cuales, mediante su artillería antiaérea y su posición relativa respecto al buque de línea, teniendo en cuenta las características de los torpedos, condiciones meteorológicas del mar, viento, luz, etc., harán que aquél sea muy difícilmente alcanzado por los torpedos.

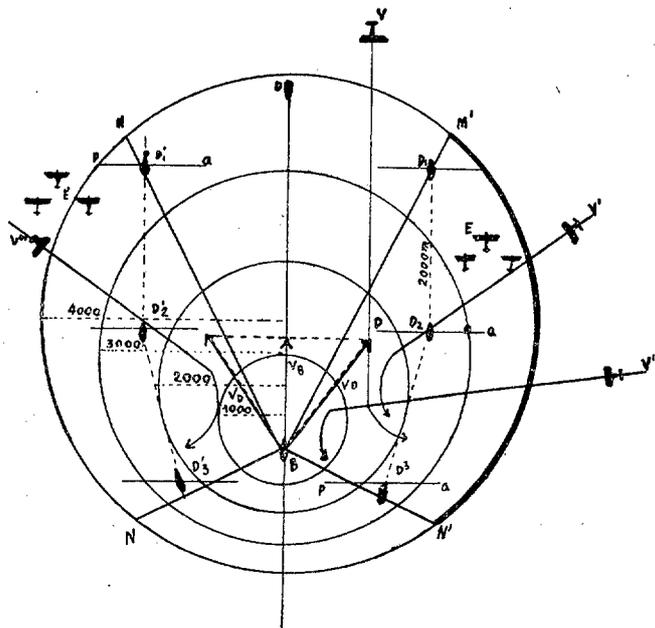


Figura 13.

Veamos cuál es la formación más conveniente para defender contra los aviones torpederos un buque de línea. Supongamos el caso de un buque *B* que navega a 25 nudos, y teniendo en cuenta que las carreras de los torpedos que se emplean en esta clase de ataques oscilarán entre los 1.000 y 4.000 metros para velocidades de éstos del orden de 48 nudos, vamos a pintar la zona peligrosa del buque *B*. No cabe duda que si nosotros ocupamos permanentemente, mediante el empleo de unidades ligeras dotadas de un fuerte armamento anti-aéreo, esta zona peligrosa, el ataque será difícilmente realizable, ya que los aviones tendrán que lanzar sus torpedos muy próximamente a los puntos que ocupan estas unidades.

En la figura vemos las zonas peligrosas del buque para las carreras de torpedo de 1.000, 2.000, 3.000 y 4.000 metros. La protección antes dicha la ejecutan los destructores *D*₁, *D*₂, *D*₃, *D*₁', *D*₂', *D*₃', colocados como indica la figura; destructores que además ejecutarán un zigzag tal con relación al buque *B* que se muevan relativamente según las rectas *PQ*, normales al rumbo de marcha. Por último, y para impedir un ataque muy cerrado por la proa, se colocará el destructor *D*, el cual se mantendrá siempre en esa posición relativa respecto al buque *B*.

En estas condiciones, veamos qué ocurriría si atacasen los cuatro aviones *V*, *V*', *V*'' y *V*'''', según los métodos antes di-

En la figura se indican las escuadrillas de cazas *E* y *E*', que pertenecen a un portaviones afecto a la línea de buques de combate.

13. EMPLEO TACTICO DEL AVION TORPEDERO EN EL COMBATE NAVAL DIURNO (fig. 14)

En todo combate naval hay que tener en cuenta dos acciones: fuego y maniobra. Con la primera se realizan los efectos destructores sobre el enemigo, y con la segunda se procura que estos efectos den el máximo rendimiento a los buques propios y el mínimo a los del adversario.

Lógicamente, para que la maniobra pueda ejecutarse es preciso contar con medios que obliguen al enemigo a moverse según nuestros deseos, o bien que permita los movimientos propios con las mayores garantías de seguridad posible, pudiendo conseguir mediante estas operaciones la mejora de la posición táctica propia, el aumento o disminución de la distancia al enemigo, la pérdida del contacto, etc. Estos medios son las cortinas de ocultación y los ataques de torpedos, ocurriendo en la práctica casos en que quizá no se pueda emplear más que este último.

El ataque de torpedos, cuya principal característica es la "oportunidad", es decir, su ejecución en el momento debido,

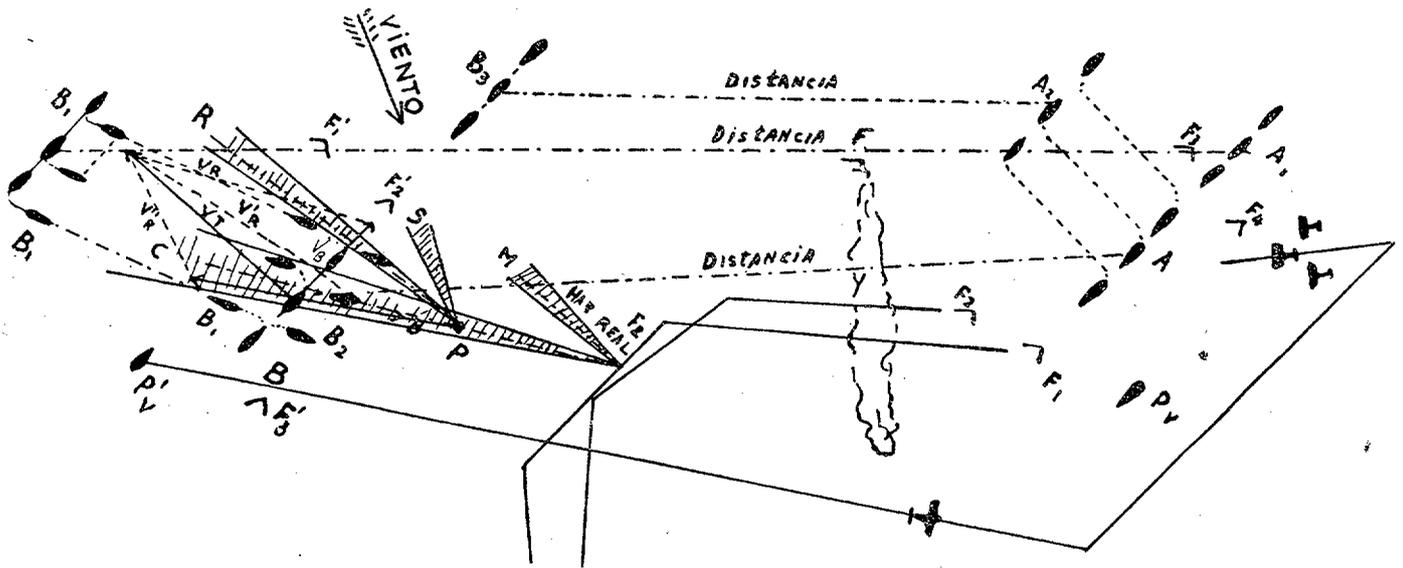


Figura 14.

chos, tres por una banda y otro por otra, siguiendo dos de ellos el sistema de ataque a rumbo cualquiera, otro a rumbo de colisión y otro a rumbo paralelo de vuelta encontrada, es decir, según las derrotas que se indican. Como vemos, todos ellos tienen que lanzar después de pasar entre dos buques de escolta y a unas distancias de éstos próximas a los 1.000 metros, siendo batidos por un enorme fuego anti-aéreo, ya que no solamente será el del buque *B*, sino además el de los destructores *D*₁, *D*₂, *D*₃, etc.; fuego en el cual tendrán un papel importante las ametralladoras pesadas, que a distancia de 1.000 metros desarrollan un tiro muy eficaz.

Como vemos, el ataque tendrá difícil éxito, aun en el caso de que los aviones aprovechen las condiciones meteorológicas del momento, crepúsculos, etc., ya que siempre habrá unos destructores colocados entre el sol y el buque *B*, los cuales, al descubrir los aviones, darán la alarma al buque de línea.

Una última protección de esta clase de buques tenemos que considerar hoy día, en que, como consecuencia de las enseñanzas de la guerra actual, se ha demostrado la capital importancia de la protección aérea de las escuadras por medio del empleo de portaviones. La exploración aérea que mantiene y realiza esta clase de buques hará que no sólo sean los destructores los que dificulten mucho el lanzamiento, sino que los aviones, para poder llegar a la posición de lanzamiento, habrán tenido que luchar con anterioridad con la caza propia.

se puede realizar empleando destructores o aviones, siendo más ventajoso y eficaz el empleo de estos últimos, ya que hoy día, dadas las altas velocidades de los acorazados, será muy difícil, en cuanto exista un poco de mar, que el destructor consiga alcanzar en breve tiempo su posición de ataque, condición principalísima para esta clase de operaciones, y pasar de ésta a la de lanzamiento; mientras que, por el contrario, el avión, con velocidad cinco o seis veces superior a la del destructor, y sin que puedan influir los efectos de la mar, siempre podrá estar dispuesto para desempeñar esta misión, y en un tiempo muy breve.

Lógicamente, si los aviones consiguen llegar a posición de lanzamiento, la Flota enemiga se verá obligada a adoptar una de estas dos soluciones:

1.ª Maniobrar a los torpedos mediante una evolución para evitar los impactos. Caso en que, por tanto, hemos conseguido el efecto deseado, ya que la acción de fuego del enemigo será menor.

2.ª Continuar a rumbo, exponiéndose en este caso a sufrir graves pérdidas por el gran número de torpedos lanzados por las escuadrillas, los cuales pueden destruir un buen número de unidades, consiguiéndose también en este caso una disminución de los efectos destructores del enemigo.

Veamos cómo se desarrollaría una operación de esta naturaleza en un caso de flotas combatiendo en retirada:

La flota A , representada esquemáticamente por tres buques, que no puede afrontar combate artillero con la B , se bate en retirada, tratando, como es natural, de aumentar la distancia lo más posible para romper el contacto.

Durante la guerra pasada, las operaciones que hubiera realizado el almirante de A hubieran sido, sucesivamente, las siguientes:

1.^a Colocar una flotilla de destructores F por la aleta de barlofuego, en una posición tal que, dada la dirección del viento reinante durante el combate, la flotilla emitiese una cortina de humos como la indicada en la figura, cubriéndose de esta manera el grueso propio.

2.^a En el caso de que esta operación no fuera suficiente para poder romper el contacto, o bien que el viento no permitiera hacerla, lanzaría las flotillas F_1 y F_2 al ataque, según los métodos y normas que la táctica naval enseña. Estas flotillas tendrían que combatir con las del enemigo F'_1 y F'_2 , que se opondrán lógicamente a que aquéllas logren alcanzar las posiciones de lanzamientos. Si esta posición no es alcanzada, el ataque ha fracasado, fracaso que en esta clase de operaciones lleva consigo grandes pérdidas en las flotillas de atacantes por desarrollarse la maniobra bajo un intenso fuego antitorpedero del grueso B y de sus flotillas de protección.

Si la posición es alcanzada, la flota B tendrá que maniobrar a los torpedos, por lo cual evolucionará, poniéndoles la popa, adoptando una posición como la B_1 , en la cual la distancia al grueso propio ha aumentado.

Podríamos pensar que quizá se hubiese evitado también el ataque de torpedos si B hubiera metido hacia ellos, lo cual tendría la ventaja de quedar al final de la operación a una distancia aproximadamente la misma; pero es fácil ver que la maniobra táctica, siempre que sea posible realizarla, es poner la popa a los torpedos.

Si V_B es el vector que representa el rumbo y velocidad de B , el haz relativo de torpedos que lanzase la flotilla F_2 cortaría la línea por su centro, es decir, sería el F_2C , siendo la dirección absoluta en que navegarán los torpedos la indicada por el vector V_T del triángulo de velocidades pintado en la figura, en el cual, como vemos, la velocidad relativa es paralela al eje del haz F_2C , y la dirección absoluta o haz real será F_2M .

En estas condiciones, si cuando los torpedos ya han recorrido un cierto espacio relativo F_2P , la flota B mete a Ev , es decir, hacia los torpedos, arrumbando según B_2 la dirección relativa del haz de torpedos que se deduce del triángulo de velocidades, será la $V'R$ resultante de componer la V_B con la V_T (nueva dirección de la Escuadra), y trazando por el punto P el haz, éste será el PR que atravesará solamente la cabeza de la línea. Pero si B hubiera metido al revés, es decir, hubiera puesto la popa a los torpedos arrumbando según la formación B_1 , la dirección del haz relativo sería la indicada por $V''R$, y trazándolo desde P éste será el PS , lo que origina como consecuencia que ningún torpedo atravesase la línea, teniendo además esta última maniobra la ventaja de que al ser $V''R < V'R$, los torpedos se pararán mucho antes de llegar a la altura de la línea.

Estas hubieran sido las operaciones que se desarrollarían durante el ataque, según las cuales es evidente que si éste no ha tenido éxito, la flota A , que dispone de más velocidad que la B , habrá escapado irremisiblemente.

Veamos ahora cuál es el papel que pueden desempeñar los aviones torpederos, cuyo cometido, según las experiencias de la guerra actual, se ha demostrado que es importantísimo.

Consideraremos dos casos:

1.^o Que sea la flota A , es decir, la perseguida, la que emplee los aviones.

2.^o Que sea la flota B , es decir, la perseguidora, la que los emplee.

En el primer caso, si A dispone de un portaviones P , podrá lanzar sus aviones torpederos al ataque, con lo cual se tendrán varias ventajas con respecto al empleo de las flotillas F , como indicamos a continuación:

a) El ataque se realizará en mucho menos tiempo, cuestión muy importante para el éxito del mismo.

b) Las fuerzas a exponer en el ataque son de mucho menos valor, pues los 36 torpedos lanzados por una flotilla de seis buques serían lanzados por 36 aviones, no existiendo comparación entre las pérdidas de dos o tres destructores, que sería lo corriente, con la de cinco o seis aviones.

c) Dada la gran rapidez con que se realizan los ataques, se podrían enviar varias oleadas de éstos en diferentes intervalos, con lo cual, aunque fracasase alguno, la probabilidad de conseguir nuestro propósito será mayor.

Veamos ahora el segundo caso:

Si es B el que emplea los aviones del portaviones P' , éstos serán el único medio para evitar que en el caso en que tengan éxito los ataques de A , pueda éste romper el contacto.

La maniobra es muy clara: B lanzará sus aviones, los cuales, debido a su gran velocidad respecto a la de las Escuadras, podrán avanzar hasta adoptar una posición conveniente y dirigirse desde allí a realizar un ataque contra A .

Si el ataque se ejecuta, A tendría que gobernar a los torpedos adoptando la posición A_2 , y como B continúa a rumbo, al terminar la maniobra se encontrará en B_2 , con lo cual la distancia entre ambas Escuadras habrá disminuido, no pudiendo A , por tanto, rehuir el contacto.

Si A no maniobra a los torpedos, alguna de sus unidades será alcanzada, con lo cual, y en el mejor de los casos, o bien tiene que disminuir la velocidad para someterla a la que puedan dar los buques averiados, de modo que la distancia a B empezará a disminuir, o bien tiene que abandonar éstos, los cuales serán destruidos inevitablemente por el grueso B .

Naturalmente que cuando ambos bandos lleven sus correspondientes portaviones, los ataques del contrario tendrán que luchar no solamente con la artillería antiaérea de los buques ligeros y de línea, sino además con la caza propia. En este caso es evidente que la mejor solución para evitar un posible ataque de esta naturaleza es obtener la destrucción del portaviones mediante el empleo coordinado de buques, aviones torpederos y aviones de bombardeo.

14. COMPARACION ENTRE EL DESTRUCTOR Y EL AVION TORPEDERO EN RELACION CON LOS ATAQUES DIURNO Y NOCTURNO

Ya a lo largo de cuanto hemos ido tratando se habrá apreciado cuáles son las ventajas de uno respecto al otro; pero sin embargo, conviene hacer un resumen de ellas para aclarar de un modo concreto en qué casos podrá el avión sustituir con ventaja al buque torpedero.

Desde luego, y como norma general, podemos decir que tales ventajas sólo existen en los ataques diurnos, pues durante la noche las posibilidades de descubrir al enemigo, reconocerlo y atacarlo son mucho más inferiores en el avión que en el buque, efectos todos ellos naturales, ya que el buque podrá mantener una vigilancia mucho mayor, y respecto al ataque, dada la corta distancia a que se desarrollan los combates nocturnos de fuerzas navales, será muy difícil que el avión pueda identificar los buques claramente.

Durante el día las ventajas son las siguientes:

a) *Probabilidad de ataque.*

La gran velocidad de que disponen los aviones en relación con la de los buques, hará que cualquiera que sea la posición inicial en que se encuentren siempre puedan realizar el ataque, incluso aun en el caso en que el blanco manobre al descubrir que va a ser atacado, condición que en modo alguno pueden realizar los buques torpederos, pues generalmente éstos, a menos que se encuentren en posición inicial avanzada respecto al blanco, o que éste último tenga escasa velocidad, no podrán realizar el ataque, el cual, por otro lado, será fácil hacerlo fracasar mediante la oportuna maniobra, que hará imposible la llegada de los buques a posición de lanzamiento.

El submarino, dada su escasa velocidad en inmersión, no podrá nunca imponer un ataque, dependiendo la posibilidad de éste de la distancia e inclinación con que aparezca el enemigo y de sus datos de rumbo y velocidad.

Los destructores, a pesar de su alta velocidad, tienen escasa diferencia con la que alcanzan los modernos buques de línea, siendo necesario, al menos que se encuentren en buena posición inicial, un tiempo muy elevado para alcanzar la posición de ataque, teniendo que pasar después a posición de lanzamiento, y disponiendo el blanco en consecuencia de mucho tiempo para poder hacer fracasar el ataque mediante una guñada. Aun cuando los buques hubieran conseguido lanzar, como las carreras son del orden de 7.000 metros, el torpedo tardará en llegar al blanco unos siete minutos, aproximadamente, tiempo suficiente para que éste pueda maniobrar.

b) *El tiempo de duración del ataque.*

Condición base para el éxito del mismo es el que se realice en el menor tiempo posible, tiempo que es mucho mayor para buques que para aviones; de modo que no solamente dispondrá el enemigo de un intervalo mucho mayor para maniobrar, sino que las reacciones de las protecciones activas internas y externas del enemigo durarán mayor tiempo.

Basta tener en cuenta que el efecto de sorpresa en el ataque de destructores es imposible de obtener, ya que éstos son visibles desde más de 20.000 metros, cosa que sí puede ocurrir con los aviones, y que dadas las distancias a que pueden ser avistados unos y otros, los buques permanecerán bajo el fuego enemigo un tiempo próximo promedio de cuatro a cinco minutos (en circunstancias ventajosísimas), mientras que los aviones, si son descubiertos a una distancia de 10.000 metros (dato que no es nada extraordinario), el tiempo que tardan en llegar a posición de lanzamiento es solamente unos dos minutos.

La concentración de la reacción defensiva del enemigo es además más difícil de realizar, pues mientras los ataques de submarinos y destructores sólo se pueden realizar en un pequeño sector, los aviones pueden ejecutarlo en todas direcciones.

c) *La reacción enemiga.*

Durante la retirada, en donde los atacantes están sometidos a una fuerte ofensiva, los aviones, además de disponer de dos movimientos en el plano horizontal, como los buques, pueden realizar grandes variaciones de cota, dificultando el tiro antiaéreo. En cuanto al empleo de la cortina de humos, ésta es aplicable para unos y para otros.

El caso más peligroso para el ataque de aviones se presentará cuando el enemigo pueda disponer de otros aviones que, atacando a los torpederos, impidan que éstos lleguen a posición de lanzamiento; pero esta condición implicará generalmente que los aviones de protección estén ya en vuelo, sin olvidar que también los torpederos pueden llevar su correspondiente escolta.

d) *Ataque a bases navales.*

El avión torpedero es el arma apropiada por excelencia para realizar ataques contra las bases navales en donde se apoyen las fuerzas enemigas, condición que no pueden cumplir los buques.

e) *Economía.*

Dadas las pérdidas con que generalmente se realizan los ataques de destructores, siempre será más económico y más fácil de reponer dichas pérdidas, así como costará menos sacrificio de personal un ataque de aviones torpederos que uno de buques torpederos.

15. COMENTARIOS SOBRE EL DESARROLLO DE LOS AVIONES TORPEDEROS Y SU EMPLEO DURANTE LA GUERRA ACTUAL

Todos los beligerantes poseen aviones torpederos, pero los que más han empleado esta arma han sido ingleses, italianos y japoneses. Parece ser que Alemania había descuidado un poco la construcción y empleo de estos aparatos, pero las últimas informaciones dan a entender que brevemente serán empleados con gran intensidad.

Respecto a los tipos, suelen ser generalmente aparatos terrestres, a pesar de ser su misión fundamentalmente naval; ello es sin duda debido a la mayor velocidad, fácil manejo y menor visibilidad de los aparatos de tierra, condiciones todas ellas principalísimas para ejecutar un ataque torpedero. Para Aviación embarcada en portaviones los tipos son de tamaño pequeño, llevando un solo torpedo y teniendo, lógicamente, una autonomía reducida. Para operaciones a grandes distancias, partiendo de bases costeras, se emplean aviones de mayor tamaño, generalmente hidros.

El tipo más usado por los ingleses en la Fleet Air Arm es el *Fairey-Albacore* o el *Swordfish*, y por los japoneses, al parecer, un tipo *Nakajima*.

Respecto a las acciones ocurridas durante la guerra actual, nos vamos a limitar a comentar únicamente las más importantes.

Acción de Matapán.

El 27 de marzo del año 1941 la exploración naval británica descubre unas fuerzas navales italianas, comunicando el avistamiento y saliendo inmediatamente de Alejandría fuerzas

navales ligeras (tres cruceros y una flotilla de destructores) para cortar el paso al enemigo, que fueron seguidas después por el grueso inglés (tres acorazados, un portaviones, una flotilla de destructores).

A 07,00 horas del día 28, la exploración inglesa descubre un acorazado tipo *Littorio*, seis cruceros y siete destructores, ocurriendo momentos después el avistamiento entre los cruceros ingleses y los italianos. Los ingleses cambian de rumbo y se repliegan hacia su grueso, tratando de arrastrar a los italianos. Poco después aparece el acorazado italiano, que comienza a perseguir a las fuerzas ligeras inglesas.

En estas condiciones, el almirante inglés decide destacar unos aviones torpederos del portaviones *Formidable*, que lanzan contra el acorazado italiano y consiguen hacerle un impacto.

Entre tanto, las fuerzas ligeras inglesas pierden el contacto con los italianos y se unen a su grueso.

Durante el día se continúan sucediendo los ataques aéreos ingleses, tanto de aviones de bombardeo como de torpederos, consiguiendo otro impacto en el acorazado italiano, que le disminuye la velocidad a 15 nudos, y un impacto de bomba sobre el crucero pesado *Pola*, que le deja inmovilizado.

El almirante inglés recibe la información de que el acorazado italiano sólo anda 15 millas, y entre tanto las fuerzas ligeras inglesas descubren al *Pola* parado, comunicando la situación al almirante.

Durante la noche, los dos bandos giran alrededor del desgraciado crucero. A las 22,00 horas un destructor de la flotilla que acompaña al grueso inglés ve al *Pola* y descubre a tres cruceros y varios destructores. Se da la orden de fuego, y en diez minutos son hundidos los tres cruceros pesados italianos *Zara*, *Fiume* y *Giovanni de la Bande Nere*.

Es evidente que fué el éxito de los ataques torpederos lo que varió la situación, convirtiéndola en favorable para los ingleses, ya que al quedar inmovilizado el *Pola* había que abandonarlo o protegerlo, protección en la que no podía entrar el acorazado italiano, que no andando más que quince nudos quedaría retrasado en el combate. Parece que se impuso la necesidad de que fueran sólo los tres cruceros los que intentaran proteger al *Pola* y maniobrar simultáneamente para que el acorazado pudiera escapar.

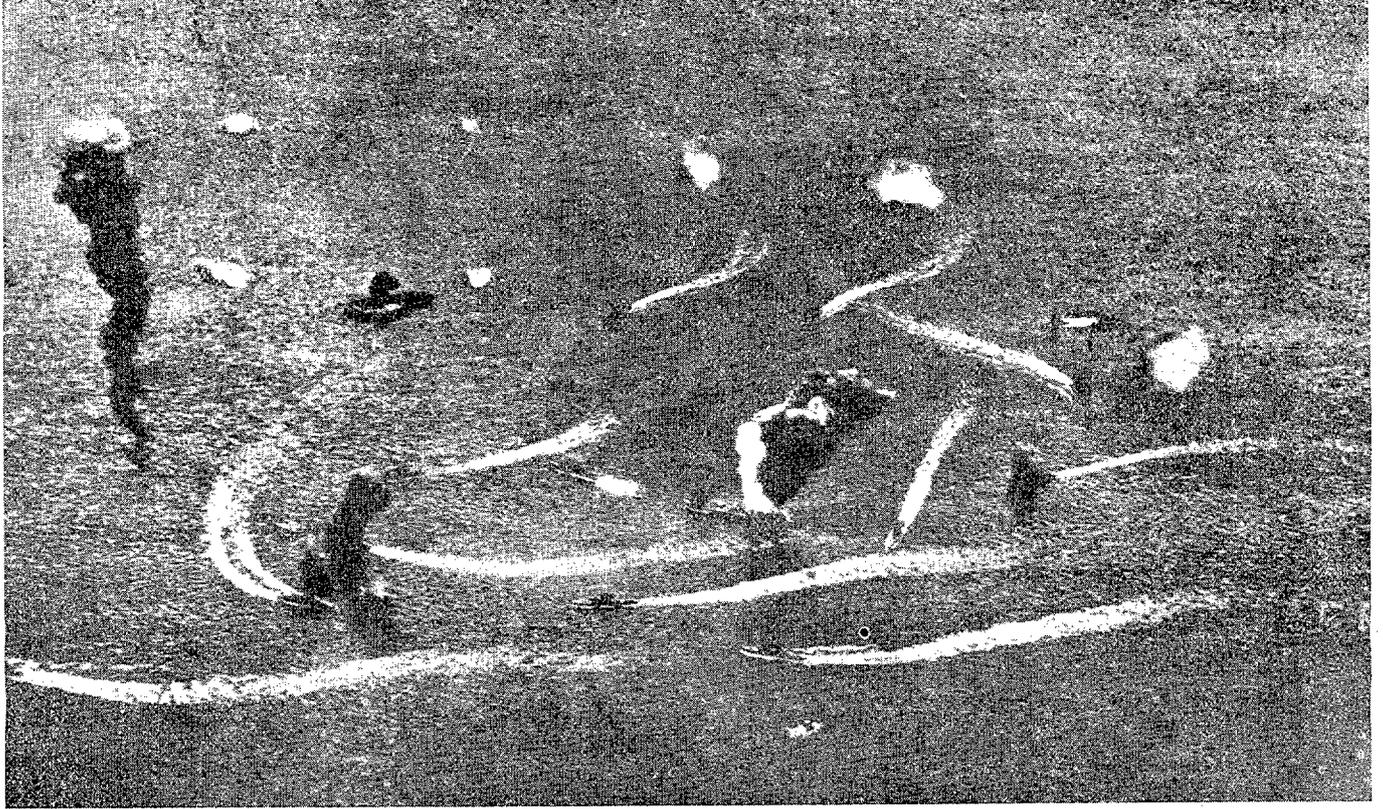
Acción del "Bismarck".

Este acorazado y el crucero ligero *Prinz Eugen* realizan un "raid" ofensivo contra los convoyes de América. El día 22 de mayo de 1941 la Aviación de exploración inglesa señala a los buques, pero el mal tiempo impide continuar el contacto; entre tanto las fuerzas navales y la Royal Air Force se ponen en actividad. El día 24, de madrugada, ocurre el combate entre el *Bismarck* por un lado y el *Hood* y *Prince of Wales* por otro. Al parecer, el crucero alemán se retira y en el combate es hundido el *Hood* y averiado el *Prince of Wales*, que a pesar de tratarse de un combate entre dos acorazados aislados y gemelos, rompe el contacto.

Al cabo de un día, durante el cual el *Prince of Wales* se mantiene intermitentemente a la vista del *Bismarck*, la Aviación de exploración vuelve a señalar al acorazado alemán. Por la noche, corta y con largos crepúsculos, es decir, con espléndida luz para realizar ataques torpederos, el portaviones *Victorius*, que navega con dos cruceros de escolta, lanza sus aviones, que atacan al *Bismarck* con bombas y torpedos, haciéndole un impacto, que le disminuye la velocidad. El *Prince of Wales* trata durante la noche de disminuir su distancia al acorazado alemán, ahuyentándole éste con su fuego cada vez que aquél trata de acercarse.

En la madrugada del 26 un avión de vigilancia lo localiza nuevamente, y entonces el portaviones *Ark Royal*, que forma parte del grupo que opera al oeste del canal de la Mancha, establece contacto con él, contacto que es asegurado por el crucero *Sheffield*, el cual conduce la maniobra de aproximación de los acorazados *King George V* y *Rodney*. Durante el día fracasan los ataques torpederos por el magnífico fuego antiaéreo que desarrolla el acorazado alemán; pero al crepúsculo de la tarde le hacen dos impactos de torpedo, continuando su marcha, aunque algo más lenta.

Por la noche, una escuadrilla de destructores va al ataque, lanzándole 16 torpedos, de los cuales dos hacen impacto, con la mala fortuna uno de ellos de que avería las hélices y el



timón. Al amanecer, y ya el *Bismarck* parado, los acorazados ingleses establecen contacto y tiran sobre él. No obstante, la defensa del alemán es tan magnífica, que el combate dura dos horas. Es preciso todavía un último torpedo, lanzado por un crucero ligero, cuando ya el *Bismarck* no tira, para que sea hundido.

La importancia de la Aviación de exploración es evidente; sin ella y sin la Aviación torpedera, que le redujo la velocidad, si bien fueron los destructores los que en definitiva le inmovilizaron, el *Bismarck* hubiera regresado a su base.

Conviene hacer algunas consideraciones sobre la pérdida de este buque, ya que lógicamente se comprende que la eficaz acción de aviones y destructores no se hubiera producido si el acorazado hubiera dispuesto de la protección adecuada a la situación actual de la guerra en el mar. De las tres protecciones que debe llevar todo buque de línea, la protección activa externa, que como sabemos corresponde a otras unidades (destructores y aviones de caza), le faltó en absoluto, y ese fué el único motivo de la pérdida del buque, ya que en tocante a la protección pasiva el *Bismarck* se ha mostrado inmejorable, pues nadie podía imaginar que un buque pudiera soportar tan considerable número de torpedos y tan intenso fuego de cañón. Si el *Bismarck* hubiera dispuesto de aviones de caza para rechazar a los aviones enemigos, de aviones de exploración para situar las agrupaciones adversarias, de aviones de bombardeo o torpederos para atacar a los portaviones y acorazados enemigos, y de destructores, cuya formación hubiera hecho imposible los lanzamientos, es evidente que los acontecimientos se hubieran desarrollado en forma muy distinta.

Acción de los acorazados ingleses en las costas de Malaca.

Con objeto de impedir el desembarco japonés en Kuantán y en Kota Bahru, se hace a la mar desde Singapur una Escuadra, compuesta por dos acorazados, el *Repulse* y el *Prince of Wales*, y cuatro destructores. Esta fuerza es descubierta al atardecer del 9 de febrero de 1942 por un submarino de los que constituyen la barrera de vigilancia de la base naval inglesa, el cual comunica la composición, rumbo y velocidad del enemigo, asegurando prácticamente el éxito de la operación posterior. A 11,00 horas del día 10 fueron atacados por ocho aviones de bombardeo que volaban a una altura aproximada de 4.500 metros, resultando los dos buques tocados, por lo cual el almirante decide emprender la retirada hacia la base. Al cabo de una hora se presenta otro grupo de bombardeo volando a mucha altura, y mientras todo el fuego antiaéreo se

concentra sobre estos aviones, por el horizonte y en todas direcciones llegan a posiciones de lanzamiento varias escuadrillas de aviones torpederos. Los ingleses creen que fueron tres, de nueve aparatos cada una, pero parece ser que el número total de los atacantes era aproximado a los cincuenta. De la multitud de torpedos lanzados, el *Repulse* recibió cuatro impactos y el *Prince of Wales* siete, motivando la pérdida de los dos acorazados en breves momentos.

Ante este éxito ya nada podemos añadir sobre la eficacia del avión torpedero; solamente debemos observar que, análogamente a lo que ocurrió con el *Bismarck*, la flota no estaba armónicamente formada, es decir, no existía el equilibrio necesario entre sus cualidades ofensivas y defensivas.

La lección de Creta sigue verificándose: En aguas en que el enemigo pueda concentrar sus fuerzas aéreas en gran escala, los buques de guerra no deben operar sin ayuda de caza y de la protección que la guerra actual ha demostrado como necesaria.

Acción de Tarento.

Con objeto de deshacer el equilibrio entre las flotas inglesa e italiana del Mediterráneo, éstos plantean una operación de ataque a la Escuadra italiana, fondeada en la bahía de Tarento. Por las noticias que se conocen del hecho, parece ser que la flota italiana estaba fondeada en el Mare Grande, posiblemente dispuesta para salir a la mar, pues los buques no tenían dadas sus redes de protección, cuando fué atacada sucesivamente por dos escuadrillas de aviones torpederos británicos de nueve aparatos cada una, que lanzaron, según datos ingleses, once torpedos, de los cuales siete hicieron blanco, perdiendo únicamente dos aparatos. El ataque originó gravísimas averías en un acorazado tipo *Littorio*, en un acorazado tipo *Cavour* y, al parecer, sobre dos cruceros tipo *Trento*, aunque algunas informaciones hablan de un tercer acorazado tocado. El éxito fué enorme, destacando las maravillosas posibilidades de la Aviación torpedera y la técnica de su empleo por los ingleses, atacando de noche después de haber volado una distancia apreciable. El ataque fué tan repentino, que las defensas no reaccionaron con la intensidad debida, a pesar de que si bien la primera escuadrilla debió producir sorpresa, no ocurrió lo mismo con la segunda.

Como todos sabemos, del resultado de esta operación dependieron las fatales consecuencias de la guerra en Libia, cortando las comunicaciones de Graziani y permitiendo a los ingleses desarrollar la ofensiva de Wavell.

Cartagena, 24 mayo 1942.