

LA BATALLA DE SIRTE

(22 de Marzo de 1942)

TRADUCCION DEL

SUPPLEMENT TO THE

LONDON GAZETTE

16 de Septiembre 1947

---ooOoo---

Jueves, 18 Septiembre 1947

LA BATALLA DEL DESIRTE EL 22 DE MARZO DE 1942

El siguiente despacho fué sometido a los Lores Comisarios del Almirantazgo el 2 de junio de 1942 por el Almirante Sir Henry H. Harwood, Comandante en Jefe del sector del Mediterráneo.

En el Mediterráneo
2 de Junio de 1942.

Tengo el honor de exponer ante VV.EE. los informes anexos sobre la marcha de la operación M.G.1 entre el 19 de marzo y el 28 de marzo de 1942. Esta operación se llevó a cabo con el objeto de hacer pasar un convoy (M.W.10) de cuatro buques hasta Malta, donde se le necesitaba con urgencia. En el curso de la operación una fuerza de superficie italiana muy superior que intentó interceptar el convoy fué obligada a retirarse.

Plan.

2.- Mientras navegaba el anterior convoy a Malta (M.W.9) en Febrero de 1942 se intentó escapar a la observación enemiga durante el primero y segundo día después de la salida de Alejandria dividiendo el convoy y simulando que se trataba de dos convoyes normales a Tobruk. En aquella ocasión este sistema resultó un fracaso. Además, el intento de mantenerse lejos de los JU. 87 de Cirenaica durante el paso por la cuenca central manteniéndose muy al Norte vino a ser de poca eficacia a causa de que el peso del ataque procedía de los aeródromos en Grecia y Creta.

3.- Fué por lo tanto decidido que se mantuviese unido todo el tiempo el convoy M.W.10 y utilizar todas las fuerzas disponibles para abrir paso por todos los ^{medios} al convoy aumentando su escolta en la madrugada del día D3 por la fuerza K+ desde Malta. La ruta se eligió con el propósito de:

- a) Llegar a Malta en la madrugada.
- b) Permanecer lo más lejos posible hacia el Oeste durante la obscuridad en el día D2 mientras sea posible permanecer dentro del radio de acción de los cazas mayores para la protección durante el día.
- c) Aprovechar la ventaja de una debilidad prevista en el reconocimiento aéreo enemigo para la región entre Creta y Cirenaica y al mismo tiempo evitar las zonas sospechosas ocupadas por submarinos.
- d) Mantenerse bien al Sur durante el paso por la cuenca central para aumentar la distancia que deben cubrir las fuerzas de superficie que intenten interceptar el convoy.

4.- Reducir la escala del ataque aéreo contra el convoy fué el propósito para que el VIII ejército llevase a cabo un avance de ~~gran~~ ^{mayor} (operación "Fullsize") el día D2. Se esperaba que esto atraería la atención del enemigo y sus fuerzas aéreas de tierra, aligerando el ataque contra el convoy. En la realidad, esta treta logró con éxito su propósito.

5.- Simultáneamente la RAF había de llevar a cabo ataques intensos contra los aeródromos enemigos en Cirenaica y Creta. Las fuerzas de combate contra buques habían de mantenerse dispuestas el día D3, cuando la intercepción por fuerzas de superficie era mas posible.

+Nota del Almirantazgo: Fuerza K: Penelope (crucero) y Legión (destructor)

6.- Se establecieron patrullas de cobertura submarina por dos submarinos en las entradas meridionales de Messina y cuatro en el Golfo de Taranto.

La Operación

7.- Como no podía disponerse de escolta adecuada en Malta, fue necesario que una parte de la escolta desde Alejandria continuase con el convoy hasta su llegada a Malta. El CARLISLE y cinco "Hunts" se eligieron para esta misión.

8.- La quinta flotilla de destructores⁺ abandonó Alejandria a las 11,30 horas del 19 de marzo para llevar a cabo una operación antisubmarina entre Alejandria y Tobruk. En el curso de estas operaciones el HEYTHROP (Tte. N. Comandante R.S. Stafford) fue torpedeado y hundido por un submarino.

9.- La flotilla llegó a Tobruk a las 18,30 horas del 20 de marzo, se aprovisionó de combustible y se hizo a la mar durante la noche para acudir al punto de cita con el M.W. 10 en la madrugada del 21 de marzo. El BEAUFORT se retrasó por haberse enredado a su hélice de estribor un cable de fondeo, pero se unió a la flotilla en la madrugada del 22 de marzo.

10.- A las 07,00 horas del 20 de marzo, el convoy M.W. 10 compuesto por el buque de guerra BRECONSHIRE y los mercantes CKAN CAMPBELL, PAMPAS y TALABOT (noruego) abandonaron Alejandria escoltados por el CARLISLE y seis destructores. La 15^a Escuadra de Cruceros⁺ y cuatro destructores siguieron a las 18,00 horas el mismo día. Todas estas fuerzas iban escoltadas a las 06,00 horas del 22 de marzo, agregándoseles los buques de guerra PENELOPE y LEGION desde Malta dos horas más tarde.

11.- Se esperaba que el enemigo no hubiera logrado todavía localizar el convoy pero a las 01,31 horas del 22 de marzo el submarino británico P-36 informó que una fuerza de varios buques pesados abandonaba Taranto. Era evidente que se habían recibido informes de la presencia del convoy probablemente por algún submarino en la tarde del 21 de marzo. Una escuadrilla de SU 52 había sido divisada a las 17,05 horas del mismo día y es seguro que también dieron su informe.

12.- Los ataques aéreos comenzaron a las 09,30 horas del 22 y continuaron a intervalos durante todo el día. A las 14,10 horas el EURYALUS informó que se divisaba humo hacia el Norte, resultando a las 14,34 horas que se trataba de fuerzas de superficie adversarias.

Intento de intercepción por fuerzas de superficie enemigas.

13.- La acción que entonces se inició queda gráficamente descrita en el informe del Contralmirante en Jefe de la 15^a Escuadra de Cruceros y el de los buques por separado. El plan de batalla dispuesto y realizado por el Contralmirante en Jefe de la 15^a Escuadra de Cruceros para esta eventualidad era en pocas palabras establecer una barrera de humo entre

⁺Nota del Almirantazgo: 15^a Flotilla de Destructores: SOUTHWOLD (Capitán de Fragata Jellicoe), BEAUFORT, DULVERTON, HURWORTH, AVON, VALE, ERIDGE y HEYTHROP.

⁺⁺Nota del Almirantazgo: 15^a Escuadra de Cruceros: CLEOPATRA (buque insignia del Contraalmirante P.L. Vian) DIDO, EURYALUS y CARLISLE.

El 15 de marzo, el grupo de destructores (SOUTHWOLD, BEAUFORT, DULVERTON, HURWORTH, AVON, VALE, ERIDGE y HEYTHROP) facilitó cobertura desde las 05,00 horas en adelante. También el día anterior había servido de cobertura hasta las 03,00 horas, una escuadra formada por una división de más de 300 miles de toneladas.

el enemigo y el convoy y atacar con torpedos tras la cortina de humo en caso de que el enemigo intentase abrirse paso en persecución del convoy.

14.- El fuerte viento Sureste era favorable para la ejecución de este plan que se ejecutó brillantemente obligando a retirarse al enemigo. El tiempo obligó también al enemigo a prescindir de su cortina de destructores a fin de mantener la velocidad necesaria para interceptar el convoy antes de la noche. Como se había previsto, el enemigo no estaba dispuesto a arriesgarse pasando a través del humo e hizo el juego al Contralmirante en Jefe de la 15ª Escuadra de Cruceros al intentar rodear a sotavento de la cortina de humo, rodeandola.

15.- Sin embargo se produjo un momento crítico hacia las 16,40, cuando el enemigo que ahora incluía a un acorazado del tipo LITTORIO, estableció de nuevo contacto al norte del convoy. El Contraalmirante en Jefe de la 15ª Escuadra de Cruceros se encontraba en aquel momento en busca de dos buques enemigos con los que no se contaba y que se creía trataban de rodear hacia barlovento de la cortina de humo. Así correspondió al SIKH (Capitán de Navío J.A. Micklethwait) con el HAVOCK, el LIVELY y el HERO retener al enemigo durante media hora hasta el regreso del Contralmirante en Jefe de la 15ª Escuadra de Cruceros. Durante la brillante acción valerosamente sostenida, el HAVOCK fué alcanzado y hubo de detener su marcha, aunque mas tarde pudo seguir hasta Malta.

16.- La situación mejorada pero no resuelta, se volvió por completo a nuestro favor por un atrevido ataque con torpedos llevado a cabo por la 14ª Flotilla de Destructores, mandada por el Capitán de Fragata A.L. Poland, apoyada por el CLEOPATRA y el EURYALUS. Frente a este ataque el enemigo se alejó. Es casi seguro que el acorazado fué alcanzado por un torpedo y por el fuego de artillería de los cruceros. El LIVELY sufrió averías de una andanada de proyectiles de 15 pulgadas que cayeron a ambos lados y le alcanzaron, pero pudo regresar a Alejandria.

17.- Esto puso fin a los intentos enemigos de interceptar el convoy viendose al enemigo por última vez rumbo al Norte a las 19,00 horas. Es de hacer notar que aparentemente no se llevó a cabo ningún intento para interceptar el convoy durante la noche. El daño al enemigo no puede asegurarse con precisión pero además de las averías en el acorazado se sabe que un crucero resultó con daños graves.

18.- Mientras tanto el convoy, dirigiendose hacia el Oeste, se había visto sometido a un pesado y continuo ataque aéreo del que salió sin novedad. El mérito de este resultado se debe a la excelente artillería del CARLISLE y de los destructores de la clase Hunt que pertenecían a la 5ª Flotilla de Destructores así como a la admirable dirección de los buques mercantes en el convoy. Sin querer en modo alguno rebajar la excelente tarea de los capitanes mercantes, no cabe duda que la presencia de oficiales de enlace en los buques mercantes contribuyó en gran parte al fracaso de los ataques por el enemigo.

Regreso de la Fuerza B a Alejandria

19.- A causa del mal tiempo durante la noche del 22 al 23 de marzo la Fuerza B se vió obligada a pasar a través de la "Bomb Alley" en las aguas entre Cirenaica y Creta durante el día. La persecución comenzó desde muy temprano, pero no se produjeron ataques hasta la tarde, cuando el LIVELY, que había quedado a popa, constituyó el objetivo. "Beau-fighters" del grupo 201 (Cooperación Naval), facilitó cobertura desde las 08,00 horas en adelante. También el día anterior habían servido de cobertura hasta las 09,00 horas; una notable proeza a una distancia de más de 300 millas de su base.

20.- La Fuerza B llegó a Alejandría a las 12,30 horas del 24 de marzo sin nuevos incidentes dignos de tener en cuenta y recibió una calurosa y merecida bienvenida.

Llegada del convoy a Malta

21.- A las 19,00 horas del 22 de marzo el convoy quedó dispersado por orden del BRECONSHIRE y se dirigió a Malta intentando llegar a puerto durante el día. Los buques PENELOPE, CARLISLE HAVOCK, LEGION, KINGSTON y el total de la 5ª Flotilla de destructores le sirvieron de escolta o cobertura.

22.- Todos los componentes del convoy se vieron sometidos a un pesado ataque aéreo poco después de la madrugada del 23 de marzo aunque bajo la protección de los Spitfires y Hurricanes de Malta. Varios aviones alemanes fueron destruidos o averiados por los cazas que también forzaron a otros aviones enemigos a desperdiciar sus bombas. Los mercantes TALABOT y PAMPAS mantuvieron buena velocidad y pasaron la boca del puerto a las 09,15 y 09,30 horas respectivamente. El BRECONSHIRE, que había completado todo el viaje menos ocho millas fue alcanzado y detenido a las 09,20 horas. El CARLISLE y el PENELOPE hicieron intentos y fracasaron para remolcarlo y eventualmente pudo fondear frente a Zonkor Beacon.

23.- El mercante CLAN CAMPBELL, que era el menos rápido, se encontró a unas 50 millas al sur de Malta en la madrugada escoltado por el ERIDGE. Pronto comenzaron los ataques y a las 10,30 horas el CLAN CAMPBELL fue alcanzado. Su sala de máquinas se inundó y, poco después, se hundió. El ERIDGE salvó a 112 tripulantes del CAMPBELL. Fue ésta una operación difícil que con el mal tiempo reinante exigió dos horas y media. El LEGION recibió orden de unirse al ERIDGE y al CLAN CAMPBELL pero sufrió daños por una granada próxima y tuvo que varar en Marsa Xlokk.

24.- El BRECONSHIRE pudo ser conducido hasta Marsa Xlokk durante la noche del 24 al 25 después de una magnífica hazaña de remolque bajo las más difíciles circunstancias por el remolcador ANCIEN, bajo la dirección del Capitán de Navío A.D. Nicholl (PENELOPE) y Murphy, primer piloto. Desgraciadamente, durante las operaciones para defender al BRECONSHIRE mientras se hallaba fondeado, el SOUTHWOLD fue alcanzado por una mina. Se hundió después de lo que hizo fracasar los más insistentes esfuerzos para su salvamento. Finalmente, el BRECONSHIRE fue bombardeado de nuevo y se hundió a su costado.

25.- De este modo solo dos de los cuatro buques que formaban el convoy llegaron realmente al Grand Barbour.

Dispersión de las unidades navales desde Malta

26.- Un ataque aéreo en gran escala fue llevado a cabo contra los buques en el puerto y se hizo imperativo sacar cuantos fueran posible antes de que sufrieran nuevos daños. Por lo tanto, los buques se hicieron a la mar como sigue:

25 de marzo: CARLISLE, HURWORTH, DULVERTON, ERIDGE y BEAUFORT hacia Alejandría.

29 de marzo: AURORA y AVON VALE hacia Gibraltar.

5 de abril: HAVOCK hacia Gibraltar.

8 de abril: PENELOPE hacia Gibraltar.

27.- La salida de estos buques de Malta representa una serie de decididos esfuerzos por parte de los buques mismos y de las autoridades del puerto frente a los ataques continuados e intensos. El PENELOPE llegó

a agotar su reserva de munición antiaérea y tuvo que municionarse de nuevo antes de salir. Con excepción del HAVOCK todos los buques alcanzaron su destino sin nuevas averías. El HAVOCK varó a gran velocidad cerca de Melibia (al Noreste en la costa de Túnez, al Sur del Cabo Bon). Fue destruido por su propia dotación, que quedó internada por las autoridades francesas.

Descarga del convoy

28. Frente al continuo e intenso ataque aéreo que se mantuvo desde la llegada del convoy, la descarga y los dispositivos de fondeamiento resultaron poco satisfactorios. Los dos buques que llegaron al Grand Harbour resultaron averiados, eventualmente, hundidos. Como resultado de ello solo pudieron salvarse 5.000 toneladas de las 25.000 toneladas que habían sido llevadas a Malta con tanto riesgo y a tan alto coste.

29.- Es evidente que antes de enviar otro convoy a Malta es preciso asegurarse de la superioridad aérea en la isla. Además los buques deberán fondear sobre un bajo, ser varados y habrán de tomarse las medidas para que se proceda inmediatamente a la descarga a la mayor velocidad posible.

Personal

30.- La conducta de todo el personal durante las diversas fases de esta atrevida y difícil operación resultó digna de las mejores tradiciones del arma. Además de los muchos actos sobresalientes ya referidos, debe hacerse particular mención de los esfuerzos heroicos e inspirados llevados a cabo por los oficiales y marineros de los destructores averiados para salvar sus barcos. Ha de tenerse en cuenta que todos esos esfuerzos se vieron coronados por el éxito excepto en cuanto al SOUTH-WOLD, en cuyo caso el mal tiempo completó la obra inacabada del enemigo.

31.- La pérdida del BRECONSHIRE, después de una larga y peligrosa carrera con los transportes a Malta, resulta sumamente penosa al ocurrir tan cerca del fin del viaje. El valiente combate llevado a cabo por el BRECONSHIRE antes de hundirse es un rasgo típico de la férrea determinación de su Comandante el Capitán de Navío C.A.G. Hutchison.

32.- La excelente actuación de los buques mercantes y el magnífico trabajo llevado a cabo por los oficiales de Marina de enlace, ya ha sido destacado. No cabe duda de que el fracaso de los duros ataques aéreos contra el convoy el 22 de marzo fue debido en no pequeña medida a las excelentes dotes marineras y gran disciplina desplegadas por las tripulaciones de los buques mercantes.

33.- Durante la acción del 22 de marzo, la determinación y el trabajo de conjunto de todos los buques colmaron en más de lo suficiente el alto nivel de conducta que de ellos se esperaba. Esto, en combinación con el mando resuelto y la magnífica maniobra de las fuerzas del Contralmirante Philip L. Vian, resultó en una alentadora y bien merecida victoria en una situación en la que si los papeles se hubiesen invertido, sería inconcebible que el convoy o una gran parte de su escolta hubiera sobrevivido.

Firmado: H.H. Harwood.
Almirante en Jefe.

Plan táctico

5. El plan táctico acordado según obligaba el párrafo (i) del número 4 anterior se contiene en los órdenes de operación y se fundaba en

ANEXO

Oficio del Contraalmirante en Jefe de la 15^a Escuadra de Cruceros
31 de Marzo de 1948

Operación M.G. Uno-Informe
(20 a 24 de marzo de 1942)

A modo de anexo se presenta el informe sobre la operación M.G. Uno que incluye un relato de una acción contra unidades de la Flota italiana en el Golfo de Sirte el 22 de marzo de 1942.

Firmado: Philip Vian
Contraalmirante en Jefe de la 15^a
Escuadra de Cruceros.

Parte I-Narración (General)

1. El convoy y su escolta llegaron a la posición "N" (1 (latitud 034° 10' Norte, longitud 020°, 00', Este) a las 06,00 horas, hora convenida, el 22 de marzo de 1942.

Paso occidental -problemas tácticos

Los problemas presentados para el paso por este punto fueron:

a) Seguir aquellos rumbos, después de ser informados, que, a la vez que mantuviese a la fuerza dentro del radio de combate, evitase atravesar la última línea de avance conocida. El rumbo seguido queda mostrado en el planeestratégico: Se sabe que un submarino estableció contacto.

b) Para Lograr protección contra los ataques submarinos dirigidos a la ~~carrera~~ barrera antisubmarina cuando, a causa de la lentitud del CLAN CAMP-BELL, se hiciese necesario interrumpir la marcha en zig-zag.

Se consiguió la protección mediante un sistema modificado de E.Y. (dirección de la Flota); la barrera marchó en zig-zag conjuntamente a lo largo del frente de las unidades protegidas.

3. A las 08,00 horas del 22 de marzo de 1942, el PENELIPE y el LE-GION se unieron a la fuerza y el rumbo se estableció a 250° y 13 nudos.

Se eligió el rumbo al Sur en vista del mensaje P.36 01,31 B del 22 de marzo, recibido a las 05,18 horas, informando que el enemigo había abandonado Tarento; era mi propósito retrasar el contacto hasta el atardecer, si era posible.

Posición estratégica

4. En la acción a seguir, las consideraciones estratégicas que se imponían a las maneras de actuar de que disponía eran:

(i) Si el convoy había de llegar a Malta debería hacerlo pocas horas antes del amanecer.

(ii) La fuerza B no podía proveerse de petróleo en Malta.

(iii) El reconocimiento aéreo desde Malta no podía esperarse hasta el Día 3.

Plan táctico

5. El plan táctico trazado según obligaba el párrafo (1) del número 4 anterior se contiene en las órdenes de operación y se fundaba en

la consideración de que el convoy había de dirigirse al Oeste y no al Sur durante la mayor parte del encuentro.

6. Del párrafo (ii) del número 4 arriba citado se deducía claramente que el enemigo había de ser alejado en la oscuridad ya que si se realizaban las operaciones durante la noche hacia el Oeste la situación en petróleo para la vuelta a Alejandría sería mucho más difícil.

7. La probable ausencia de un reconocimiento aéreo obligaba a que los cruceros y destructores de la Flota pudiesen alejarse de una disposición de crucero destinada a enfrentarse con un ataque aéreo adoptando una disposición conveniente para la acción de superficie en el plazo más breve posible.

8. El plan táctico se probó frente a Alejandría por los cruceros y algunos destructores aproximadamente un mes antes del día de la acción.

Aire-22 de marzo

9. No resultó practicable ningún reconocimiento aéreo desde Malta. El enemigo comenzó la persecución a las 09,30 horas; el ataque aéreo comenzó algunos minutos después y se continuó con creciente intensidad hasta la oscuridad.

Se calcula que para la persecución, el bombardeo a gran altura, el lanzamiento de torpedos y la localización, el enemigo empleó 150 aviones durante el día.

Primer contacto

10. El EURIALUS, como a las 18,05 horas, fué el primero en divisar al enemigo. Se estableció contacto con cuatro buques, a una distancia de doce millas, que primero se creyeron fueran tres acorazados, a las 14,27 horas, mucho antes de lo que se esperaba. Los cruceros y los destructores concentraron sus esfuerzos alrededor de los buques cabeza de línea formando cinco divisiones rumbo al Norte y cuando se hallaron a una distancia conveniente del convoy viraron hacia el Este y lanzaron humos de acuerdo con el plan. La acción artillera dió comienzo a las 14,36 horas. A las 14,44 horas se vió claramente que la composición del enemigo era en realidad de cruceros, uno de ocho pulgadas y tres de seis pulgadas: se dió orden a nuestras fuerzas que se dirigiesen hacia el enemigo, que rompió contacto a las 15,15 horas y se perdió de vista hacia el Norte.

Segundo contacto

A las 16,37 horas cuatro buques enemigos hicieron contacto: y a las 16,40 horas aparecieron tres buques más. La composición de esta fuerza la constituían el acorazado LITTORIO, dos cruceros de ocho pulgadas, tres cruceros de seis pulgadas y un buque que no se logró identificar.

Se siguió la misma táctica que anteriormente, dirigiéndose nuestros cruceros y destructores hacia el Este y el Oeste para lanzar humos, virando el enemigo al Suroeste para cortar el convoy en su marcha hacia Malta.

En vista de la presión del ataque aéreo contra el convoy, me vi forzado a ordenar a la división lanzadora de humos, el CARLISLE y dos destructores de la clase Hunts, unirse al convoy y participar en su defensa antiaérea.

Esto suponía que los cruceros y destructores de la Flota tendrían que lanzar humo, no solamente para cubrirse ellos mismos, sino también para cubrir al convoy.

El humo lanzado para este último propósito dificultó seriamente el fuego artillero: mientras el CLEOPATRA, normalmente en cabeza de la formación, lanzó mil disparos en tiro directo, esto es, teniendo por objetivos otros barcos, el PENELOPE, generalmente en el centro, disparó 64 y el ZULU, a la cabeza de una división en retaguardia, ninguna.

12. El CLEOPATRA fue alcanzado en la parte posterior del puente a las 13,44 horas, pero a su vez se logró un impacto claro en el puente de un "Bolzano", probablemente por el DIDO.

Intervención por el Capitán de Navío (D), de la 22ª Flotilla de Destructores.

13. Hacia las 17,30 horas en busca de dos buques enemigos con que no se contaba y que creí podían tratar de envolvernos en la retaguardia, me alejé excesivamente hacia el Este: la situación fue restablecida por el Capitán (D) de la 22ª Flotilla de Destructores, a bordo del SIKH, quien, con el HAVOCK (retrasado por haber sido alcanzado poco después) el LIVELY y el HERO, mantuvo al enemigo alejado sin otro apoyo durante casi media hora: una hazaña notable. Se supo posteriormente que los dos buques enemigos cuya persecución me había alejado habían sido alcanzados anteriormente y se habían retirado de la acción.

14. A las 18,00 horas, a mi regreso, la situación parecía crítica: el CLEOPATRA disparó torpedos contra la línea enemiga haciendo que se alejase y ordené un ataque general con torpedos que se verificase bajo la cubierta de humo.

Ataque con torpedos

15. Semejante ataque ofrecía grandes dificultades a causa de la gran cantidad de humo, de la menor visibilidad y del viento (Fuerza 6) (21-26 nudos "brisa fuerte" de la escala de Beaufort) y el mar (44) (mar gruesa y relativamente embravecida) en aquel momento.

El Capitán de Navío (D) de la 14ª Flotilla de Destructores procedió al ataque en una amplia línea de contacto en la forma tradicional a las 18,40 horas: el ataque se verificó a una distancia de tres millas aproximadamente frente a una actividad artillera muy fuerte y obtuvo con seguridad un impacto en el LITTORIO.

El KINGSTON fue detenido por un impacto y se incendió pero pudo proseguir mas tarde su marcha y llegar a Malta.

El fuego de cañón del CLEOPATRA y del EURYALUS siguiendo al de los destructores, causó un incendio en la parte de popa del LITTORIO que se extendió por todo el buque veinte minutos después y obtuvo blancos en la parte de proa.

16. El enemigo viró de Sur a Noroeste frente al Capitán de Navío (D) de la 14ª Flotilla de Destructores que le atacaba: El capitán de Navío (D) de la 22ª Flotilla de Destructores, que había conseguido una buena posición para disparar su artillería fue impedido de hacerlo así por esta virada y por el humo, pero el LIVELY que iba en su formación y había visto inundados sus compartimentos por efecto de una explosión próxima de un proyectil de 15 pulgadas y tenía una chimenea incendiada y las tuberías obstruidas, pudo recobrarse hasta el punto de lanzar ocho torpedos por la banda de estribor.

El enemigo rompe el contacto y se retira

17. El LITTORIO y los cruceros se vieron por última vez a las 19,00 hora dirigiéndose al NNO Noroeste, el primero todavía con un incendio en popa. El convoy se dispersó para dirigirse a Malta en ese momento y a las 19,40 horas la fuerza B inició su regreso a Alejandría.

Daños sufridos por el enemigo

18. Además del daño sufrido por el LITTORIO, es evidente por los informes posteriores que un crucero quedó seriamente averiado y otro con averías de menor importancia.

El ataque aéreo

19. Durante los 28 vuelos sobre el convoy verificados a la vez que la acción de superficie, fueron derribados cuatro aparatos y otros muchos averiados por el CARLISLE y los "Hunts" mientras que ningún buque del convoy ni de la escolta sufrieron el menor daño, un resultado excepcional.

Los ataques concentrados contra los cruceros y los destructores de la Flota fueron menos intensos; el EURYALUS derribó un bombardero torpedero.

La fuerza de combate de Beaufort

20. A las 18,00 horas recibí su mensaje informándome del envío de nuestra fuerza de combate aérea: se hicieron señales de localización por el EURYALUS pero los aviones no llegaron puesto que la flota enemiga se hallaba fuera de su radio de acción.

Fuerza B-Paso al Este

21. El regreso a Alejandría se llevó a cabo contra un viento fuerte del Este: la proporción en el ataque aéreo que tuvo lugar fue solo una fracción de lo que se esperaba; el LIVELY tuvo que intervenir activamente al ser atacado por seis Stukas.

La inmunidad desde el aire en el segundo día y la relativa inmunidad en el cuarto se debieron principalmente al esfuerzo de los cazas del 201 Grupo (cooperación naval) que operaban en plena tormenta y a gran distancia de sus bases.

PARTE II-NARRACION

El convoy M.W.10, compuesto por el buque de la Marina de guerra BRECONSHIRE (Capitán de Navio C.A.G. Hutchison) y los mercantes CLAN CAMPBELL, PAMPAS y TALABOT, escoltados por la 22ª Flotilla de Destructores (SIKH (Capitán St. J. A. Micklethwait), ZULU, LIVELY, HERO, HAVOCK y HASTY); y el CARLISLE (Capitán de Navio D.M.L. Neame); salió de Alejandría a las 08,00 horas del 20 de marzo de 1942.

2. En vista de la inseguridad del tiempo y de la situación del combustible, la fuerza B integrada por el CLEOPATRA (Capitán de Navio P. Grantham) buque insignia del Contraalmirante en Jefe de la 15ª Escuadra de Cruceros, el DIDO (Capitán de Navio H.W.U. McCall), el EURYALUS (Capitán de Navio E.W. Bush) y la 14ª Flotilla de Destructores (JERVIS (Capitán A.L. Poland), KIPLING, KELVIN y KINGSTON) salieron a las 18,00 horas del 20 de marzo de 1942, con rumbo Norte para encontrarse con el convoy M.W. 10 a las 08,00 horas del 21 de Marzo de 1942.

3. El encuentro tuvo lugar con el convoy M.W.10 a las 09,40 horas del 21 de marzo a los 33° 20' Norte, 24° 40' Este. La quinta Flotilla de destructores (SAUTHWOLD (Capitán de Fragata C.T. Jellicoe) DULVERTON, RIDGE, AVON VALE y HURWORTH) se habían unido también para entonces con el convoy procedentes de Tobruk. La disposición de marcha nº 4 se verificó ligeramente modificada para hacer frente a las condiciones existentes y se siguió con toda la fuerza el rumbo de 294° a 13 nudos marchando en el zig-zag nº 12.

4. A causa de la falta de facilidades en Tobruk y la llegada retrasada por haber sido torpedeado el HEYTHROP el día antes, el DULVERTON, el RIDGE y el HURWORTH habían salido de Tobruk con solo el 50% de su combustible. El BEAUFORD se retrasó en Tobruk por el mal funcionamiento de una hélice.

5. El CLAN CAMPBELL tuvo dificultades para mantener la misma velocidad que el convoy. A las 12,45 horas se comenzó el zig-zag nº 10, manteniendo el CLAN CAMPBELL un rumbo rectilíneo para poder seguir al convoy.

6. A las 16,00 horas, como un mensaje interceptado había demostrado que la aviación enemiga podía haber dado cuenta de la presencia de nuestras fuerzas, se alteró el rumbo a 320° y a las 17,00 horas volvió a 290°.

7.- A las 17,05 horas la fuerza fue divisada por seis JU-52 escoltados por un ME.110 en su paso de Libia a Creta, que dieron cuenta de la presencia de nuestras fuerzas. A las 17,45 horas se alteró el rumbo a 270° y a las 19,00 horas a 320° y a las 20,00 horas a 285° y después mediante un rumbo evasivo, evitando cruzar la línea principal de avance últimamente informada se volvió a la posición "N".

8. A las 19,00 horas el BEAUFORD se aproximó al convoy por la parte de popa procedente de Tobruk.

9. Se mantuvo bien la velocidad de 12 nudos desde las 09,30 horas del 21 de marzo hasta las 08,00 horas del 22.

10. Se presentaron cazas desde las 07,40 a las 17,15 horas.

11. La fuerza pasó a tres millas al sur de la posición "N" a las 06,00 horas del 23 de marzo, con rumbo de 290° para establecer contacto con el PENLOPE y el LEGION.

12. El PENLOPE (Capitán de Navío A.D. Nicholl) y el LEGION se divisaron a las 07,42 horas con rumbo de 343° y a las 07,50 horas se modificó el rumbo a 250° en vista del informe del P.36 de que tres destructores y unidades pesadas se encontraban al sur de Tarento.

13. La persecución por la aviación enemiga comenzó a las 09,35 horas cuando se inició el primer ataque de torpedos. Los vuelos continuaron desde este momento.

14. Los cazas propios estuvieron presentes desde las 08,10 horas hasta las 09,00 horas.

15. Dos grupos de aviones enemigos no lograron localizar el convoy buscándolo a 30 ó 40 millas por popa.

16. No se siguió un rumbo de zig-zag por el convoy a partir de las 06,50 ya que se consideró esencial lograr la mejor velocidad. La escolta llevó a cabo rumbos de zig-zag independientes.

17. Tan pronto como las divisiones se separaron del convoy rumbo Norte se creó una cortina de humo hacia las 14,35 horas. El enemigo

17. A las 09,20 horas se alteró el rumbo a 270° para marchar mas al Oeste y a las 12,20 horas a 250° para hacer lo mas tarde posible un encuentro probable con el enemigo de superficie.

18. A las 13,32 horas un JU.88 lanzó cuatro bengalas rojas a proa del convoy, una indicación probable de que las fuerzas de superficie del enemigo estaban próximas, aunque no se creyó que estableciesen contacto antes de las 16,30 o 17,00 horas.

19. A las 14,10 horas el EURYALUS informó haber visto humo con rumbo de 353° . No pudo verse desde CLEOPATRA. Un nuevo mensaje a las 14,17 horas explicaba que el informe anterior no era seguro.

20. A las 12,30 horas la Organización n° 4 (primera división JERVIS, KIPLING, KELVIN, KINGSTON (destruidores). Segunda división: DIDO, PENELOPE (cruceros), LEGION (destructor). Tercera división: ZULU, HASTY (destruidores). Cuarta división: CLEOPATRA (buque insignia de la Escuadra de cruceros n° 15), EURYALUS (cruceros). Quinta división: SIKH, LIVELY, HERO, HAVOC (destruidores). Sexta división: CARLISLE (crucero), AVON VALE (destructor). Esta sexta división estaba destinada al establecimiento de cortinas de humo). Fue empleada ya que se decidió que el convoy no retrocedería sino que continuarla a Malta aun cuando las fuerzas del enemigo estableciesen contacto. Se ordenó a los destructores que aumentasen la presión para alcanzar la máxima velocidad a las 14,00 horas (disponiendo de un plazo de media hora para lograrla).

Se ordenó un mensaje ordenando a las divisiones que formasen con rumbo al Norte en el caso de establecer contacto.

FASE I

21. Informes

14,27 horas. "4 buques sospechosos con rumbo 040° " recibido del EURYALUS.

14,27 horas. "1 desconocido con rumbos 010° , 12 millas". Recibido de LEGION.

14,29 horas. Mensaje "ZLG" transmitido del CLEOPATRA ((Jefe del E.M. número 15)).

14,32 horas. "4 desconocidos con rumbo 015° , 15 millas" recibido de LEGION.

14,34 horas. "3 acorazados con rumbo 010° , 12 millas" transmitido del CLEOPATRA. (Jefe del E.M. n° 15)).

15,06 horas. "Enemigo anteriormente dado como acorazados se cree ahora son cruceros" transmitido del Estado Mayor n° 15.

22. Tan pronto como se informó la presencia del enemigo se envió el mensaje "CLG" y se ejecutó exactamente como se detallaba en las órdenes de operaciones.

El convoy viró distanciándose del enemigo a 210° mientras que todos los buques cabeza de divisiones se dirigieron rumbo al Norte para que se uniesen a ellos las divisiones.

Durante esta fase de la acción el LEGION se unió a la 14ª Flotilla de Destructores con la primera División a las 15,07 horas y permaneció junto a ellos durante el resto del día.

23. Tan pronto como las divisiones se separaron del convoy rumbo al Norte se creó una cortina de humo hacia las 14,35 horas. El enemigo

abrió entonces fuego y los primeros disparos fueron perfectamente vistos y quedaron muy cortos hacia las 14,36 horas.

La disposición del enemigo

24. El enemigo se cree estar integrado por un crucero de ocho pulgadas y tres de seis pulgadas por el través, a unas dos millas de distancia y con rumbo de 200°.

Viraron hacia el Sureste aproximadamente a las 14,36 horas alejando se a las 14,42 horas para virar al Noroeste, retirándose finalmente en un rumbo aproximado de 010° hacia las 15,01 horas.

25. El CLEOPATRA condujo a la Cuarta división hacia el enemigo a las 14,44 horas y el Contraalmirante en Jefe de la 15ª Escuadra de Cruceros envió a las 14,45 horas el mensaje "viren hacia enemigo".

26. El CLEOPATRA y el EURYALUS entablaron combate con un crucero de las 14,56 hasta las 15,09 horas cuando el enemigo salió de su radi de acción. Las restantes divisiones se vieron impedidas por el humo precedente continuamente de todos los buques desde las 14,33 hasta las 15,16 horas. A las 15,07 horas se envió un mensaje a toda la flota del Mediterráneo de escolta "rumbo del enemigo 010°".

27. Un crucero enemigo viró al Oeste-Noroeste hacia las 15,09 horas y entabló combate con la 4ª división desde las 15,11 a las 15,15 horas enviando tiros de horquillamiento después de haberse ocultado la división con humos. Esto se debió probablemente a la localización por aviones. Unas cuantas andanadas fueron disparadas contra este buque desde las 15,11 a las 15,13 horas y se alejó al mismo tiempo que el CLEOPATRA a las 15,15 horas.

A las 15,35 horas el Contraalmirante en Jefe de la 15ª Escuadra de Cruceros informó al Comandante en Jefe: "Enemigo alejado".

28. Se tomó el rumbo a 235° y los buques cabezas de división formaron en una línea de 310°-130° con separación de 1½ millas. El convoy seguía el rumbo a 222° con siete millas a las 16,05 horas desviándose a 270° con el CLAN CAMPBELL retrasado y escoltado por el CARLISLE y el AVON VALE. A las 16,07 horas la fuerza de combate alteró el rumbo a 270° a 20 nudos y se encontraban a cinco millas por el través del convoy a las 16,40 horas.

A las 14,50 horas el Contraalmirante en Jefe de la 15ª División de Cruceros ordenó al convoy dirigirse al Oeste y cambió su rumbo a las 15,00 horas.

29. El CARLISLE y el AVON VALE (división especial para el lanzamiento de humo) se habían dirigido hacia el Noroeste y lanzaron entre el enemigo y el convoy una cortina de humo manteniéndose en contacto visual por la fuerza de combate. Cuando el CARLISLE observó que la fuerza de combate se dirigía de nuevo hacia el convoy se unió a él pero se le ordenó que se mantuviese lo mas próximo posible mediante un mensaje del Contraalmirante en Jefe de la 15ª Escuadra de Cruceros a las 16,10 minutos.

Ataque aéreo

30. Se llevó a cabo un pesado ataque aéreo durante todo este período en su mayor parte contra el convoy pero también contra las fuerzas de combate. Mientras esta se iba concentrando el estampido de los disparos de la artillería de cuatro pulgadas de los "Hunts" y del CARLISLE resultaba sumamente impresionante, recordando al fuego continuado del cañón rápido aun cuando se escuchaba a una distancia de 8 a 10 millas.

31. En vista de este ataque intenso se preguntó al CARLISLE a las 16,05 horas si tenía buques suficientes para cubrir el convoy contra ataques aéreos.

El CARLISLE respondió "no, hemos consumido 1/3 de nuestra dotación a las 16,11 horas y el SOUTHWOOD informó a las 16,33 horas "hasta ahora nueve ataques. Nos queda el 40% de nuestra munición de cuatro pulgadas".

Por consiguiente, a las 16,31 horas, la 15ª Flotilla de destructores (formando la 1ª división) recibió orden de cubrir al convoy contra ataques aéreos y de superficie desde el Sur a fin de reforzar con fuego en ángulo agudo.

FASE II

32. Informe

A las 16,37 horas "4 desconocidos 042°, 9 millas rumbo desconocido recibido del ZULU.

A las 16,40 horas "3 cruceros 035°, 15 millas" recibido del EURYLUS.

A las 16,48 horas el Jefe del E.M. nº 15 informó: "Un acorazado y cuatro cruceros a 35°, 15 millas, rumbo 215°".

A las 17,08 horas el Jefe del E.M. nº 15 informó que el acorazado enemigo iba acompañado de cruceros y destructores.

(Nota: No existe ninguna información de que estuviera presente algún destructor ni se cree hoy que era probable los hubiese).

33. A las 16,40 horas, cuando se recibieron los informes de haberse visto de nuevo fuerzas enemigas, los buques cabeza de división se dirigieron inmediatamente hacia el Norte para llevar a cabo el mensaje "CLIP" aunque en esta ocasión no se envió el mensaje excepto cuando a las 16,55 horas, se ordenó al convoy dirigirse al Sur, como lo hizo.

34. La cuarta división avanzó en cabeza con rumbo de 010° divisando un crucero de ocho pulgadas frente a ella con el que entabló combate a las 16,43 horas, abriendo fuego al mismo tiempo que dos cruceros enemigos (uno de ocho pulgadas y otro de dos pulgadas) abrieron a su vez fuego contra la cuarta división.

El dispositivo enemigo en aquel momento era de cuatro cruceros (probablemente dos de ocho pulgadas y dos de seis pulgadas) en una línea que abarcaba 110° a distancia de una milla, con rumbo de 230°. El acorazado y dos cruceros estaban mas lejos hacia el Este también a 220° 230°.

El CLEOPATRA alcanzado

35. A las 16,44 horas la segunda andanada del crucero enemigo de seis pulgadas consiguió un blanco en el extremo del puente del CLEOPATRA de estribor destruyendo el puesto de defensa a/a y el visor de proyectiles de iluminación derribando todo excepto una antena y un juego de drizas y matando un oficial y catorce hombres, hiriendo a un oficial y cuatro hombres. El CLEOPATRA continuó disparando hasta las 16,48 pero se alejó tras las humos rumbo Oeste. Durante algunos minutos después cayeron proyectiles cerca. Hacia este momento, el acorazado disparaba también contra la 4ª y 2ª división, pero se hallaban fuera del alcance del armamento de los cruceros. No se hicieron otros blancos contra nuestros buques entonces, pero hubo una baja en el CLEOPATRA por un proyectil que hizo explosión muy cerca.

36. El DIDO, a la cabeza de la segunda división, abrió fuego a las 16,44 horas contra un crucero enemigo pero no pudieron observarse los resultados a causa del humo y piques. La segunda división siguió los movimientos del buque insignia.

Humos

37. Todos los buques continuaron haciendo humos desde las 16,42 horas hasta el final de la acción hacia las 19,13 horas. Había por consiguiente una enorme zona cubierta de humo que permanecía compacta en las condiciones de tiempo existente de un viento de 25 nudos del Sureste. El enemigo intentó después de este contacto establecerlo de nuevo con el convoy dando un rodeo por el extremo occidental de la cortina de humo a sotavento y se vió por lo tanto mantenido eficazmente a distancia del convoy ya que no se decidió a aproximarse a la cortina de humo que se dirigía hacia él a 25 nudos.

38. El Capitán de Navío (D) de la 14^a Flotilla de destructores con la primera división, al recibir a las 16,40 horas un mensaje visual incompleto del Contralmirante en Jefe de la 15^a Escuadra de Cruceros "Amago a....." renunció a continuar en dirección al convoy y lanzó humo entre el convoy y el enemigo derivando gradualmente hacia el Suroeste. A causa de la falta de información sobre el enemigo en aquel momento, no conoció la posición exacta del enemigo desde las 16,45 a las 17,45 horas cuando vió fuego de cañón.

39. El ZULU y el HASTY (tercera división) después de divisar y avisar la presencia del enemigo a gran distancia a las 16,37 horas lanzó humo y se adaptó por lo general a los movimientos del Almirante. No se encontró ninguna oportunidad para disparar cañones o lanzar torpedos durante esta fase.

40. El Capitán de Navío (D) de la 22^a Flotilla de destructores con la 15^a división divisó lo que se creyeron ser dos destructores, pero hoy parece haberse tratado de un crucero, a las 16,40 horas y entabló combate con fuego artillero. Al parecer se hizo impacto sobre el enemigo que se alejó hacia el Norte y no volvió a ser visto.

A las 16,49 horas, divisó dos cruceros y el acorazado y la 5^a división continuó hacia el Oeste con la esperanza de lograr una posición favorable para el lanzamiento de torpedos.

41. A las 16,59 horas, el Capitán de Navío (D) de la 22^a Flotilla de destructores tenía a su vista tres cruceros y la 5^a división entabló combate con ellos en un rumbo Norte-Oeste hasta divisarse al acorazado a las 17,05 horas, cuando se alteró el rumbo para evitar blancos. A las 17,20 horas, sin embargo, el HAVOCK sufrió daños, reduciéndose su velocidad a 16 nudos y se le envió a reunirse con el convoy. Poco después se hizo un nuevo intento para alcanzar una posición de lanzamiento de torpedos pero las condiciones resultaron desfavorables y se continuó el rumbo hacia el Sur.

42. Entre las 17,01 horas y las 17,12 horas, la 4^a división entabló combate contra buques enemigos obacuradamente percibidos a una distancia aproximada de 14.000 yardas. Se vieron disparos de cañón en esta dirección (010° a 000°) en aquel momento y cayeron proyectiles cerca de la 4^a división. No se observó ningún resultado en esta acción.

43. Entre las 17,03 y las 17,10 horas la 2^a división entabló combate con aquel de los tres cruceros situado mas a Oeste que ya habían entablado combate con la 4^a división identificándose aquel buque como de la clase Gorizia. Nueve andanadas controladas fueron disparadas desde el DIDO y se observaron blancos durante la sexta y séptima andanada.

Estos blancos se divisaron tambien por el ZULU.

A las 17,05 horas, el acorazado abrió fuego contra la 2ª división que se ocultó tras la cortina de humo a las 17,07 horas.

44. La 4ª división abrió fuego contra un buque enemigo al máximo alcance a las 17,27 horas con algunas salvas. Parece probable que el enemigo estuviese entonces fuera de alcance. La 4ª, 2ª y 3ª divisiones continuaron su rumbo alterno a Este y Oeste hasta las 17,40 horas, cubriendo el convoy con humos.

El ZULU informa haber visto dos cruceros de la clase Trento y tres destructores (que eran seguramente cruceros de seis pulgadas) procedentes del Oeste cuando se aclaró el humo y al acorazado y un crucero procedentes del Oeste durante este periodo. El enemigo se mantuvo siempre a larga distancia (fuera del alcance de las piezas de 4.7 pulgadas) y a distancia del humo.

El convoy

45. Durante esta fase el convoy se había dirigido al Sur a las 16,55 horas pero el BRECONSHIRE le llevó de nuevo al Oeste a las 17,20 horas. El Contraalmirante en Jefe de la 15ª Escuadra de Cruceros mandó un mensaje a las 17,16 horas al SOUTHWOLD ordenando al convoy virar al Sur, que se transmitió a las 17,19 horas y para las 17,30 horas habían sido de nuevo dirigidos rumbo al Sur.

El BRECONSHIRE hizo virar el convoy a 225° a las 17,45 horas pero el SOUTHWOLD repitió la orden del Almirante en Jefe de la 15ª Escuadra de Cruceros de mantenerse hacia el Sur y el convoy tomó este rumbo nuevamente a las 18,00 horas. Esto se hallaba también de acuerdo con el mensaje de las 17,58 horas del Capitán de Navío (D) de la 22ª Flotilla de Destructores.

Ataque aéreo

46. Un ataque aéreo pesado y continuado se llevó a cabo contra el convoy a través de la segunda y tercera fases; y el CARLISLE y los "Hunts" hicieron una excelente labor manteniendo su abundante fuego de precisión en la mar gruesa. Algunos aviones enemigos fueron derribados y ni el convoy ni su escolta próxima sufrieron daño.

Se llevaron también a cabo numerosos ataques por aviones aislados contra las diversas divisiones de las fuerzas de combate pero apenas pudieron observarse en el combate general. Las armas de corto alcance lucharon en estos ataques cada vez que se produjeron y los cañones de ángulo agudo solo se utilizaron cuando no pudieron disparar contra objetivos de superficie. No se produjo ningún daño.

FASE III

El enemigo intenta rodear a sotavento la cortina de humo. 17,40-18,2

47. Durante esta fase de la acción el Capitán de Navío (D) de la 22ª Flotilla de Destructores a bordo del SIKH con la 15ª división soportó el peso del fuego enemigo.

A las 17,40 horas el SIKH divisó al acorazado enemigo a los 330° y a 16.000 yardas y continuó combatiéndolo con fuego artillero hasta aproximadamente las 18,0 horas. Ni el HERO ni el LIVELY (los dos buques restantes de la división) pudieron saber lo que ocurría ya que el humo del SIKH ocultaba por completo al enemigo. A ambos lados del SIKH cayeron proyectiles cercanos a las 17,48 horas y, en las propias

palabras del Capitán de Navío (D) de la 22^a Flotilla de destructores "a fin de evitar el hundimiento con todos los torpedos a bordo" se dispararon dos torpedos a las 17,50 horas. No se observó ningún resultado. El SIKH se retiró del combate a las 18,20 horas virando hacia el Norte y lanzando humos.

48. A las 18,00 horas el Capitán de Navío (D) de la 22^a Flotilla de destructores ordenó que el convoy se dirigiese hacia el Sur. Esto confirmaba las instrucciones anteriores y el convoy continuó eficazmente cubierto por la cortina de humo. El convoy viró hacia el Oeste entre las 18,25 y las 18,40 horas al recibir el mensaje del Contraalmirante en Jefe de la 15^a Escuadra de Cruceros a las 18,19 horas, pero después reasumió su rumbo al Sur hasta las 19,00 horas cuando el BRECONSHIRE dió la orden "ejecutese operación B" (Dispersión del convoy para continuar independientemente hacia Malta durante la obscuridad).

49. Durante esta fase los humos de la 5^a división ocultaron casi continuamente al enemigo al resto de la fuerza de combate. El Capitán de Navío (D) de la 14^a Flotilla de destructores a bordo del JERVIS con la primera división mantuvo un rumbo Suroeste entre el enemigo y el convoy, produciendo humos.

Las segunda, cuarta y tercera divisiones avanzaron también generalmente hacia el Suroeste haciendo humos. El humo se movía a más de 25 nudos hacia el Noroeste y fracasaron varios intentos para atravesarlo en dirección Oeste-Noroeste (hacia el enemigo). El humo continuó sosteniéndose muy bien y durante largo tiempo.

A las 17,59 horas, se hizo circular el mensaje "dispuestos a disparar torpedos bajo cortina de humo".

50. A las 18,02 horas, sin embargo, el CLEOPATRA había logrado atravesar la zona de humo para lograr divisar al acorazado a 310° y unas 13.000 yardas con una ligera escora. El fuego se abrió y a las 18,06 horas viró a babor y lanzó tres torpedos, cuando el acorazado desaparecía una vez más detrás del humo. No pudieron observarse por lo tanto los resultados, pero de la posición posterior del enemigo se deduce evidentemente que se dió cuenta y se alejó de este ataque, retrasando más el momento en que pudiera divisar el convoy y alegerando la presión sobre la 5^a división.

El DIDO a la cabeza de la 2^a división encontró, al salir de la zona de humo que el enemigo se había retirado realmente tras una cortina de humo y así la 2^a división no pudo disparar torpedos. El ZULU divisó al enemigo a distancia excesiva y en posición poco ventajosa, de modo que la 3^a división no pudo disparar.

51. Durante este periodo se observaron muchos impactos en el agua detrás y fuera de la cortina de humo de proyectiles de 15 pulgadas en su mayor parte cerca de la 5^a división, pero también más casuales entre los demás buques.

52. Después de disparar los torpedos, se continuó el rumbo hacia el Este hasta las 18,17 horas para obtener una clara impresión del tiempo donde terminaba la cortina de humo y para cubrir en caso necesario el convoy hacia Noroeste. Mientras el resultado evidente que el acorazado y algunos cruceros intentaban pasar a sotavento del humo, era así mismo evidente que el rumbo más eficaz del enemigo era pasar a barlovento (Este) de la cortina y que toda fuerza no se encontraba con el acorazado de modo que algunos cruceros podían haber adoptado este rumbo.

53. Entre las 18,16 y las 18,18 horas cuando se obtuvo una visión clara hacia el Noroeste y el Norte no se divisaron buques enemigos. Ahora resulta evidente que para entonces dos o tres de los cruceros de seis pulgadas enemigos deben haberse retirado de la batalla.

54. A las 18,17 horas, se modificó el rumbo hacia el Oeste, produciendo todavía humos y uniéndose las divisiones 1ª y 5ª para alejar al enemigo hacia el Oeste-Norte-Oeste.

FASE IV

El enemigo es alejado por artillería y torpedos

55. Esta fase se inició intentando todas las divisiones ejecutar el ataque de torpedos ordenado a las 17,59 horas y todos convergieron en el punto mas importante entre el acorazado y el convoy a unas 15 millas al Sureste.

56. El Capitán de Navío (D) de la 14ª Flotilla de destructores a bordo del JERVIS con la 1ª división y el LEGION evitaron cuatro torpederos bombarderos a las 18,23 horas virando al Sur pero reasumió un rumbo al Noroeste y después al Norte a los cuatro minutos. A las 18,34 horas, se observó un gran buque enemigo a 292° a unas seis millas y a las 18,35 horas viró su división entera a 270° y 28 nudos. Identificó al enemigo como un acorazado de la clase LITTORIO y tres cruceros ampliamente espaciados en línea a proa con un rumbo aproximado de 180°.

57. Durante la aproximación, la 1ª división operó un fuego concentrado contra el buque y se vieron dos blancos. Al mismo tiempo el CLEOPATRA (el único buque de las divisiones 4ª, 2ª y 3ª con clara visibilidad a causa del humo) entabló combate con el acorazado cuando se hizo visible y el crucero de ocho pulgadas en cabeza en otros momentos. El CLEOPATRA estuvo disparando casi continuamente desde las 18,31 horas hasta las 18,56 horas acercándose a casi 10,000 yardas a las 18,47 horas. Se observaron dos blancos a las 18,45 horas, uno de los cuales erigió un incendio considerable en la cubierta central del acorazado y pareció poner fuera de combate su torre de popa, observándose nuevos impactos después de haberse alejado a las 18,45 horas.

58. El enemigo replicó al fuego con proyectiles de 15 pulgadas, 8 pulgadas, 6 pulgadas y de menor calibre. El acorazado parecía obedecer a un control dividido, el de proa disparando proyectiles de 15 pulgadas contra la 1ª división y el de popa disparando iguales proyectiles contra nuestros cruceros. Todo su fuego era impreciso y resultaba difícil averiguar cuál era el objetivo.

59. A las 18,41 horas, a una distancia aproximada de 6.000 yardas, la 1ª división viró a estribor para lanzar torpedos. Parecía que el LEGION (el buque mas al Sur) viraba realmente a babor y se le vió casi completamente cubierto por una salva de 15 pulgadas cuando giraba. Salio entre las columnas de agua con la misma velocidad y al parecer sin daños.

60. El KINGSTON fué alcanzado por la artillería al virar y se declaró incendio en la sala de calderas y en la de máquinas. Se detuvo pero consiguió dominar el fuego e informó a las 19,07 horas que podía continuar con una caldera a 16 nudos. El KELVIN se mantuvo cerca de él mientras estuvo detenido. Se ordenó por lo tanto al KINGSTON que se uniese al convoy o si no lograba encontrarlo continuase independientemente a la máxima velocidad posible hacia Malta. Efectivamente consiguió esto último.

61. A las 18,40 horas el crucero de ocho pulgadas en cabeza se había alejado y a las 18,45 horas el acorazado y los otros dos cruceros se alejaron asimismo con rumbo de unos 340°.

62. A las 18,50 horas el Capitán de Navío (D) de la 22^a Flotilla de destructores a bordo del SIKH, que se dirigía al Noroeste esforzándose por conseguir una situación favorable para el lanzamiento de torpedos, observó un blanco de torpedos seguro en el centro del acorazado.

La 5^a división viró para lanzar torpedos a las 18,55 horas, pero el humo se interpuso ante el objetivo y solo disparó el LIVELY. Lanzó una andanada completa (8 torpedos) pero no se observó ningún resultado.

El LIVELY había sufrido daños de un proyectil de 15 pulgadas que cayó en su proximidad a las 18,52 horas, quedando inundada su cubierta baja de proa.

63. El enemigo estaba ahora retirándose rápidamente hacia el Norte. No se presentaron nuevas oportunidades para lanzamiento de torpedos o el disparo de artillería, pero se continuó con el humo hasta las 19,13 horas, siguiendo un rumbo para acercarse al convoy.

64. A las 19,11 horas, se alteró el rumbo hacia el Norte para concentrar la fuerza de combate y todos los buques, que lo hicieron a las 19,20 horas siguiendo de nuevo un rumbo hacia el Sur para rodear el convoy. El KINSTONG navegaba por su cuenta.

Ataque aéreo y protección de cazas.

65. Durante esta fase se verificaron varios ataques por torpederos bombarderos contra las fuerzas de combate, todos ellos ineficaces, aun cuando hubieran podido utilizar nuestros humos en su propio favor. También tuvieron lugar ataques por torpederos bombarderos contra el convoy, algunos en combinación con ataques con bombas desde gran altitud. Se les alejó sin sufrir daños. No volvió a divisarse ninguna aviación después de las 19,25 horas.

Dispersión de las fuerzas

66. A las 19,40 horas, no hallándose el convoy a la vista y acercándose la noche, se decidió que la fuerza B regresase a Alejandria. Por lo tanto, se modificó el rumbo a 050° y 22 nudos, alterándolo a 080° a las 20,40 horas. A las 19,49 horas se ordenó al BRECONSHIRE que llevase a cabo la operación "B". En realidad ya lo había hecho así a las 19,00 horas y el convoy se encontraba dispersado.

A esta hora (19,40) se supo que el enemigo se retiraba hacia el Nor. tw. Había fracasado en su intento de establecer contacto con el convoy durante el día, por haber sido alejado, y se creyó poco probable que intentase un ataque nocturno cuando su acorazado había sido averiado por un torpedo.

El tiempo era de tormenta del Sureste al Este-Sureste, con mar encrepado. El carburante en los destructores de la clase "K" y clase "Hunt" resultaba insuficiente para permitir la estancia un día mas en la zona central al Oeste de Benghasi, por lo que fué necesario pasar lo mas lejos hacia el Este que resultó posible a través de una zona bombardeable y de día.

El viaje de regreso

67. A las 20,00 horas se ordenó al PENELOPE y al LEGION que se uniesen al convoy.

Al AVON VALE se le había ordenado continuar hasta Malta con el convoy ya que con el tiempo dominante se consideraba que podría alcanzar en su regreso a la fuerza B. Por lo tanto, de acuerdo con el Comandante en Jefe del Mediterráneo, según mensaje enviado a las 13,02 horas del

22 de marzo de 1942, el CARLISLE recibió también orden de permanecer con el convoy.

68. A las 21,30 horas, a causa del fuerte vendaval del Este la velocidad hubo de reducirse a 18 nudos y a las 03,25 horas del 23 de marzo, a 15 nudos.

Aun así, solo un destructor, el (SIKH) no se había retrasado al amanecer y el ZULU hubo de reducir la velocidad a 10 nudos durante media hora a las 05,30 horas. A las 06,30 horas, los cruceros viraron a 180° para recoger a los destructores y a las 07,00 horas prosiguieron a 14 nudos.

A las 08,00 horas, la fuerza se encontraba en la situación 34° 23' Norte, 20° 14' Este, rumbo 080°; el rumbo se modificó a las 09,00 horas a 100°.

69. Durante el 23 de marzo, la velocidad fué creciendo gradualmente a medida que el tiempo mejoraba con lentitud. A las 13,00 horas, se lograron 20 nudos pero a las 15,35 la velocidad hubo de ser reducida durante una hora para permitir al LIVELY reparar los daños causados por el tiempo y el combate.

Ataque aéreo y protección de cazas.

70. Dos Beaufighters llegaron a las 07,56 horas y desde este momento salvo escasos intervalos se hallaron presentes los cazas. La dirección de los cazas no fué perfecta a causa de las malas comunicaciones.

La persecución por la aviación enemiga comenzó durante la mañana pero no se verificó ningún ataque hasta las 16,10 horas cuando intervinieron ocho JU.87. Seis de estos aviones atacaron al LIVELY que iba a popa de los cruceros. No se causó ningún daño.

Desde este momento hasta el anochecer se verificaron ataques esporádicos por aparatos JU.88 y torpederos bombarderos.

71. A las 22,00 horas habiéndose calmado considerablemente el tiempo se aumentó la velocidad a 22 nudos. Durante la noche, se utilizó un rumbo evasivo bien al norte de la ruta normal.

A las 22,48 el LIVELY informó que no podría mantener mas de 17 nudos y se le destacó a Tobruk donde se consideró que podría reparar averías antes de continuar a Alejandria.

72. Durante el día 24 de marzo la velocidad aumentó a 26 nudos.

La aviación el 24 de marzo

73. A las 07,30 horas del 24 de marzo un Sunderland provisto de equipo de radar (A.S.V.) y a las 07,35 horas dos aviones más, que en un principio se creyeron Beaufighters, llevaron a cabo un ataque con torpedos casi sin oposición. No causaron daños y no sufrieron nuevos ataques. A las 08,00 horas se dispuso la escolta de cazas.

74. La fuerza llegó a Alejandria a las 12,30 donde se vió honrada con una gran demostración de júbilo entonces celebrada.

