

HUNDIMIENTO DE LAS UNIDADES DE GUERRA

PRINCE OF WALES Y REPULSE

10 Diciembre 1941

TRADUCCION DEL

SUPPLEMENT TO THE

L O N D O N G A Z E T T E

20 de Febrero 1.948

---ooOoo---

NUEVES, 26 de Febrero de 1948

Hundimiento de las unidades de guerra PRINCE OF WALES y REPULSE

El siguiente informe fué entregado a los Lores Comisarios del Almirantazgo el 17 de Diciembre de 1941 por el Vicealmirante Sir Geoffrey Layton, Comandante en Jefe de la Flota del Este.

Puesto de Mando del Comandante en Jefe
de la Flota del Este de la Marina de
Guerra Británica.
17 de Diciembre de 1941.

Tengo el honor de entregar al Consejo los informes anexos sobre las operaciones que terminaron con la pérdida de los buques de guerra PRINCE OF WALES y REPULSE el 10 de Diciembre de 1941.

2.- Estos informes comprenden un relato de las operaciones redactado bajo mi dirección y los informes originales del Comandante y Oficiales supervivientes de los buques de guerra referidos.

3.- La prensa de aquellos días y las circunstancias han impedido un análisis mas cuidadoso de las operaciones hasta la fecha y considero preferible enviar inmediatamente las pruebas disponibles, ya que muchos de los oficiales que intervinieron regresan ahora al Reino Unido.

4.- En estas circunstancias, me veo en la imposibilidad, como hubiera querido hacerlo, de poner en conocimiento de VV.EE. los casos de servicios extraordinarios individuales, de los que se produjeron muchos. Someteré las observaciones que consiga en fecha posterior, pero por ahora me permito rogar a VV.EE. que obtengan del Capitán de Navío W.G. Temant y el Capitán de Corbeta A.G. Skipwith sus recomendaciones para la recompensa de quienes, especialmente la merezcan.

5.- Todos los relatos convienen en que la sangre fría, la decisión y optimismo en circunstancias adversas de las dotaciones de estos dos buques supieron conservar las mejores tradiciones de la Marina Británica.

Firmado: G. Layton⁺⁺

Vice-Almirante, Comandante en Jefe.

⁺ Nota del Almirantazgo. Se reproducen aquí solamente los informes del Comandante del REPULSE y del oficial superviviente mas antiguo del PRINCE OF WALES, nombrados en el párrafo 4.

⁺⁺ Nota del Almirantazgo. El Vicealmirante Sir Geoffrey Layton entregó el mando de la zona de China al Almirante Sir Tom. S.V. Philips a las 08,00 (hora de Greenwich) del 8 de Diciembre de 1941, habiéndose decidido por el Almirantazgo fusionar el mando de la zona de China con la Flota del Este. El Almirante Layton asumió el mando de la Flota del Este hacia las 15,00 (hora de Greenwich) el 10 de Diciembre de 1941. Por lo tanto no le alcanza la responsabilidad de las operaciones de la Flota ni de ninguna otra operación durante ese periodo.

RELATO DE LAS OPERACIONES DE LA FUERZA 3.

(todas las horas son las de la zona de la hora de Greenwich (menos 7:00 horas) a no ser que se indique otra cosa).

Propósitos del Comandante en Jefe

La intención del Comandante en Jefe era atacar a los transportes y buques de guerra japoneses que el 8 de Diciembre según informes recibidos desembarcaban tropas en la costa oriental del istmo de Kra y en Kota Bharu.

2.- Se supo al mediodía de aquella fecha que nuestras Fuerzas Aéreas y nuestros aeródromos en el Norte estaban siendo atacados intensamente y que numerosas fuerzas japonesas desembarcaban en Kota Bharu en Malaya y entre Singgora y Pattani en Tailandia. Parecía probable que las Fuerzas terrestres y aéreas se encontrarían sumamente presionadas y el Comandante en Jefe creyó inaceptable retener una poderosa fuerza naval en Singapur en estado de inacción.

3.- El Comandante en Jefe esperaba que con una protección de cazas si fuese posible o de no serlo, por sorpresa, podría atacar a las fuerzas japonesas a la altura de Singgora y de Kota Bharu en la madrugada del día 10.

4.- La cuestión de la protección y reconocimiento por cazas se discutió con el Cuartel General de la RAF antes de zarpar la fuerza. El oficial al mando de la RAF en el Extremo Oriente declaró que esperaba poder proporcionar reconocimiento aéreo, pero se mostró dudoso acerca de la protección de cazas frente a Singgora al amanecer del día 10 de Diciembre. Después de una investigación mas completa confirmó mas tarde el Jefe de Estado Mayor de la Flota Oriental que no podría proceder a tal protección.

Composición de la fuerza 3

La fuerza 3 consistía en los buques de guerra PRINCE OF WALES (Capitán de Navio J.C. Leach) buque insignia del Almirante Sir Tom S.V. Philips), REPULSE (Capitán de Navio W.C. Tennant) ELECTRA (Capitán de Fragata C.W. May), EXPRESS (Capitán de Corbeta P.J. Cartwright), buque australiano VAMPIRE (Capitán de Fragata V.T.A. Moran) y TENEDOS (Teniente de Navio R. Dyer).

El JUPITER y el ENCOUNTER se hallaban en reparación y el STRONGHOLD hubo de destinarse a salir al encuentro de una división de destructores norteamericanos que se esperaban en Singapur en la tarde del 9 de Diciembre.

El DUBBAN se encontraba disponible pero el Comandante en Jefe decidió no utilizarlo.

Nota del Almirantazgo: Antes de zarpar, el Comandante en Jefe de la Flota Oriental ordenó al Oficial al mando de la RAF en el Extremo Este:

(a) un reconocimiento a 100 millas al norte de la fuerza en la madrugada del día 9 de diciembre.

(b) un reconocimiento a 100 millas a partir de Singgora alejándose diez millas de la costa y comenzando con las primeras luces del día 10 de Diciembre.

(c) protección de cazas a la altura de Singgora en la madrugada del día 10 de Diciembre.

El oficial al mando de la RAF informó posteriormente al Jefe de Estado Mayor de la Flota Oriental, que permaneció en tierra, que podía proveer el dispositivo (a), esperaba poder proveer el (b), pero no podía proveer el (c). El Jefe de Estado Mayor de la Flota Oriental envió el mensaje

Movimientos de la Flota hasta el momento del ataque aéreo

6.- La fuerza Z zarpó a las 17,35 horas del 8 de Diciembre y navegó a 17 nudos y medio para pasar al Este de las islas Anamba y seguir desde allí hacia el Norte. El Comandante en Jefe informó a la fuerza que el crucero de batalla enemigo KONGO junto con cruceros y destructores apoyaba a los transportes con que intentaba atacar frente a Singgora y Pattan y que el desembarco estaría probablemente apoyado por submarinos y minas.

7.- En el mensaje 22,53 hora de Greenwich del día 8 el Jefe de Estado Mayor informaba al Comandante en Jefe que la protección de cazas para el día 10 no era posible.

8.- Las condiciones meteorológicas durante la mayor parte del día 9 de diciembre eran favorables para la evasión, con frecuentes tormentas de agua y nubes bajas. Se recibió un informe sin confirmar el haberse visto un avión enemigo a las 06, 0 horas del 9 de Diciembre desde el VAMPIRE, dividiéndose el aparato durante un minuto por un vigia solamente. No se tomó en consideración.

Entre las 17,00 horas y las 18,30 horas el tiempo mejoró y tres aviones de reconocimiento naval japoneses en rápida sucesión fueron vistos desde el PRINCE OF WALES.

9.- El TEMEDOS recibió orden de regresar a Singapur a las 18,36 horas del 9 de diciembre a causa de su lenta marcha.

10.- Antes de estas observaciones, el Comandante en Jefe había intentado destacar los restantes destructores a las 21,00 del 9 de Diciembre y realizar una rápida maniobra sobre Singgora con solo los buques pesados. Consideraba que los destructores serían muy vulnerables ante un ataque aéreo y que su escasa resistencia era un motivo de preocupación. El Almirante pensaba confiar en la velocidad y sorpresa del ataque de los buques pesados para evitar que el daño en estos buques no resultase suficiente paraminorar su velocidad, creyendo que la aviación japonesa que se encontrase no transportaría bombas contra buques o torpedos y que en su retirada la fuerza solo tendría que enfrentarse con los bombarderos de larga distancia rápidamente organizados desde las bases en Indochina.

11.- Al saber que la fuerza había sido ya descubierta el Comandante en Jefe decidió que el riesgo de atacar Singgora no estaba ya justificado, pues se estarían esperando los buques y los objetivos hubieran podido muy bien haber sido retirados teniendo en cambio que enfrentarse con un ataque aéreo en muy gran escala.

12.- Tan pronto como se pudo desprender de la aviación de reconocimiento al llegar la obscuridad, la fuerza Z viró por lo tanto hacia el Sur con la intención de regresar a Singapur.

Se informó oportuno al Comandante en Jefe de la Flota Oriental, entonces navegando (veánsen los mensajes anexionados en el apéndice III).

El Jefe de Estado Mayor era el Contralmirante A.F.L. Palliser, que permaneció en tierra haciéndose cargo del puesto de mando del Comandante en Jefe en Singapur.

13.- La situación quedó sin embargo alterada al recibir el mensaje del Jefe del Estado Mayor de la Flota Oriental de las 15,05 horas de la zona del día 9 hacia la media noche, que decía: "Se informa desembarco enemigo en Kuantan". Parecía improbable que el enemigo pudiese esperar a la fuerza 2, últimamente localizada rumbo al Norte en la latitud de Singora en un punto tan al Sur como Kuantan para la madrugada. Kuantan se encontraba no muy distanciada de la derrota de regreso a Singapur, se hallaba a 400 millas de los aeródromos japoneses en Indochina y se consideraba como una posición militar clave para cuya defensa debería llevarse a cabo todo esfuerzo.

A las 00,52 horas del 10 de Diciembre la fuerza se dirigió por lo tanto hacia Kuantan y aumentó la velocidad a 5 nudos.

14.- Entre las 06,30 horas y las 07,30 horas la aviación de reconocimiento enemiga fue divisada. El PRINCE OF WALES y el REPULSE lanzaron aviones de reconocimiento y en patrulla antisubmarina.

15.- La fuerza 2 llegó a la altura de Kuantan a las 08,00 horas del 10 de Diciembre. No se divisaron fuerzas enemigas y el REPULSE, enviado para investigar el puerto, informó "tranquilidad completa".

16.- Una hora antes de llegar a Kuantan, la fuerza 2 había pasado a la máxima distancia de lo que parecía ser un pequeño buque con un número de barcas o "juncos". Al encontrar Kuantan en tranquilidad, el Comandante en Jefe decidió regresar e investigar acerca de aquellas barcas antes de regresar a Singapur. Fue cuando se dirigía rumbo a Este con dicho fin cuando la fuerza 2 fue atacada por la aviación enemiga.

17.- El único mensaje del Comandante en Jefe dirigido a su base de Singapur fue el de las 14,55 horas Greenwich del día 9, que ordenó transmitir al TERNEDOS A LAS 08,00 del 10 de Diciembre. En él se declaraba que las 06,30 horas del 11 de Diciembre sería lo mas pronto que la fuerza 2 podría probablemente pasar por la posición $3^{\circ} 25' N, 106^{\circ} 40' E$ de regreso y pedía que se enviasen todos los destructores posibles para salir a su encuentro.

18.- Sigue a continuación un resumen de los ataques aéreos contra la fuerza 2.

(1) Preliminares

Fuerza 2 rumbo 095° velocidad 20 nudos destructores en S.D.3⁺. Buques en primer grado de dispositivo antiaéreo.

Aviación observada por radar (R.D.F.) vista 11,00 ejecutándose la orden de que los buques virasen juntos a rumbo 135° .

Velocidad aumentada a 25 nudos durante el primer ataque.

(ii) Ataque A (11,18 horas)

9 bombarderos de gran altura en línea cerrada a 10.000 pies atacaron al REPULSE por proa, lanzando simultáneamente una bomba cada uno. Un impacto en hangar de vapor (orificio de entrada de 15 pulgadas de

+Nota del Almirantazgo: S.D. 3 equivale a una formación de barrera anti-submarina.

Nota del Almirantazgo: una investigación llevada a cabo posteriormente ha establecido el hecho de que el PRINCE OF WALES fue atacado en este momento por dos torpederos simultáneamente.

diámetro, haciendo explosión sobre la cubierta blindada debajo de la cubierta de Infantería de Marina, cayendo otra muy cerca del costado de estribor a proa de la torre B y las restantes cerca del costado de babor.

Ninguna avería grave.

(iii) Ataque B (11,44 horas)

Nueve bombarderos torpederos atacaron al PRINCE OF WALES por la banda de babor. El buque viró pero fue alcanzado por un torpedo a proa de las torres C.3. y 4.

El buque se escoró 13° a babor y la velocidad descendió a 15 nudos. Ambos árboles de babor quedaron inutilizados, fallando la maquinaria del gobierno sin que el buque llegase nunca a recobrar el control completo.

Cinco torres de 5.25 pulgadas quedaron fuera de combate temporalmente por fallar la energía eléctrica y o por hallarse escorado.

Dos aviones fueron derribados, cayendo por la banda combatiente y otro fué posiblemente averiado.

(iv) Ataque C (11,56 horas)

Ocho o nueve torpederos bombarderos atacaron al REPULSE por la banda de babor. El buque viró y logró evitar los torpedos.

(v) Ataque D (11,58 horas)

Un ataque por bombardeo desde gran altura contra el REPULSE.

Ningún impacto directo, pero sí cercanos.

1 REPULSE dió un informe urgente sobre el ataque.

(vi) Ataque E (12,22 horas)

Ataque de bombarderos torpederos por nueve aviones en dos grupos. Seis llegaron primero por la banda de estribor y dispararon contra el PRINCE OF WALES que se hallaba incapacitado para proceder a una maniobra de esquivar y fué alcanzado tres veces por estribor: (a)

(a) Uno cerca de la proa.

(b) Uno a proa de la torre B.

(c) Uno en la popa.

La escoradura quedó reducido a 3° y la velocidad descendió a ocho nudos.

Se derribó un avión.

El REPULSE se hallaba a punto de virar a estribor cuando tres aviones le atacaron por la banda de babor, logrando un blanco en el centro. El buque resistió bien el impacto, continuando la maniobra a 25 nudos.

(vii) Ataque F (12,5 horas)

Nueve torpederos bombarderos atacaron al REPULSE desde diversas direcciones. El primer blanco a la altura del pañol de ^{armamento} (costado de babor) averió el timón, dejando al buque sin gobierno. Otros tres impactos

*Nota del Almirantazgo: una investigación llevada a cabo posteriormente ha establecido el hecho de que el PRINCE OF WALES fué alcanzado en este momento por dos torpedos simultáneamente.

uno en la aleta de babor (baños y guardaropa), uno en la sala de máquinas de babor y otro en el costado de estribor de la sala de calderas E.

El buque escoraba a babor gozobrando y hundiéndose a las 12,35 horas situación $3^{\circ} 45' N, 104^{\circ} 24' E$.

Fueron derribados dos aviones.

El ELECTRA y el VAMPIRE recogieron supervivientes.

(viii) Ataque G (12,45 horas)

Nueve bombarderos de gran altura atacaron al PRINCE OF WALES. Un impacto cerca de la torre S.3, haciendo explosión en la cubierta principal y otras bombas cayeron cerca a ambas aletas. Velocidad seis nudos. El EXPRESS atacó por su banda de estribor a las 13,05 pero se alejó cuando el PRINCE OF WALES gozó a babor y se hundió a las 13,20 en la situación $3^{\circ} 36' N, 104^{\circ} 28' E$.

(ix) Resumen

El PRINCE OF WALES alcanzado por cuatro (posiblemente 5) torpedos y una bomba.

El REPULSE alcanzado por cinco torpedos y una bomba. Aviones derribados aproximadamente ocho.

19.- Cuando a las 12,04 horas se recibieron informes en Singapur de que la fuerza E estaba siendo atacada por la aviación, el grupo de casacas que prestaba apoyo en Kallang fue inmediatamente enviado allí. Seis Bofalos despegaron a las 12,15 y llegaron al lugar de acción precisamente cuando el PRINCE OF WALES estaba hundiéndose y cuando toda la aviación enemiga se había alejado.

Los destructores, después de buscar largotiempo superviviente, regresaron a Singapur, donde llegaron entre las 23,10 y las 24,00 horas.

20.- La aviación japonesa

(a) Los bombarderos torpederos eran monoplanos bimotores (tipo naval 96) y es probable que los bombarderos de gran altura fueran los mismos, es decir, aviación con base en tierra.

(b) Cuatro grupos de torpederos bombarderos cada uno de nueve aviones intervinieron en la acción. Se efectuaron tres ataques por bombarderos de gran altura, posiblemente todos por el mismo grupo.

(c) Los torpedos fueron lanzados a distancias entre 1.000 y 2.000 yardas y a una altura notablemente mayor a la acostumbrada entre nosotros. Los torpedos seguían una trayectoria muy recta que resultaba perfectamente visible. No hay indicaciones de que las espoletas fueran otras que las de contacto.

(d) Las retiradas parecían torpes, debido indudablemente en parte al empleo de la aviación pasada. En muchos casos continuaron a través de la línea de avance muy cerca de sus objetivos. Algunos aparatos abrieron fuego con sus ametralladoras.

(e) No se hizo ningún intento para entorpecer el salvamento de supervivientes.

INFORME INICIAL POR EL CAPITAN DE NAVIO W.G. TENNANT.

Al Comandante en Jefe de la Flota del Este.

Del Capitán de Navio W. Tennant (últimamente a bordo del REPULSE).

Fecha: 11 de Diciembre de 1941.

1.- En el hundimiento del REPULSE deploro tener que informar la pérdida de 27 oficiales y 486 hombres. Los supervivientes fueron 4 oficiales y 754 hombres.

2.- Quisiera hacer constar aquí el magnífico espíritu de mis oficiales y tripulación del buque durante esta dura prueba. Hubo casos de tripulantes a quienes hubo que ordenar que abandonaran sus cañones para tratar de salvarse cuando el buque estaba zozobrando.

3.- Si VV.EE. lo consideraran conveniente estoy dispuesto a asumir el mando de otro buque destinado a operaciones en la mar.

4.- Como desgraciadamente soy el oficial más antiguo superviviente he de hacer el informe de la operación y pérdida de los buques PRINCE OF WALES y REPULSE. Solo quisiera declarar aquí que estaba completamente de acuerdo con todas las disposiciones tomadas por el Comandante en Jefe de la Flota del Este, según los informes de que, por cuanto sé, disponía. El REPULSE fue atacado constantemente entre las 11,10 y las 12,33 horas el 10 de Diciembre por aviones bombarderos de gran altura y bombarderos torpederos. En conjunto, recibí un impacto de bombas, varias bombas cercanas y cuatro o cinco torpedos. Tuve la fortuna en los primeros ataques de sortear las trayectorias de por lo menos 15 torpedos pero en un ataque posterior cuando trataba de esquivar un ataque otra serie de torpedos se acercaron a mi casco e hicieron blanco.

5.- Poco después el buque fue torpedeado por boga averiando el timón; esto fue seguido por ataques procedentes de todas las direcciones y entonces fue alcanzado por dos o tres nuevos impactos. Comprendí entonces que no podía salvarse y ordené que toda la dotación del interior subiese a cubierta y se lanzasen balsas Carley.

6.- El buque se mantuvo a flote unos seis minutos más y es afortunado que pudiera salvarse el número arriba mencionado.

7.- Finalmente creo que debe tenerse en cuenta que los ataques fueron realizados por los japoneses con gran decisión y eficacia y los ataques de los bombarderos de gran altura en escuadrada formada a 10.000 pies de altitud fueron notablemente precisos. Debe de haberse empleado un gran número de aviones, posiblemente más de 50. Los torpedos seguían una trayectoria muy recta a poca profundidad y dejando una clara estela.

8.- Según creo el Capitán de Navío L/H/ Bell del PRINCE OF WALES ha enviado a VV.EE. un informe preliminar sobre la pérdida de aquel buque.

9.- Los destructores ELECTRA, EXPRESS y VAMPIRE maniobraron excelentemente y no tengo palabras suficientes para elogiar sus trabajos de salvamento y las atenciones mostradas a los supervivientes.

NUEVO INFORME DEL CAPITAN DE NAVIO V.C. TENHANT.

1.- Aproximadamente a las 12,30 del lunes 8 de Diciembre fui convocado a una reunión a bordo del PRINCE OF WALES con el Comandante en Jefe de la Flota del Este, en la que se hallaban presentes el Jefe de Estado Mayor, el Comandante de la Flota, el Comandante del PRINCE OF WALES y algunos oficiales del Estado Mayor. El Comandante en Jefe describió la operación, ^{que se} ^{en} ^{terminos} generales: hacer una incursión sobre las comunicaciones japonesas a Kots Bharu, Singgora y Pattani.

.- El PRINCE OF WALES, el REFULSE y cuatro destructores zarparon de la base naval a las 17,00 horas y pasaron la barrera a las 18,30 horas. El Comandante en Jefe decidió que en vista de posibles campos de minas era necesario pasar al Este de las islas de Anamba antes de volver al rumbo hacia el Norte.

Jueves, 9 de Diciembre

Nubes constantemente bajas y pesados chubascos continuaron hasta aproximadamente las 16,45 horas y con la excepción de un informe sin confirmar de haberse observado aviación por el VAMPIRE aproximadamente a las 16,30 horas no había ninguna razón más para suponer que la fuerza hubiese sido observada. Sin embargo, cerca de las 16,45 el cielo se aclaró considerablemente y la fuerza estuvo muy pronto seguida al menos por tres aviones. En aquellos momentos se dividió un Catalina. Por entonces el rumbo de la fuerza era hacia el Norte de modo que el enemigo no tenía todavía ningún conocimiento de nuestra intención de dirigirnos hacia Kota Bharu. A las 19,00 horas el rumbo cambió al Noroeste y la velocidad aumentó a 26 nudos. Aproximadamente entonces se dió orden a THUNDEROS para regresar a la base. Hacia las 20,00 horas recibí un mensaje del Comandante en Jefe de que había decidido mantener la escolta de destructores y cancelar la operación en vista de que el enemigo conocía ciertamente la situación de la fuerza; sería por lo tanto improbable que encontráramos ningún convoy en la mañana y el enemigo tendría por lo menos doce horas para concentrar sus fuerzas aéreas y atacarnos. Hacia las 20,30 se alteró el rumbo hacia el Sureste, creo que con la intención de alejar a los aviones perseguidores, y mas tarde a 150°, reduciendo la velocidad a 20 nudos para ahorrar mas masero el petróleo de los destructores. Mas tarde, aproximadamente hacia media noche, el rumbo fue modificado a 245° y la velocidad aumentó hasta 24 nudos; fue después de haberse recibido mensajes informando un desembarco enemigo en Kuantan. Se comprendió que la intención del Comandante en Jefe era que nos hallásemos a la altura de la costa en aquel lugar en la madrugada. El resto de la noche pasó sin otro incidente.

Miercoles, 10 de Diciembre

4.- Aproximadamente a las 06,30 y hasta las 07,00 horas hizo su aparición un avión de reconocimiento enemigo. La fuerza continuó dirigiéndose a la costa y el PRINCE OF WALES lanzó un avión que llevó a cabo un reconocimiento. Mas tarde el EXPRESS fue también enviado para investigar la situación en tierra. La fuerza se adentró en los bajos de siete brazas que existen inmediatamente al Este de Kuantan aproximadamente a diez millas de la costa. Cuando el EXPRESS regresó aproximadamente a las 08,45 horas al alcanzar el extremo septentrional del banco de siete brazas, el rumbo se modificó al Este aproximadamente a las 09,35 horas. Sugirió al Comandante en Jefe que el avión del REFULSE debería llevar a cabo una patrulla antisubmarina durante dos horas y después volar directamente a Singapur que entonces se hallaba solo a 140 millas de distancia. Al aproximarnos a Kuantan en la madrugada se vió un pequeño remolcador con cuatro barcas a las 05,14 horas. Se pensó que pudieran ser posiblemente unidades motorizadas de desembarco y señalé al Comandante en Jefe que podríamos examinarlas con provecho a nuestro regreso, en lo que convino. Hacia las 10,15 horas el Comandante en Jefe dió la señal de disponer las piezas para tiro vertical. El radar del REFULSE registró poco después la presencia de aviación enemiga en situación de 220° aproximadamente. El avión fue primeramente visto hacia las 11,00 horas; el Comandante en Jefe hizo maniobrar a la fuerza izando bandera azul y los buques de línea iban ahora en formación de

5.- Paso a describir las diversas fases de los ataques aéreos que provocaron finalmente la destrucción del REPULSE. Se dividen en cinco ataques separados con espacios de tiempo variables entre ellos, siendo el intervalo entre el 4° y el 5° muy breve.

6.- El primer ataque se verificó poco después de las 11,00 horas cuando nueve aviones en cerrada formación única de uno en fondo fueron vistos aproximándose al REPULSE desde unos 50° por la banda de estribor y a una altura aproximada de 10.000 pies. Se abrió fuego inmediatamente contra ellos con las piezas de largo alcance en tiro vertical por el PRINCE OF WALES y el REPULSE. Resultó enseguida evidente que el ataque iba a ser concentrado sobre el REPULSE. La formación estaba muy bien mantenida y las bombas fueron lanzadas con gran precisión, cayendo una muy cerca del costado de estribor a la altura de la torre B y produciéndose un impacto en el hangar de babor haciendo explosión en el blindaje debajo del departamento de Infantería de Marina y causando averías. El resto de la descarga (creyéndose que fueron lanzadas conjuntamente siete bombas) cayó muy cerca del costado de babor y así concluyó el ataque. Hubo ahora una corta pausa de unos 20 minutos durante la cual los equipos de control de averías realizaron su labor del modo mas eficaz quedando completamente bajo control los incendios originados antes de producirse el próximo ataque; como la bomba había hecho explosión sobre el blindaje no se causó ningún daño en las salas de máquinas y calderas. Se cree que las bombas lanzadas fueron de unas 250 libras.

7.- El segundo ataque fue compartido entre el PRINCE OF WALES y el REPULSE y se llevó a cabo por aviones torpederos bombarderos. Parecían ser el mismo tipo de aparato que se creyó fueran Mitsubishi 85 à 88. No puedo decir cuántos aparatos tomaron parte en este ataque pero al terminar tenía la impresión de que habíamos logrado sortear las trayectorias de un gran número de torpedos, posiblemente hasta 12. Navegábamos entonces a 25 nudos. Mantuve un rumbo ^{constante} hasta que la aviación pareció atacar decididamente, entonces metí un golpe a la caña, y los ataques pudieron providencialmente sortearse. Quisiera hacer constar aquí el valioso trabajo verificado por todo el personal del puente en aquel momento señalando con la mayor sangre fría la proximidad de la aviación de torpederos bombarderos, que contribuyó en gran parte a nuestra buena fortuna al salvarnos de aquellos torpedos. El PRINCE OF WALES fue alcanzado en la banda de babor cerca de la aleta durante este ataque y se produjo una gran columna de agua, mayor que las subsiguientes columnas de agua producidas cuando el REPULSE fue alcanzado mas tarde.

8.- El tercer ataque fue un bombardeo a gran altura y particularmente concentrado sobre el REPULSE. Posiblemente el enemigo sabía, sobre todo utilizando bombas de 250 libras, que éstas tenían pocas probabilidades de perforar el blindaje horizontal del PRINCE OF WALES. Estaba maniobrando el buque a gran velocidad en aquel momento y ^{en} viramos cuando cayeron las bombas. No se recibieron impactos. Hubo un muy cerca por banda de estribor y el resto cayó lejos sobre el ^{en} por babor. El ataque se produjo del mismo modo ^{en} decisión que el primero. El PRINCE OF WALES había usado las bolas de "sin Gobierno" y cambió algunos mensajes con el Comandante en Jefe. Pregunté al PRINCE OF WALES acerca de sus averías y parecía escorar a babor pero no tuvo respuesta aun cuando todavía dió algunas señales de luces Aldis poco después. Aun cuando poco seguro entonces de las señales hechas por el PRINCE OF WALES envié un informe urgente "Aviación enemiga bombardeando" seguido inmediatamente por un informe mas amplio que iba a ser transmitido en el momento mismo en que se hundió el buque. Hicé también por señales ópticas al Co-

mandante en Jefe ^{informe} manifestándole que hasta aquel momento habíamos tenido la buena fortuna de evitar todos los torpedos lanzados contra el REPULSE y que todo el daño recibido por la bomba había quedado reparado. También pregunté al Comandante en Jefe si su instalación de radio funcionaba en caso de que quisiese que yo hiciera algún informe. Me acerqué entonces al PRINCE OF WALES y reduje la velocidad a 20 nudos para asegurarme mejor de sus averías y ver si podía ser de algún servicio. Poco después, se inició el cuarto ataque.

9.- El cuarto ataque se vieron ocho aviones en vuelo rasante sobre el horizonte a la popa de estribor. Este vuelo rasante significaba que se preparaba otro ataque de torpedos. Cuando a unas tres millas de distancia se dividieron en dos formaciones calculé que los de la derecha lanzarían primero sus torpedos e inicié el viraje del buque a estribor. Los torpedos fueron lanzados a una distancia de 2.500 yardas y parecía evidente que lograríamos con éxito una vez mas sortear sus trayectorias. La formación de la izquierda parecía dirigirse derechamente hacia el PRINCE OF WALES que se encontraba en aquel momento a popa por mis aguas de babor. Cuando estas aviones se encontraban a corta distancia por mi banda de babor aproximadamente a 2.000 yardas se dirigieron de pronto hacia nosotros y dispararon sus torpedos. Ahora resultó evidente que, si estos torpedos venían directamente dirigidos, el REPULSE seria casi seguramente alcanzado ya que cualquier otra alteración de rumbo me hubiera hecho cruzar las directrices de los torpedos que estaba tratando de evitar. Un torpedo lanzado a mi costado de babor iba a alcanzar evidentemente al buque y era posible observar su trayectoria durante cerca de un minuto y medio antes de producirse el impacto. El buque fué alcanzado hacia su centro en la banda por babor. Resistió bien este torpedo y continuó maniobrando y navegando a unos 25 nudos. Solo quedaba una calma muy corta antes del último y decisivo ataque.

10.- Creo es de interés informar aquí sobre la extraordinaria altura desde la cual se lanzaban los torpedos, calculada entre 300 y 400 pies y todos los torpedos parecían marchar perfectamente en línea recta desde el momento de su caída al mar.

11.- El segundo avión Walrus que había quedado averiado en el primer ataque por bombas pudo ser arrojado al mar para evitar un incendio del petróleo.

12.- Por lo que vi y por las pruebas recogidas sobre este momento resultó evidente que toda la dotación del buque cumplió su deber como si se hubiese tratado de maniobras ordinarias en tiempos de paz. Los equipos de reparación de averías bajo el mando del Capitán de Fragata R.J.R. Dendy habían substituido la instalación de luces averiada, extinguido fuegos y hecho frente con éxito a cuantos incidentes se produjeron.

13.- Los torpederos bombarderos dispararon sus ametralladoras sobre la cubierta por babor y los puestos de mando de artillería pero nada se advirtió en el puente.

14.- El oficial de derrota en, Capitán de Corbeta Gill, que dirigía al buque bajo mis órdenes cumplió su deber con la mayor sangre fría y ejemplaridad; en uno de las ocasiones cuando todo el armamento de tiro vertical se hallaba disparando tuvo dificultades para hacer pasar las órdenes de rumbo al contramaestre en la torre de mando superior pero no creó que en modo alguno fuera ésta la causa de ser alcanzado el buque. El retraso en la transmisión de las órdenes de rumbo en uno o dos casos fué quizás de medio minuto.

15.- En los ataques producidos hasta entonces y en el último que ahora describiré, se calcula que fueron derribados cuatro o cinco aviones enemigos pero el oficial de defensa antisérea me informa que hasta el último momento no atacó a aquéllos bombarderos torpederos que habían lanzado sus torpedos sino que mantuvo su fuego contra los aviones que se aproximaban. Había ordenado anteriormente al oficial de Artillería que no se consumiese inutilmente munición de tiro vertical.

16.- Los ataques enemigos se llevaron sin duda magníficamente a cabo y fueron bien dirigidos. Los bombarderos de gran altura mantuvieron una formación cerrada y ninguno pareció sentir el menor temor. Solo observé un bombardero torpedero que aparentemente sintió miedo y disparó sus torpedos a una distancia de por lo menos dos millas del buque. Los torpedos seguían una trayectoria muy recta y la estela podía moverse con la mayor facilidad en el agua en calma navegando los torpedos a muy poca profundidad, así cuando uno de los últimos impactos se observó que se produjo bajo la sobre quilla de estribor entre las secciones 87 y 102, cuando el buque zozobró finalmente. Creo que el buque tenía una vía de agua a babor en el momento de producirse este impacto.

17.- Había intentado recuperar el avión Valrus a las 12,15 horas. En aquellas circunstancias resultó imposible. Posteriormente, hizo un amerizaje forzoso en la mar y fue remolcado a puerto por el STRONGHOLD.

Quinto y último ataque

18.- El espacio de calma desde el anterior ataque fue muy breve. La aviación de bombarderos torpederos parecía proceder de diversas direcciones y el segundo torpedo alcanzó al buque en la proximidad del pañol de armamento y al parecer averió el timón y aun cuando el buque todavía navegaba a bastante más de 20 nudos no se hallaba ya bajo control. Poco después por lo menos tres torpedos alcanzaron el buque, dos a babor y uno a estribor. Ahora comprendí que no podría salvarse e inmediatamente di orden para que toda la dotación subiese a cubierta y lanzase balsas Carley. Se ha sabido que el aparato de radio seguía funcionando en todo el buque con la excepción de los departamentos interiores de popa pero la orden se transmitió rápidamente desde la torre Y y al control de popa. La decisión para un Comandante de hacer detener todos los trabajos en el buque es sumamente difícil, pero estaba muy seguro de que no podría mantenerse a flote después de cuatro torpedos y esto se comprobó, pues solamente resistió seis o siete minutos después de haber dado la orden de que toda la dotación se presentase en cubierta. Atribuyo el hecho de que afortunadamente fuese posible salvar tantos hombres a estos seis o siete minutos en combinación con el hecho de que el aparato de radio seguía funcionando.

19.- Cuando hicieron explosiones dos o tres torpedos el buque comenzó a escorar hacia babor. Los tripulantes salían en gran número a cubierta. Todos habían sido advertidos 24 horas antes de que llevasen sus salvavidas. Cuando el buque llegó a 30° de escora a babor miré hacia el lado de estribor del puente y vi al Capitán y a dos o trescientos reunidos a estribor. No observé el menor síntoma de pánico o indisciplina. Les dije desde el puente lo bien que habían luchado y les deseé la mejor suerte. El buque se mantuvo por lo menos minuto y medio o dos minutos con una escora de unos 60 a 70 grados a babor y después zozobró a las 12,33 horas.

20.- Con excepción de los oficiales que he mencionado por hallarse inmediatamente junto a mí, resulta muy difícil recomendar especialmente a oficiales o marineros particularmente para ser condecorados, pues to-

das a bordo del buque cumplieron perfectamente su deber y es posible que si se estableciesen comparaciones, muchos de los que perecieron sean los de mayor mérito.

21.- Los destructores VAMPIRE y ELECTRA se aproximaron inmediatamente y recogieron supervivientes. Llevaron a cabo su tarea de modo mas eficaz y nunca podré alabar lo suficientemente su labor de salvamento y las atenciones prestadas a la dotación del buque en su viaje de regreso al puerto. Posteriormente el ELECTRA zarpó para ayudar en las aguas próximas al PRINCE OF WALES en el salvamento de supervivientes mientras que nosotros hacíamos lo mismo desde a bordo del VAMPIRE en cuyo puente me encontraba y estoy seguro de que no quedò por salvar ningún superviviente.

22.- Por lo que yo observé personalmente y los informes que he recibido, los oficiales médicos se mostraron incansables en su tarea y merecen la mayor alabanza.

Firmado: William Tennant
Capitán de Navio.
14 de Diciembre de 1941.

INFORME DEL CAPITAN DE CORBETA A.G.SKIPWITH.

Singapur, 12 de Diciembre de 1941.

De acuerdo con el Comandante en Jefe de la flota del Este y su mensaje de las 09,46 horas de Greenwich del 11 de Diciembre, tengo el honor de enviar la siguiente y breve narración de los sucesos que condujeron a la pérdida del PRINCE OF WALES.

2.- En el momento del primer ataque aéreo la escuadra regresaba a Singapur bajo las órdenes del Comandante en Jefe de la Flota del Este.

3.- A las 11,13 horas del 10 de Diciembre, se abrió fuego contra ocho bombarderos de gran altitud bimotores que atacaron al REPULSE en formación cerrada.

4.- A las 11,41 horas se abrió fuego contra nueve bombarderos torpederos que atacaron al PRINCE OF WALES por babor. El buque fue alcanzado por un torpedo a las 11,44 horas en un lugar aproximado a la altura entre las torres P.3 y P.4. Las averías causadas por este impacto fueron las siguientes, produciéndose los resultados aparantes antes de verificarse el siguiente ataque.

(a) El buque escorò $11\frac{1}{2}^{\circ}$ a babor, compensándose su equilibrio por la popa y quedando el alcázar por su banda de babor a flor de agua a las 12,20 horas.

(b) Se inundaron el departamento de máquinas "B" el departamento de calderas "Y", el departamento del motor Diesel de babor y el departamento de máquinas "Y".

(c) Ambos árboles de las hélices dejaron de funcionar.

(d) Quedò afectado el gobierno y el buque no volvió a hallarse en perfecto control izándose la señal de "sin gobierno" a las 12,10 horas.

(e) Fallò el sistema telefónico de alarma.

(f) Las instalaciones eléctricas fallaron en ambas baterías de cañones de 5.25 pulgadas a popa y dejó de girar la torre P.1; fallò también la instalación eléctrica en la torre P.2.

5.- A las 12,20 horas tuvo lugar otro ataque de bombarderos torpederos por la banda de babor. Tres minutos después el buque fue alcanzado por dos torpedos, uno a proa y otro a popa por la banda de estribor. A las 12,24 horas el buque fue alcanzado por un torpedo a la altura de la torre B por estribor. Entre otros resultados se produjo un entorpecimiento en el árbol de la hélice "A", se redujo gradualmente la escora y el buque se niveló de modo apreciable.

6.- A las 1,41 se abrió fuego con los restantes cañones de 5,25 pulgadas, es decir, de S.L, S.A y P.L, y por los cañones automáticos contra una formación de bombarderos de gran altura de ocho aviones. Tres minutos más tarde cayeron bombas a ambas bandas y se produjo un impacto en la cubierta de la catapulta. La cubierta blindada no resultó perforada. Se hubieran podido producir otras averías por bombas que hubieran cayeran cerca.

7.- Poco después de este ataque el EXPRESS se acercó y atracó a estribor del castillo. Se dieron órdenes por el Comandante para transbordar a los heridos y a cuantos no fueran necesarios para la defensa del buque. Finalmente, se transmitió la orden de abandonar el buque.

8.- Se trata de obtener testimonios mas detallados.

9.- Deseo expresar que el EXPRESS maniobró perfectamente, permaneciendo atracado hasta el último momento posible.

10.- Los oficiales y marineros demostraron, como pude ver, el mayor valor y la mayor firmeza.

11.- El PRINCE OF WALES zozobró rápidamente hacia babor y se hundió aproximadamente a las 13,20 horas.

Firmado: A.G. Skipwith,
Capitán de Corbeta.

APENDICE I

Cuartel General del Aire del Extremo Oriente.

Singapur.

12 de Diciembre de 1941.

M. Vicealmirante, a V.E.

Tengo el honor de presentar un informe redactado por el Teniente Vigor provisionalmente al mando del grupo 453, que condujo a sus fuerzas para dar cobertura de cazas a los buques de guerra PRINCE OF WALES y REPULSE.

Las elabanzas expresadas por el Teniente Vigor por la excelente conducta de los oficiales y la marinería del PRINCE OF WALES y el REPULSE son también dignas de quedar suscritas por todo el personal a mis órdenes. Tengo el honor de quedar a las órdenes de V.E.

Firmado: C. Pulford.

Vicemariscal del Aire, Comandante de la RAF en el Extremo Oriente.

Al Comandante en Jefe de la Flota del Este

Base Naval

Singapur.

Puesto de Mando de las Fuerzas Aéreas
Australianas.

Sembawang. 11.11.41.

Al Comandante en Jefe de la Flota del Extremo Oriente.

Vicealmirante.

Tuve el honor de tripular el primer avión que llegó hasta las dotaciones del PRINCE OF WALES y del REPULSE después de su hundimiento. Digo el honor, pues durante la hora siguiente mientras volaba a escasa altura sobre ellos, pude ser testigo de una prueba de ese espíritu indomable que ha llenado de gloria a la Marina Británica. Ya había visto otra prueba análoga durante esta guerra en Dunkerque, durante la Batalla de Inglaterra y durante las incursiones nocturnas sobre Londres, pero nunca presencié nada comparable con lo visto ayer. Volé sobre millares que habían sufrido una prueba cuya grandeza ellos solos pueden comprender, pues es imposible transmitir las propias impresiones de desastre a los demás.

Incluso para persona tan poco experta como yo era evidente que los tres destructores necesitarían muchas horas para recoger aquellos cientos de hombres aferrados a restos flotantes y nadando en aguas llenas de petróleo. Por encima de todo esto la amenaza de otro ataque de bombas y fuego de ametralladora parecía inminente. Cada uno de aquellos hombres deben de haberlo comprendido así. Sin embargo, mientras sobrevolé por encima de ellos todos me saludaban, señalándome que todo iba bien. Se diría que eran veraneantes en Brighton saludando a un avión en vuelo resante. Me impresionó porque presenciaba algo superior a la misma naturaleza humana. He de rendirles mi saludo, pues en ellos observé el espíritu que conduce a la victoria.

Me excuso por ocupar su valioso tiempo pero he creído que debía tener testimonio de la maravillosa conducta de sus hombres.

Tengo el honor, Sr. Almirante, de ponerme a las órdenes de V.E.

Firmado: T.A. Vigers.

Teniente piloto al mando del 453º Grupo.

APENDICE II

Mensajes sobre operaciones transmitidos por el Comandante en Jefe de la Flota Oriental el 9 de Diciembre de 1941.

A: Fuerza Z.

De: Comandante en Jefe de la Flota Oriental.

Aparte de un pequeño desembarco en Kota Bharu que no se continuó se realizaron otros entre Pattani y Singgura y un desembarco importante a 90 millas al Norte de Singgura.

2.- Se sabe poco de las Fuerzas Navales enemigas en las proximidades. Se cree que el KONGO es el único buque de línea con que pudiera tropezarse. Tres cruceros del tipo Atago, uno del tipo Kako y dos del tipo Kintu figuraban en nuestros informes. Probablemente se encontraría un número de destructores de los del tipo de 1ª Flota.

3.- Mi objetivo es sorprender y hundir los transportes y buques de guerra enemigos antes de que se produzca un ataque aéreo. Los objetivos elegidos dependerán del reconocimiento aéreo. La intención es llegar al objetivo en el amanecer de mañana 10. Si se presenta una oportunidad para obligar al KONGO a combatir habrá de concedérsele la preferencia sobre toda otra acción.

4.- Permaneciendo siempre a las órdenes de su Comandante en Jefe que tiene libertad de maniobrar en un caso de urgencia, la Fuerza Z se mantendrá en formación cerrada y será utilizada como una unidad hasta llegar al lugar de acción. Cuando se dé la señal de "actúese con independencia" o cuando convenga a juicio del Comandante en Jefe, el REPULSE recuperará la libertad de maniobra permaneciendo en situación de apoyo táctico pero entablado combate desde un ángulo lo bastante alejado para facilitar la caída de los disparos.

5.- La intención es operar a 25 nudos a no ser que se inicie una persecución y luego retirarse a la mayor velocidad que permita la resistencia.

6.- Los buques de línea intentarán acercarse a menos de 20.000 yardas hasta que el fuego sea eficaz, pero deberán evitar se presenten un blanco excesivo. Los buques deben de estar dispuestos para cambiar de espoletas retardadas a espoletas directas según sea el blanco.

7.- El PRINCE OF WALES y el REPULSE tendrán un avión abastecido y dispuesto a despegar en caso necesario. Si se lanza un avión debe regresar a una base terrestre. Se cree que el aeródromo de Kota Bharu ha quedado puesto fuera de acción.

8.- El TENEDOS debe destacarse antes de la obscuridad para regresar independientemente a Singapur.

9.- Los restantes destructores podrán ser destacados durante la noche del 9 al 10 en caso de que la información sobre el enemigo exija una mayor velocidad de avance. Entonces esos destructores deben retirarse hacia la isla de Anamba a 10 nudos hasta que se ordene por radio otro lugar de reunión.

A: PRINCE OF WALES, REPULSE

DE: COMANDANTE EN JEFE DE LA FLOTA DEL ESTE.

Informar a las dotaciones como sigue: Comienzo: "El enemigo ha realizado varios desembarcos en la costa Norte de Malaya y conseguido progresos locales. Nuestro Ejército no es numeroso y en algunos lugares se ve acometido a una gran presión. Nuestra Fuerza Aérea ha tenido que destruir y abandonar uno o varios aeródromos. Entretanto se registra la presencia de transportes rápidos a la altura de la costa.

Esta es nuestra oportunidad antes de que el enemigo pueda consolidar sus posiciones. Hemos descrito un amplio círculo para evitar el reconocimiento aéreo y esperamos sorprender al enemigo poco después de la salida del sol mañana miércoles. Podemos tener la fortuna de cruzar nuestras armas con las del viejo crucero japonés KONGO o contra algunos cruceros y destructores japoneses que según nuestros informes se hallan en el Golfo de Siam. Estamos seguros de aprovechar convenientemente nuestro armamento de tiro vertical.

Sea lo que fuere con lo que nos encontremos deseo que todo se acabe rápidamente y podamos alejarnos hacia el Este antes de que los japoneses consigan concentrar sus fuerzas para un ataque en escala peligrosa para nosotros. Así pues hay que disparar para hundir". Termina.

APENDICE III

Mensajes enviados por el Jefe de Estado Mayor de la Flota del Este al Comandante en Jefe de la Flota del Este.

A: Comandante en Jefe de la Flota del Este

Del: Jefe de Estado Mayor de la Flota del Este.

URGENTE

Reconocimiento aéreo en una profundidad de cien millas a su Noroeste se llevará a cabo por un Catalina desde las 08,00 horas en adelante mañana 9.

(ii) Se espera que pueda llevarse a cabo el miércoles 10 un reconocimiento al anochecer en la costa próxima a Singgora.

(iii) La protección de caza el miércoles 10 no será, repito no, posible.

(iv) Los japoneses poseen grandes fuerzas de bombarderos con base en Indochina meridional y posiblemente también en Tailandia. El Comandante en Jefe del Extremo Este ha pedido al General Mac Arthur que lleve a cabo un ataque con sus bombarderos de gran radio de acción sobre los aeródromos de Indochina tan pronto como sea posible.

(v) El aeródromo de Kota Bharu ha sido evacuado y parece que perdemos el dominio de otros aeródromos septentrionales como efecto de la acción enemiga.

(vi) La situación militar en las proximidades de Kota Bharu no parece satisfactoria, pero se carece de detalles.

Hora de salida 22,53 Greenwich/8

A: Comandante en Jefe de la Flota del Este

Del: Jefe de Estado Mayor de la Flota del Este.

MUY URGENTE

Un informe de reconocimiento aéreo de esta tarde sitúa un acorazado, un crucero de la clase "M", once destructores y cierto número de transportes en las proximidades de la costa entre Kota Bharu y la isla Perhentian.

Hora de salida: 11,25 Zona/9

Corrección a mi 11,25/9. Fuerza fué vista a 09,00 Zona/9 (16,30 Greenwich/9).

Hora de salida: 11,55 Zona/9

A: Comandante en Jefe de la Flota del Este.

Del: Jefe de Estado Mayor de la Flota del Este.

URGENTE

El único informe de importancia sobre el enemigo se contiene en mi mensaje de las 11,25 Zona/9. El enemigo continúa perentamente desbarbando en la zona de Kota Bharu que resultará fructífera lo mismo que Singgora.

2.- Por otra parte los bombardeos enemigos en los aeródromos de Indochina meridional son numerosos y no han sido molestados. Podrían atacarle cinco horas después de ser observado y mucho depende de que haya sido visto hoy.

En la zona de Saigon pueden encontrarse dos portaaviones.

3.- La situacìon militar en Kota Bharu parece difícil. El aeròdromo està en mans del enemigo.

4.- Todos los aeródromos septentrionales van resultando insostenibles por efecto de la acción enemiga. El Comandante en Jefe del Extremo Este indica que proyecta concentrar todos los esfuerzos aéreos en la defensa de la zona de Singapur.

5.- Resulte sumamente difícil darle una idea mas clara ya que los comunicados del reconocimiento aéreo se hacen muy lentamente parcialmente a causa de los daños en los aeródromos.

Hora de salida: 14,15 Zona/9 (21,45 Greenwich/9).

A: Comandante en Jefe de la Flota Oriental.

De: Jefe de Estado Mayor de la Flota Oriental.

URGENTE

Se informa que el enemigo desembarca en Kuantan, latitud 03,50° N.

Hora de salida: 15,05 zona/9.

0000000000