

OPERACIONES DEL ARMA AEREA MARITIMA CONTRA TARENTO

(11 de Noviembre de 1940)

TRADUCCION DEL

SUPPLEMENT TO THE

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

22 de Julio 1947

---ooOoo---

Jueves, 24 de julio de 1947.

OPERACIONES DEL ARMA AEREA MARITIMA CONTRA TARANTO EL 11 DE NOVIEMBRE DE 1940.

El siguiente informe fué sometido a los Lores Comisarios de la Marina el 16 de Enero de 1941 por el Almirante Sir Andrew B. Cunningham, Comandante en Jefe del Mediterráneo.

Tengo el honor de exponer a V.E. el informe anejo de las operaciones del arma aérea marítima contra Taranto el día 11 de Noviembre de 1940.

2.- Un ataque contra la Flota italiana en Taranto por el arma aérea marítima con torpedos había venido considerándose durante muchos meses ya antes de entrar en guerra con Italia. La distancia entre el proyecto y su ejecución era sin embargo muy grande, pues habían de cumplirse varios requisitos antes de que la operación pudiera ser llevada a cabo con perspectivas razonables de éxito.

3.- El más importante de estos requisitos era un reconocimiento fotográfico en buenas condiciones y a su debido tiempo, ya que el proyecto del ataque suponía como premisa necesaria el conocer no solo que los buques estaban en el puerto sino también su posición y fondeo con cierta precisión. No fué hasta que los Glenn Martins llegaron a Malta cuando tal reconocimiento resultó posible, ya que la experiencia de la guerra había demostrado que los hidroaviones resultan demasiado vulnerables y lentos para aproximarse impunemente a los puertos defendidos.

4.- En aquel caso, el éxito del ataque del arma aérea marítima se debió en no escasa proporción a los excelentes reconocimientos llevados a cabo por una escuadrilla de Glenn Martin de la RAF, desde Malta, en condiciones muy difíciles y a veces frente a la oposición de los cazas enemigos.

5.- Era también de gran importancia aproximarse por sorpresa al punto seleccionado para iniciar el vuelo y para lograr esto era de aconsejar el empleo de depósitos para gran alcance en los aviones Swordfish. Todo esto no se consiguió hasta que el ILLUSTRIOUS llegó a la base a principios de septiembre.

6.- También se precisaba una larga instrucción en vuelo nocturno antes de que los pilotos y observadores pudieran ser considerados como perfectamente competentes para llevar a cabo el largo vuelo exigido para esta arriesgada empresa y no fué hasta mediados de octubre cuando se consiguió el estado de instrucción necesario.

7.- El ataque se proyectó para que tuviese lugar el 21 de octubre por la noche, pero a causa de un incendio en el hangar del ILLUSTRIOUS unos días antes, que destruyó y averió a un cierto número de aparatos, la operación hubo de postponerse. Se proyectó de nuevo para la noche del 30 al 31 de octubre, cuando la flota operaba a la altura de la costa occidental griega, pero se decidió no intentarlo ya que no había luna y el ataque tendría que llevarse a cabo con bengalas, en cuya utilización las dotaciones de los aviones tenían escasa práctica.

8.- Entretanto se habían tomado nuevas fotografías del puerto exterior de Taranto por los Glenn Martins y un examen detallado reveló la presencia de globos y redes alrededor de los acorazados. Este descubrimiento fué sumamente afortunado ya que esta defensa afectaba naturalmente al método de ataque.

9.- Siempre se había propuesto que, tanto el ILLUSTRIOUS como el EAGLE tomarían parte en este ataque. Dos días antes de que la flota saliese para la operación se registraron serios desperfectos en el sistema de conducción de petróleo del EAGLE, causados indudablemente por las numerosas bombas que habían explotado cerca de él en los primeros días de la guerra con Italia, y por lo tanto hubo que dejarlo en el puerto. Seis de sus aviones torpederos y de reconocimiento así como sus dotaciones fueron sin embargo embarcados en el ILLUSTRIOUS de modo que el EAGLE, cuyas escuadrillas habían alcanzado un alto grado de eficacia, se halló en cierto modo presente en el ataque.

10.- La operación queda bien descrita en el informe del ILLUSTRIOUS y no necesita ser ampliada. Estuvo admirablemente planeada y el modo firme y valiente en que se llevó a cabo realza el enorme mérito de cuantos en ella participaron.

11.- Los resultados logrados*, según revelaron los siguientes vuelos de reconocimiento fotográfico, parecen haber sido:

Un acorazado de la clase CAVOUR varado y, al parecer, abandonado.
Un acorazado de la clase SAVOUR gravemente averiado y varado.

Un acorazado de la clase LITTORIO averiado y posteriormente trasladado al dique de reparato.

No existe comprobación de averías a los cruceros y unidades pequeñas como resultado de los ataques con bombas pero parece probable que dos cruceros pudieran haber sido alcanzado.

12.- Esta fué la primera ocasión en que se utilizaron pistolas Duplex en el Mediterráneo. Se consideró que los resultados obtenidos probaban el valor de este arma y que los muchos años de investigación y de experimentación dedicados a su desarrollo habían merecido la pena.

13.- Apenas puede caber duda de que la paralización de la mitad de la escuadra de batalla italiana tiene y seguirá teniendo un efecto destacado en el curso de la guerra. Sin entrar en especulaciones, en cuanto a las repercusiones políticas, resulta ya evidente que este ataque de tanto éxito ha aumentado notablemente nuestra libertad de movimientos en el Mediterráneo y ha reforzado nuestro control sobre la región central de este mar. Ha permitido enviar dos acorazados para operar en otros lugares, mientras que el efecto sobre la moral de los italianos debe ser considerable. Como ejemplo de "economía de fuerzas" quizás nunca haya sido igualada.

Firmado: A.B. CUNNINGHAM
Almirante.

Del Comandante del ILLUSTRIOUS

Fecha: 13 de Noviembre de 1940.

Intención

Se intentaba llevar a cabo esta operación según la propuesta en la orden del Contraalmirante de portaaviones en el Mediterráneo 00478/

+ Nota del Almirantazgo:

Según informes posteriores comprobados, los resultados fueron: El acorazado CAVOUR alcanzado por un torpedo frente a la torre nº 2. Los mam.

del 28 de Octubre de 1940, modificada por la orden del Contraalmirante de portaaviones del Mediterráneo 00478/106 del 6 de Noviembre de 1940.

2.- El plan propuesto era el siguiente: {

(i) El ILLUSTRIOUS y su escolta deberán hallarse en la posición 270° de la punta Kabbo (Cefaronia) a 40 millas a las 20,00 horas del 11 de Noviembre y lanzar la primera formación de doce aviones a esa hora. La segunda formación de 12 aviones será lanzada en la misma posición aproximada a las 21,00 horas.

(ii) El primer ataque se llevará a cabo a las 22,45 horas y el segundo aproximadamente a las 23,45 y la aviación deberá hallarse de regreso en la posición 270° del punto Kabbo a 20 millas.

(iii) Ambos ataques habrán de llevarse a cabo en la siguiente forma:

"La escuadra de doce aviones habrá de pasar por el centro del Golfo de Taranto y aproximarse al puerto desde el Suroeste. El primer ataque se hará por seis aviones torpederos contra los acorazados en el Mar Grande. Este ataque deberá precederse inmediatamente por dos aviones que lancen bengalas (y bombas) a lo largo de la parte oriental del Mar Grande a fin de iluminar los objetivos y distraer la atención de los aviones torpederos, y por cuatro aviones que ejecuten un ataque de bombas en picado en el excelente objetivo presentado por la línea de cruceros y destructores en el Mar Piccolo. Se esperaba que este ataque distraería también la atención del de torpedos".

Narración

Movimiento preliminares.

3.- El ILLUSTRIOUS había abandonado Alejandria el 6 de noviembre con la flota del Mediterráneo a fin de verificar la operación "Coat" (M.B.8

4.- Antes de abandonar Alejandria, a fin de contar con el mayor número de aviones que pudieran ser lanzados en dos formaciones sin viento de superficie (24), y como el EAGLE desgraciadamente no podía tomar parte en la operación a causa de los defectos en sus depósitos de petróleo, ocho pilotos y ocho observadores del EAGLE embarcaron a bordo del ILLUSTRIOUS, todos ellos expertos en vuelos nocturnos. También fueron embarcados cinco Swordfish del EAGLE.

paros cedieron y después de algunas horas el buque se hundió.

DUILIO: alcanzado por un torpedo cerca de la torre nº 2. Hundido de proa.

ITALIA: alcanzado por tres torpedos, dos en la parte anterior de estribor y uno en la posterior de babor. Hundido.

Crucero TRENTO: alcanzado por una bomba que perforó la cubierta y el costado pero no hizo explosión.

Destructores LICCIO y PESAGNO: ligeras averías por explosión de bombas cercanas.

*Nota del Almirantazgo:

La operación "Coat" era un ataque por la Aviación Naval del ARK ROYAL contra Cagliari (Cerdeña) el 9 de Noviembre de 1940.

5.- Todos los aviones Swordfish embarcados iban provistos de depósitos de petróleo auxiliares internos de 60 galones.

6.- Los únicos incidentes que afectaron a la operación durante los movimientos preliminares fueron tres aviones Swordfish que cayeron al mar el 9, 10 y 11 de Noviembre respectivamente, perdiéndose los aparatos y quedando reducido el número disponible para la fuerza de ataque a 21. Las dotaciones pudieron sin embargo salvarse, regresando dos de ellas al ILLUSTRIOUS en Malta, recogiendo la tercera el GLOUCESTER y siendo enviados por el Walrus de este último a tiempo para tomar parte en la operación.

7.- Estando en Malta se aprovechó la oportunidad para discutir con el Comandante en Jefe del Aire en el Mediterráneo, el reconocimiento y los pronósticos meteorológicos necesarios y en la mañana del 11 de noviembre se envió un avión a Malta para recoger algunas excelentes fotografías de Taranto tomadas por la RAF el día anterior. Se recibieron nuevos informes del Comandante en Jefe del Aire en el Mediterráneo y de la aviación de reconocimiento de la RAF durante el día confirmando que no había tenido lugar movimientos de importancia, y un avión de la RAF llevó a cabo un vuelo de patrulla por el Golfo de Taranto hasta las 22,30 horas para asegurarse de que la flota italiana no abandonaba el puerto sin ser observada.

La salida de los aviones

8.- A las 18,00 horas del día 11 a las 37° 33' Norte 19° 35' Este el ILLUSTRIOUS y su escolta incluyendo la tercera escuadra de cruceros GLOUCESTER (C.S.3) BERWICK, GLASGOW, TORK, HYPERION (D.2) ILEX, HASTY y HAVOCK fueron destacados por el Comandante en Jefe y maniobraron en la forma requerida para proceder al vuelo.

9.- A las 20,35 horas la primera formación tomó vuelo con una dirección 060° velocidad 28 nudos y los doce aviones de la primera fuerza de ataque habían abandonado el buque a las 20,40 horas. El viento de superficie en este momento era ligero y variable, los vientos superiores de Oeste y unos 10 nudos y 8/10 nubes ligeras a 8.000 pies. La luna era de tres cuartos.

10.- La segunda formación de nueve aviones comenzó a volar a las 21,28 horas y ocho aviones habían salido a las 21,34 horas. El 9° avión (Clifford/Going) se averió por accidente y hubo de ser conducido al hangar para reparaciones en la contestura de sus alas. Se consideró en el primer momento que el avión no podría salir a tiempo para participar en el ataque pero en vista de la seguridad por parte de la dotación de que podrían reunirse a los demás y de su deseo de participar en el ataque, fué lanzado a las 21,58 horas.

Narración del primer ataque

11.- La primera fuerza atacante que emprendiera el vuelo formó en una posición a ocho millas 015° del ILLUSTRIOUS en el momento de emprender el vuelo y a las 20,57 horas pusieron rumbo a Taranto distante 170 millas.

12.- A las 21,15 horas bajándose a una altitud de 4.500 pies, la escuadrilla entró en la base de una nube de cúmulus y algunos aviones quedaron separados resultando que los doce no llegaron a Taranto simultáneamente.

13.- El Comandante de la Escuadra continuó con ocho aviones (cinco torpederos, dos lanzabengales y un bombardero). Divisaron llamaradas de altos explosivos a las 22,52 horas. A las 22,56 horas los lanzabengalas

recibieron orden de lanzarlas a lo largo de la parte oriental del puerto. Como los otros, cuatro aviones habian perdido contacto con su jefe, procedieron a atacar independientemente.

14.- Narraciones individuales

(i) Williamson/Scarlett.

Misión: Ataque de torpedos contra la flota de batalla. No regresó. Visto por última vez por Sparke a 4.000 pies sobre la isla San Pietro.

(ii) Sparke/Neale.

Misión: Ataque de torpedo contra un acorazado.

Llegué a 4.000 pies sobre la isla de San Pietro con Williamson (4A) que fué visto por última vez a 4.000 pies sobre el centro del Mar Grande. En este punto el piloto se lanzó y dió comienzo al picado. El avión se hallaba sobre el agua hacia la mitad de camino entre el Mar Grande y la escollera sumergida de Taranto por encima de la que cruzó a los dos tercios de su longitud desde la costa a una altura de 30 pies observándose el dique flotante a estribor. El propósito original habia sido atacar al LITTORIO (B en Plano I) situado mas al Sur, pero el piloto no pudo identificarlo. Ió sin embargo mas al Este al CAVOUR (E en Plano I) directamente a proa y lanzó su torpedo a una distancia de aproximadamente 700 yardas. Una explosión, probablemente la del torpedo, pudo observarse en el buque aproximadamente un minuto después. La retirada se hizo cambiando el rumbo rápidamente 180° a babor sobre la escollera sumergida de Taranto.

Se recibió intenso fuego antiaéreo de las baterías en la entrada del puerto tanto durante la aproximación como durante la retirada. El avión regresó a las 01,20 horas.

(iii) Macaulay/Wray.

Misión: Atacar con torpedos un acorazado.

Este avión formaba parte de la escuadrilla dirigida por Williamson y su narración sigue muy ad cerca a la de Sparke/Neale, siendo el CAVOUR fondeado mas al Este (E en Plano I) asimismo el objetivo en este caso. El torpedo fué lanzado aproximadamente a una distancia de 600 yardas. Durante la retirada el observador divisó globos en una línea exterior a la escollera sumergida de Taranto a unos 1.000 pies. Se recibió fuego antiaéreo de las baterías en el lado oriental del puerto y de las baterías meridionales durante la retirada. El avión regresó sin incidente a las 01,25 horas.

(iv) Kemp/Bailey

Misión: Ataque de torpedo contra los acorazados.

Llegó del Oeste sobre el arrecife occidental a una altura de 4.000 pies. En este momento recibió fuego antiaéreo desde Rondinella en el continente y Lo Scanno en la isla San Pietro. Continuó el fuego desde baterías a lo largo de la costa cuando el avión picó en una posición intermedia entre la isla de Taranto y el crucero mas al Norte, donde el piloto cambió el rumbo en una línea hacia un acorazado de la clase LITTORIO mas al Norte (A en Plano I). Antes de alcanzar el nivel del agua se recibió intenso fuego antiaéreo de los cruceros y de pequeños buques mercantes fondeados frente al interior de la isla de Taranto. Los proyectiles desde los cruceros fueron vistos como alcanzaban a los buques mercantes y el fuego solo cesó cuando el avión pasó entre estos últimos. El torpedo fué lanzado a las 23,18 horas en una posición calculada a 1.000 yardas del LITTORIO y el piloto estaba seguro de que la puntería

era precisa. El observador vió que el torpedo se deslizó correctamente. Inmediatamente después los cruceros abrieron fuego. El piloto se inclinó a estribor y pasó algo al Oeste del final de la escollera que va desde la costa oriental hasta los bajos de Taranto. Continuó volando con rumbo al Sur hasta hallarse a salvo. Se observó un incendio en la dirección de los hangares de hidros. El avión regresó sin incidentes.

Ex (v) Swayne/Buscall

Misión: Ataque de torpedo contra acorazados.

Habiéndose separado del Jefe de su formación, este piloto esperó fuera del puerto durante un cuarto de hora a la llegada de otro avión. La primera explosión pudo verse y el piloto llegó a 1.000 pies sobre la escollera occidental recibiendo intenso fuego antiaéreo de los buques y baterías a la entrada. Volando hacia el Este a través del Mar Grande y perdiendo altura hasta alcanzar el final de la escollera sumergida de Taranto describió una curva cerrada a babor para aproximarse mas al LITTORIO situado hacia el Norte (A en Plano I) desde el Este. El torpedo fué lanzado aproximadamente a las 22,15 a una distancia de unas 400 yardas y el avión continuó pasando directamente sobre el LITTORIO. Se observó una columna de humo procedente de un punto entre las chimeneas y la popa del LITTORIO. La retirada se llevó a cabo pasando sobre los cruceros que dispararon contra el avión y sobre la isla de San Pietro donde se encontró con intento fuego antiaéreo. Tres globos alrededor del puerto pudieron verse incendiados, probablemente como resultado del mismo fuego antiaéreo enemigo. El ILLUSTRIOUS fué divisado a las 01,40 horas y el avión estaba de regreso diez minutos mas tarde.

(vi) Maund/Bull

Misión: Ataque de torpedo contra acorazados.

Llegó sobre tierra al norte de Rondinella encontrando fuego antiaéreo desde el extremo de esta punta, siendo seguido por fuego de los cruceros y de la entrada del canal mientras picaba a posición de lanzamiento de torpedo aproximadamente a cuatro cables al Sur Suroeste de la entrada del canal. Cuando el avión llegaba sobre el agua el fuego pasaba sobre él y el piloto pudo deslizarse y llevar a cabo un lanzamiento exacto contra el LITTORIO mas al Sur (B en Plano I) a una distancia aproximada de 1.300 yardas. El observador vió al torpedo deslizarse. Después del lanzamiento, el piloto describió una curva cerrada a estribor, regresando entre los buques mercantes del puerto comercial y después sobre el extremo septentrional de la isla San Pietro hacia el mar tropezando con intenso fuego de cañón automático antiaéreo desde Lo Scannà en el extremo septentrional de la isla. El avión regresó sin incidente.

(vii) Kiggell/Janvrin.

Misión: Lanzar bengalas a lo largo de la costa oriental y bombas medio perforadoras contra cualquier objetivo conveniente.

El avión fué destacado por el Comandante de la Escuadra a la altura del Cabo San Vito y llegó a 7.500 pies. Sobre el Cabo San Vito y el promontorio tropezó con intenso fuego artillero de alto explosivo. Comenzando a las 23,02 horas, lanzó una línea de ocho bengalas a intervalos de media milla que se incendiarían a 4.500 pies. Después de su lanzamiento y de haber logrado una iluminación satisfactoria, el piloto volvió a estribor y sobrevoló durante quince o veinte minutos en busca de un objetivo y después llevó a cabo un ataque de bombardeo en picado contra el depósito de petróleo mas al Sur, (Vease Plano I), desde el cual un oleoducto parte hacia el muelle nuevo. No se observó ningún resultado. La retirada se llevó a cabo a las 23,25 horas en dirección Sur. Se divisó el ILLUSTRIOUS a las 01,12 horas y el avión se hallaba de regreso a

las 01,20 horas.

(viii) Lamb/Grieve.

Misión: Escortar al lanzabengalas.

Llegó a popa de Kiggell/Janvrin pero como las primeras bengalas resultaron satisfactorias no lanzó ninguna suya. El rumbo seguido y el fuego antiaéreo experimentado fueron exacto a los de Kiggell/Janvrin y el mismo depósito de petróleo fué el blanco para un ataque de bombardeo en picado sin observar ningún resultado.

9.- Patch/Goudwin.

Misión: Ataque de bombardeo en picado sobre la línea de cruceros y destructores fondeados con la proa hacia el muelle al sur del Mar Piccolo.

El avión llegó a 8.500 pies sobre la isla San Pietro a las 23,06 horas, recibiendo fuego de ambas islas y de la punta de Rondinella, cruzó el Mar Grande y el canal y llegó hasta el centro de la parte occidental del mar Piccolo. Hubo dificultades en un principio para identificar el objetivo que parecía encontrarse en completa obscuridad, pero dos minutos más tarde habiendo cruzado el canal se localizó el blanco y se verificó un ataque de bombardeo en picado desde 1.500 pies oblicuamente a través de dos cruceros del Noroeste al Sureste a las 23,15 horas. Se tropezó con fuego de cañón automático desde varios puntos a lo largo del muelle y desde los cruceros en el Mar Piccolo (vease Plano I). El piloto hizo rumbo al Este y cinco minutos más tarde pudo observar un gran fuego en la dirección de la base de aviones. Encontró con nuevo fuego antiaéreo desde un punto próximo al pueblo de San Gorgio pero lo evitó pasando detrás de una próxima cadena de montañas. El avión cruzó la costa en dirección Sur a unas ocho millas al Este del puerto de Taranto. Divisó al ILLUSTRIOUS a las 01,35 horas y estaba de regreso a las 01,55 horas.

(x) Sarra/Bowker

Misión: Ataque de bombardeo en picado contra cruceros y destructores en el Mar Piccolo.

Procediendo desde una altitud de 8.000 pies sobre el continente occidental y lanzándose a 1.500 pies sobre el Mar Piccolo, el piloto no pudo identificar el blanco. Por consiguiente, continuó a lo largo de la costa meridional del Mar Piccolo y llevó a cabo un ataque contra la base de hidros (vease Plano I) desde una altura de 500 pies. Un blanco directo en un hangar y nuevos impactos en las rampas pudieron ser observados produciéndose además una gran explosión en el hangar. Se tropezó con intenso fuego de cañón automático y de ametralladora, siendo particularmente intenso inmediatamente después del ataque. Este avión hizo su retirada hacia el Sur y llegó al mar a unas cinco millas al este del puerto, regresando sin incidentes.

(xi) Forde/Mardel-Ferreira.

Misión: Ataque de bombardeo en picado contra cruceros y destructores en el Mar Piccolo (vease Plano I).

Este avión quedó separado de su jefe y llegó cuando había sido lanzada la primera bengala por el este del Cabo San Vito observándose un gran incendio en el depósito de petróleo previamente atacado por el avión lanzabengalas. No se tropezó con fuego antiaéreo hasta después de llegar a 1.400 yardas al noroeste del depósito de petróleo. Al llegar al mar Piccolo el piloto volvió hacia babor y verificó su ataque contra el objetivo de Noroeste a Suroeste recuperando vuelo a 1.500 pies. La

primera bomba cayó en el agua cerca de dos cruceros pero los restantes deben haber alcanzado al crucero aunque no se observaron efectos inmediatos. Se encontró intenso fuego antiaéreo desde los cruceros hundados en el Mar Piccolo durante el picado. El piloto no estaba seguro de si sus bombas habían caído en círculo sobre la dársena del Mar Piccolo y repitió el ataque. La retirada se hizo hacia el Noroeste llegando el avión al mar a unas cinco millas al oeste del Puerto. Mientras se retiraba pudo divisar un resplandor y un gran fuego cerca del hangar de los hidros.

(xii) Murray/Paine.

Misión: Ataque de bombardeo en picado contra cruceros y destructores en el Mar Piccolo (vease Plano I).

El avión llegó mientras se verificaba el ataque y entró por el este del Cabo San Vito mientras se lanzaban las bengalas. El piloto continuó hasta el extremo oriental del Mar Piccolo y volvió a babor volando a lo largo de la costa meridional. El ataque se llevó a cabo desde 3.000 pies. Las bombas cayeron en una línea que corría de Este a Oeste comenzando por el muelle mas oriental y extendiéndose sobre cuatro de los destructores hasta el crucero mas al oeste de la línea. El piloto hizo su retirada mediante una vuelta de 180° a babor sobre tierra y regresando por el mismo camino que la ida. Observó un gran fuego cerca del hangar de los hidros. El avión regresó sin novedad.

Sección II

Narración del segundo ataque

15.- La segunda formación de ataque formó en posición a ocho millas y 130° del ILLUSTRIOUS y a una distancia de 177 millas de Taranto y emprendió el vuelo a las 21,45 horas a una altura de 3.000 pies.

16.- Morford-Green conducían un avión provisto de un depósito de petróleo extra en el exterior. A las 22,05 horas el depósito se desprendió y los tirantes de seguridad comenzaron a golpear el fuselaje; el piloto se vió obligado a regresar al portaaviones. Al acercarse al punto de situación del buque el observador disparó una bengala roja para indicar que el avión volvía con avería, pero como no se le esperaba el ILLUSTRIOUS y el BERWICK abrieron fuego. El avión disparó entonces una señal luminosa de identificación de dos estrellas y cesó el fuego de artillería. El avión permaneció fuera del alcance de los cañones durante otros quince minutos, se aproximó de nuevo y regresó al buque.

17.- A las 22,50 horas, la escuadra de aviones comenzó el ascenso y a las 23,15 horas se divisaron resplandores y fuego antiaéreo en Taranto, a una distancia de 60 millas continuando el fuego intermitentemente hasta las 23,50 horas cuando a 8.000 pies, pudo divisarse la costa noroeste del Golfo de Taranto volviéndose la escuadra hacia el Noroeste. A las 22,55 horas, se destacaron los lanzabengalas y los restantes aparatos continuaron el ataque.

18.- Narraciones individuales de la Segunda Fuerza

(i) Hale-Carlisle

Misión: Ataque con torpedo.

Se registró un fuego intenso desde la isla San Pietro durante los últimos momentos de acercamiento y el avión llegó a una milla

al norte de Punta Rondinella a 5.000 pies de altitud y picando sobre el puerto comercial recibió fuego del extremo oriental del mismo. El piloto se dirigió entonces directamente hacia el acorazado mas al Norte de la clase LITTORIO (A en Plano I), lanzándose el torpedo a una distancia aproximada de 700 yardas. La retirada se verificó hacia estribor y el avión pasó justamente al norte de la escollera sumergida de Taranto. El observador vió globos aproximadamente a 3.000 pies y el piloto divisando las barcas fondeadas pudo evitarlos. Se encontró fuego antiaéreo intermitente durante todo el ataque, particularmente desde los destructores al retirarse. Se divisó al ILLUSTRIOUS a las 01,55 horas y el avión estaba de regreso a las 02,00 horas.

(ii) Bayly-Slaughter.

Misión: Ataque de torpedo.

Este avión se ha perdido. Se le vió por última vez siguiendo al Comandante de la Escuadra sobre Punta Rondinella.

(iii) Lea-Jones

Misión: Ataque de torpedo.

Llegó tras el Comandante de la Escuadra sobre Punta Rondinella picando hasta un punto a 2½ cables al sur del Canal. Se lanzó el torpedo contra el CAVALOUR (C en Plano I) que se hallaba mas al Norte a una distancia de aproximadamente 800 yardas. La retirada se verificó volviendo bruscamente a estribor entre dos cruceros y sobre Punta Lo Scanno de la isla San Pietro. Se recibió intenso fuego antiaéreo de las baterías a ambos lados del extremo meridional del canal y desde los cruceros y destructores en el Mar Grande. Al regresar se observó un humo de petróleo y se vió un incendio cerca de la central eléctrica sobre tierra detrás de Punta Rondinella. El avión regresó a las 02,30.

(iv) Torrens-Spence-Sutton.

Misión: Ataque de torpedo. 02,00 horas.

Entrando sobre el Cabo Rondinella, detrás del Comandante de la Escuadra, picó a un punto a cinco cables al sur del canal. Se sufrió fuego antiaéreo desde tres posiciones en la isla de Taranto desde los cruceros y del mayor acorazado. Es probable que la aviación se hiciese visible en silueta para los cruceros por la luz de las bengalas. El torpedo fué lanzado contra el LITTORIO mas al Norte (A en Plano I) a una distancia de unas 700 yardas. La retirada se verificó volviendo hacia estribor, entre la isla de San Paolo y la barrera sumergida que sale de la costa oriental. Se encontró con fuego de cañón automático y de ametralladora desde San Paolo, San Pietro y los pequeños buques a la entrada en el paso de la ruta de regreso. El avión se hallaba de vuelta a las 21,15 horas.

(v) Welham-Humphreys

Misión: Ataque de torpedo.

Llegando tras el Comandante de la Escuadra sobre Punta Rondinella y el Mar Piccolo y la ciudad de Taranto, volvió a estribor hacia el centro del Mar Grande. Esquivando un globo, el piloto picó para el ataque, recibiendo impactos de balas de ametralladora, uno de los cuales averió la barilla de la aleta exterior, poniendo al avión temporalmente fuera de control. Este pudo ganarse sin embargo y el torpedo se lanzó a una distancia calculada en 500 yardas contra el babor de uno de los LITTORIOS (B en Plano I). La retirada se logró volviendo

bruscamente a estribor y el avión llegó al mar sobre la punta Norte de San Pietro.

Se dirigió contra él un intenso fuego antiaéreo durante la retirada recibiendo un impacto en el ala de babor, probablemente de un proyectil explosivo de 40 m/m.

El avión regresó aproximadamente a las 02,05 horas.

(vi) Hamilton-Weekes

Misión: Lanzamiento de bengalas.

Llegó sobre el Cabo San Vito a 7.500 pies y picó a 5.000 pies, lanzando una línea de bengalas a intervalos de 15 segundos en el Este del puerto. Experimentó fuego de cañón automático al pasar sobre el Cabo San Vito y de alto explosivo mientras lanzaba las bengalas.

Después de lanzar con éxito todas las bengalas, este avión llevó a cabo un ataque de bombardeo en picado desde una altura de 2.500 pies sobre el depósito de petróleo. Se provocó un pequeño incendio. El avión hizo su retirada perfectamente hacia el Este y regresó a las 02,30 horas.

(vii) Skelton-Perkins

Misión: Lanzamiento de bengalas.

La ruta de aproximación fue similar a la de Hamilton Weekes excepto que las bengalas fueron lanzadas al sureste del puerto. Se lanzaron ocho bengalas entre los 6.500 y los 5.000 pies, dispuestas para arder a 3.000 pies. Se lanzaron bombas cerca del depósito de petróleo, pero no se considera que los blancos fuesen obtenidos. Un fuego antiaéreo similar al registrado sobre Hamilton Weekes fue observado, resultando algunas de las explosiones muy cercanas durante el ataque de bombardeo en picado.

El avión estuvo de regreso a las 02,00 horas.

(viii) Clifford-Going

Misión: Bombardeo de cruceros y destructores en Mar Piccolo (vease Plano I).

Este avión inició el vuelo media hora mas tarde como se relata en el párrafo 10° y llegó a Taranto cuando se desarrollaba el segundo ataque. El avión llegó sobre tierra a unas cinco millas al este de la entrada del puerto y se dirigió directamente hacia el astillero en el extremo exterior del Mar Piccolo.

Volviendo hacia babor, verificó un ataque de bombardeo en picado desde 2.500 pies sobre la línea de cruceros y destructores de Ceste a Este. Lanzó un haz de bombas S.A.P. de 250 libras sobre los cruceros. El piloto volvió entonces hacia el Norte a través del Mar Piccolo, volviendo mas tarde a estribor y regresando sobre tierra y de nuevo al mar a unas cinco millas al este de la entrada del puerto.

Se divisó un gran incendio en uno de los acorazados que duró con gran intensidad mas de cinco minutos.

Se registró fuego antiaéreo durante todo el tiempo que el avión estuvo sobre tierra, resultando particularmente intenso el fuego de cañón automático durante el ataque de bombardeo.

El avión regresó a las 02,50 horas.

19.- Todos los aviones, excepto los dos perdidos, estaban de regreso a las 02,50 horas y la fuerza se reunió al Comandante en Jefe a las 07,30 horas.

20.- Resulta digno de mención que el enemigo no utilizase reflector alguno durante ambos ataques.

Resultados de los ataques

21.- La única información disponible hasta ahora sobre los resultados de los ataques se encuentra en las comunicaciones del Vicealmirante de Malta 20,31-12 y 23,45-12 como sigue:

Al Comandante en Jefe (R) Del Vicealmirante de Malta
Contraalmirante de portaaviones

F.O.H.

Almirantazgo

He examinado cuidadosamente las fotografías de Taranto y hasta que sean ampliadas no deseo hacer nacer esperanzas excesivas pero decididamente parece ser que:

(a) Una unidad de la clase LITTORIO tiene la proa sumergida hasta el castillo de proa y una gran inclinación a estribor. Se le han acerca do numerosos buques auxiliares.

(b) Una unidad de la clase CAVOUR se halla varada frente a la entrada del dique seco en construcción. La proa, incluyendo la torre X se halla bajo agua. El buque está muy inclinado a estribor.

(c) Puerto interior: dos cruceros inclinados a estribor y rodeados de petróleo.

(d) Dos buques auxiliares frente al puerto comercial parecen tener las proas hundidas.

2.- Cordial enhorabuena por el magnífico esfuerzo. Nuestra pequeña contribución hoy un Macchi 200 y un Corpse. Hora de salida 20,31-12 Noviembre.

Al Comandante en Jefe: Del Vicealmirante de Malta.

(R) Almirantazgo,

Contraalmirante de portaaviones

F.O.H.

Con referencia a mi 20,31-12, solo se ve la proa del acorazado mas al Norte de clase CAVOUR en la fotografía pero en la obtenida desde la entrada del Passagio Piccolo, aunque solo muestra asimismo la proa, pero se ha sumergido cuatro brazas. Hay petróleo alrededor de la proa y parece seguro que el buque ha sido varado. El otro de la clase LITTORIO y dos de la clase CAVOUR parecen indemnes. Hora de salida 23,45-12 de Noviembre.

Cooperación de la RAF

22.- El excelente reconocimiento fotográfico logrado por la RAF fué un factor importantísimo en el éxito de la operación. Asimismo resultó muy útil el vaticinio meteorológico tan preciso de Malta.

Repetición

23.- Se había propuesto repetir la operación en la noche siguiente y se hallaba dispuesta una fuerza de ataque de quince aviones, incluye do seis torpederos, siete bombarderos y dos lanzabengalas, pero la opera

ción quedó cancelada a causa de los informes meteorológicos desfavorables.

Observaciones generales

24.- Pistolas Duplex.

Se ha discutido mucho respecto a la prudencia de utilizar pistolas Duplex en aguas tan restringidas. Se decidió acortar 100 yardas el radio de seguridad y se removió la resistencia de la batería para asegurarse de que los torpedos seguirían siendo peligrosos una vez agotada su marcha.

La decisión de su empleo fué verdaderamente afortunada ya que no se hubieran podido obtener tales resultados con ninguna otra arma.

Se debe hacer la mayor alabanza a quienes mantuvieron su fe en este arma ya que quedó ampliamente justificada por el hundimiento o inutilización de tres cruceros por nueve o posiblemente once torpedos de 18 pulgadas.

25.- Espíritu con que se llevó a cabo el ataque

Esta acción se verificó bajo condiciones bastante difíciles. A causa del recargado programa de la flota no se habían podido llevar a cabo ningún ensayo.

Los aviones del EAGLE fueron embarcados el día antes de salir del puerto y no tenían la menor experiencia previa para las operaciones sobre la cubierta del ILLUSTRIOUS, ni de un aterrizaje controlado, ni del uso de reflectores. Un tercer obstáculo lo constituyó el que se descubrió que nuestro petróleo estaba contaminado, habiéndose perdido tres Swordfish días antes por esa causa. A pesar de ella, el celo y entusiasmo de todos para llevar a cabo esta gran empresa permaneció inalterado y es imposible alabar suficientemente a quienes en estos aparatos relativamente lentos llevaron a cabo ataques bien planeados y muy precisos en medio de un intenso fuego antiaéreo.

26.- El arma aérea naval

Aunque la función apropiada del arma aérea naval pudiera ser quizás la operación de aviones contra un enemigo en el mar abierto, ha quedado demostrado anteriormente y ratificado de manera bien precisa por este éxito que la posibilidad de atacar inesperadamente ha quedado alcanzada por el arma aérea naval. Frecuentemente se observa que este arma, que ha tenido que luchar con opiniones adversas y sus aviones poco espectaculares ven menospreciado su poder. Es de esperar que esta victoria se considere como una recompensa apropiada para aquellos que por su trabajo y fe en el arma aérea naval la han hecho posible.

Firmado: D.W. BOYD
Capitán de Fragata.

Al Comandante en Jefe del Mediterráneo.

Transmitido, de acuerdo con el Comandante del ILLUSTRIOUS.

De la información disponible en la actualidad puede decirse que el ataque logró un éxito considerable.

Las recomendaciones sobre el memorandum confidencial del Mediterráneo 115 se envían por separada.

Firmado: A.L. St. G. Lyster
Contraalmirante en Jefe de los portaaviones del Mediterráneo.

A bordo del ILLUSTRIOUS
26 de Noviembre de 1940.

