

LA INCURSION A DIEPE

(18 y 19 de Agosto de 1942)

TRADUCCION DEL

SUPPLEMENT TO THE

LONDON GAZETTE

14 de Agosto de 1947

====00000====



14 de Agosto de 1947.

### La incursión a Diepe.

Se remitió el siguiente despacho al Comandante en Jefe de Portsmouth el 30 de Agosto de 1942 por el Capitán de Fragata J. HUGHES-HALLETT, Comandante de la Fuerza Naval.

Cuartel General Mixto de Portsmouth

Fuerte Southwick

30 de Agosto de 1942.

Tengo el honor de remitirle el informe anejo sobre la operación "Jubilee" llevada a cabo entre el 18 y 19 de Agosto de 1942.

2. Hablando en términos generales considero que las fuerzas navales que intervinieron en la operación llevaron a cabo su misión también como fué posible bajo las condiciones cada vez mas difíciles en que aquella operación se verificó. Se cometió una serie de errores de menor importancia, principalmente por mi mismo, que se hacen ver en la narración. Afortunadamente ninguno de ellos tuvo influencia vital en la operación en su totalidad.

3. Me causa la mayor satisfacción poder informar que casi sin excepción la conducta de todo el personal fué ejemplar y de acuerdo con las tradiciones del arma. Recomendaciones de honores y recompensas se envían por separado, pero no dudo de que han debido tener lugar actos de heroísmo desconocidos en las costas y en los buques que se perdieron.

4. La cobertura de cazas concedida por el Grupo nº 11 fué magnífica y el hecho de que pudieran infiltrarse algunos bombarderos era de esperar. Ha de considerarse que la pérdida de solo un buque por efecto de bombardeo debe considerarse como un resultado muy afortunado.

5. Deseo rendir un tributo respetuoso al Comandante de las Fuerzas Militares. Nadie pudo resultar mas útil que el Comandante General J.H. Roberts. Todas nuestras decisiones esenciales se tomaron conjuntamente en perfecto acuerdo.

6. También deseo llamar la atención hacia el Comandante P. Young del Comando nº 3, que con las tropas de una sola patrulla de Comando de desembarco logró distraer eficazmente la atención de la batería de defensa costera en Berneval durante una parte importante de la operación, evitando así las consecuencias sumamente serias que pudieran haber resultado del fracaso de los desembarcos en la playa Amarilla. En mi opinión, este fué quizás el incidente mas notable de la operación.

7. La operación "Jubilee" difirió fundamentalmente de cualquier otra operación combinada que se haya llevado a cabo por nuestro país en los tiempos modernos, en cuanto que supuso un asalto directo a la luz del día sobre un objetivo importante fuertemente defendido por el Primer ejército de Europa. Desde el punto de vista de su perspectiva en la guerra como conjunto, puede compararse quizás a las ofensivas inglesas en el frente occidental durante 1915. Aunque desde un punto de vista puramente militar los resultados obtenidos fueron decepcionantes y las graves pérdidas sufridas lamentables, ha de considerarse que la operación merecía llevarse a cabo siempre que sus lecciones se apliquen cuidadosamente cuando llegue el momento para entrar de nuevo en Francia en gran escala. Quizás la primera lección sea que se necesita de una fuerza militar mucho mayor para irrumpir a través de las defensas costeras alemanas en cualquier zona importante; en segundo lugar,

de operar en la zona de Diepe durante las primeras dos o tres horas de la operación sin riesgo excesivo.



que ha de mantenerse una proporción mucho mayor de fuerzas militares en reserva hasta que el progreso logrado en los asaltos iniciales sea conocido y que esta reserva deba entonces emplearse en aprovechar el éxito. Si esto no se hace no existe ninguna garantía de que las playas queden perfectamente aseguradas, lo que constituye un requisito previo imprescindible para el éxito lo mismo si las fases siguientes de la operación han de adoptar la forma de una retirada o de un avance.

8. Otra cuestión que ha quedado perfectamente expuesta, es la fortaleza del sistema defensivo alemán en las regiones costeras, que enfrenta a las tropas asaltantes con el problema no muy diferente del del frente occidental en la última guerra. De todo esto surge la necesidad de métodos mas eficaces para el apoyo de las tropas, de no ser completamente seguro que las defensas que dominan los lugares de desembarco pueden ser vencidas por un asalto de sorpresa nocturno. Los métodos por los que pudiera lograrse un apoyo eficaz no parecen incluir el bombardeo nocturno.

9. Desde el punto de vista puramente naval la operación nos ha demostrado ser menos rica en enseñanzas, aun cuando solo fuese porque la travesía y los desembarcos se llevaron a cabo de acuerdo con nuestros planes. Si bien fué así, ha de tenerse en cuenta que la libertad tomada al dispersar tan ampliamente la fuerza durante la travesía con una fuerza de cobertura tan escasa no podría ser prudentemente repetida. Por ejemplo, los grupos que partieron de Newhaven eran vulnerables para ser atacados desde el Este y los buques de asalto de la Infantería quedaron expuestos a un considerable riesgo desde el momento en que se detuvieron para hacer descender sus lanchas hasta que regresaron a la parte inglesa del Canal. La conclusión es que en el futuro habrá de emplearse una fuerza de cobertura mucho mayor, porque el enemigo es poco probable que vuelva a ser sorprendido.

10. Las fuerzas navales fueron afortunadas en cuanto que no sufrieron daños de minas ni averías serias causadas por las baterías costeras. Hasta obtener mayor experiencia, sin embargo, sería muy poco seguro deducir conclusiones demasiado firmes de esta operación para el futuro.

11. La operación fué también interesante en cuanto que constituyó la primera ocasión para que las fuerzas navales ligeras (es decir, unidades costeras y de desembarco) dotadas casi por completo por reservistas voluntarios de la Real Marina se emplearon en gran escala y bajo condiciones sumamente difíciles. Cumplieron bien, pero la pequeña proporción de oficiales experimentados de la Marina Real destinados a posiciones de control resultó un factor importante en los efectos obtenidos.

12. Considero que las principales lecciones a deducir de la operación son:

(i) Se demostró ser todavía posible lograr una sorpresa táctica en nueva operación a través del Canal y alguna magnitud.

(ii) Las fuerzas navales relativamente pequeñas que tomaron parte en la operación bastaron para evitar que el enemigo ofreciese una oposición declarada sobre el mar, aparte de la que resultó por un encuentro casual del Grupo n° 5 con un grupo de bous armados alemanes.

(iii) Si fuera necesario intentar un ataque frontal una vez más contra posiciones enemigas fuertemente defendidas resultará esencial proveer a las tropas de medios de apoyo mas eficaces. En esta operación particular estoy seguro de que un gran buque hubiera podido operar en la zona de Diepe durante las primeras dos o tres horas de la operación sin riesgo excesivo.



(iv) Las enormes posibilidades de este tipo de operación para llevar a cabo una batalla decisiva por el aire quedaron demostradas.

13. Finalmente me atrevo a exponer que, que si se llegase a decidir la ejecución de nuevas operaciones de esta naturaleza en un futuro próximo, mi Estado Mayor y yo deberíamos disponer de la oportunidad para verificarlas. Si bien comprendo la fuerza de los argumentos a favor de dar una ocasión a otros grupos de oficiales, creo que en tiempo de guerra el requisito fundamental es obtener resultados satisfactorios y esto puede lograrse mas fácilmente por quienes poseen experiencia de primera mano. Mientras se ha llevado a cabo todo posible esfuerzo para tener presentes las lecciones aprendidas, hay tanto que no puede expresarse por escrito que solo podría ser comprendido apropiadamente por quienes gozan de la ventaja de una experiencia personal directa.

Firmado: J.H. HALLETT

Capitán de Fragata

Comandante de las Fuerzas Navales.

#### OPERACION "JUBILEE"

##### Relato del Comandante de las Fuerzas Navales

##### La travesía.

1.- Hablando en términos generales la concentración de las fuerzas y su travesía se llevaron a cabo de acuerdo con el Plan y sin el menor incidente. Después de limpiar el camino me pareció que el QUEEN EMMA (Capitán de Fragata G.L.D. Gibbs) marchando en cabeza de los grupos 1, 2 y 3 navegaba a una velocidad excesiva y que el CALPE (Teniente de Navio J.H. Wallace) y los destructores encontraban difícil el mantenerse en sus puestos. A las 00,16 horas cuando el CALPE formaba ángulo recto con el QUEEN EMMA se le hizo una señal informándole de que se había adelantado a su puesto y ordenándole reducir la velocidad a 18 nudos. Después de esto los destructores formaron en cabeza y al poco tiempo alteraron el rumbo por el paso occidental a través del campo de minas. Las boyas y los minadores que señalaban la entrada de este canal solo se divisaron unos minutos antes de que el CALPE entrara en el Canal no recibiendo señales del tipo Beacon 78 a causa de una avería en el aparato radar del CALPE. Sin embargo, el CALPE y los destructores de la 2ª División pasaron sin novedad a través del Canal occidental, pero el QUEEN EMMA con los grupos 1, 2 y 3 perdieron contacto con los destructores pasando a través del Canal oriental, alcanzando al FERNIE (Teniente de Fragata W.I. Willett) y algunos grupos de carros de fuerzas de desembarco y personal de las mismas, pero afortunadamente sin colisiones.

2.- Ha de ensalzarse el mérito de las 9 y 13 flotillas minadoras (Comandante H.T. Rust y Comandante L.S.J. Ede) que llevaron a cabo la misión encomendada a ellos con eficacia y precisión.

3.- Después de pasar a través del campo minado el CALPE se detuvo de acuerdo con el plan, y señaló a continuación su situación al QUEEN EMMA, al PRINCE ALBERT (Teniente de Fragata H.B. Peate) y al GLENGYLE (Capitán de Navio D.S. MacGrath) cuando estos buques fueron sucesivamente haciéndose visibles. El CALPE continuó su marcha y se detuvo aproximadamente a una milla mar adentro respecto a la situación del GLENGYLE con el grupo 4, detenidos para aliar sus botes.

Fueron desembarcadas de acuerdo con el plan. Esta parte de la operación que se hallaba bajo el mando conjunto del Teniente de Fragata J.H.H. Hallett y el Teniente Coronel Lord Lovat, se llevó a cabo sin el menor



4.- Aproximadamente a las 03,50 horas se observó fuego de artillería hacia el Este Sureste que se comprendió debía tener lugar en la vecindad inmediata del grupo 5. De momento, pensó que esto pudiera ser debido a un ataque de buques enemigos, pero con la seguridad de que el buque polaco SLAZAK (R. Tyminski, Kmdr. PPOV) y el BROCKLESBY (Teniente de Fragata E.N. Pumphrey) se hallaban a unas cuatro millas del grupo 5 y que el CALPE era el único buque en la inmediata proximidad del GLENGYLE y el grupo 4, se decidió mantener a la vista al grupo 4.

5.- En realidad el grupo 5 había tenido un encuentro circunstancial con algunos buques armados y aunque el Comandante D.B. Wyburd en el cañonero nº 5 (Teniente de Navio G.H. Hummel) mantenía un rumbo constante así como una velocidad normal a fin de que sus patrullas de desembarco pudieran continuar escoltadas, el cañonero nº 5 quedó pronto inutilizado y las patrullas de desembarco desorganizadas. La persistencia del Comandante Wyburd continuando dirigiendo el lento cañonero mientras se hallaba bajo el fuego enemigo probó su gran valor y determinación. Sin embargo, soy de la opinión de que hubiera hecho mejor utilizando la velocidad y las posibilidades de ocultarse en uno de los cañoneros a fin de proteger a las patrullas de desembarco. Las unidades de desembarco con artillería antiaérea (Teniente de Navio T.M. Foggitt) también prestando servicio de escolta al grupo 5, entablaron con éxito un combate con los buques alemanes, incendiando uno y con la seguridad de haber hundido otro. En el curso de este combate, su mando de fuego quedó desgraciadamente puesto fuera de acción.

6.- El buque polaco SLAZAK con el BROCKLESBY de escolta se hallaban aproximadamente a cuatro millas al Norte Noreste pero no intervino. El Comandante del SLAZAK me ha informado posteriormente que creyó que el fuego procedía de tierra y opinó por consiguiente que era preferible continuar su patrulla.

7.- Será conveniente estudiar aquí toda la historia del desembarco en la plaza Amarilla, que quedó frustrado por este encuentro.

8.- Cinco patrullas de desembarco efectuaron con retraso un desembarco en la playa Amarilla nº 1 (este de Dieppe, frente a Berneval). Se encontró activa oposición y las tropas no hicieron ningún progreso. Posteriormente se hicieron nuevos intentos por las patrullas de desembarco para retirarse pero resultó imposible acercarse a la playa a causa del fuego de ametralladora y eventualmente solo la patrulla naval pudo llegar a nado hasta los buques. Durante este tiempo, se incendió un pequeño petrolero alemán siendo varado por la lancha M.L. 346 (Teniente de Navio A.D. Fear) cuya actuación durante la operación fue excelente.

9.- Una patrulla de desembarco efectuó sin encontrar resistencia un desembarco en la playa Amarilla nº 2 (este de Dieppe en Belleville sur-Mer. Las tropas a bordo, bajo el mando del Comandante P. Young lograron aproximarse a la batería de defensa costera en Berneval y tenerla en su poder durante unas dos horas. Posteriormente, pudieron retirarse con éxito. No tengo duda de que el fracaso de la batería de defensa costera en Berneval para desempeñar una parte eficaz en la operación se debe en gran parte a la actuación del Comandante Young.

10.- Posteriormente, en el extremo del flanco occidental, las fuerzas de desembarco del PRINCE ALBERT que transportaba el Commando nº 4, fueron desembarcadas de acuerdo con el plan. Esta parte de la operación que se hallaba bajo el mando conjunto del Teniente de Fragata H.H.H. Mulleneux y el Teniente Coronel Lord Lovat, se llevó a cabo sin el me-



nor obstáculo desde su comienzo hasta el final. Las tropas fueron muy afortunadas al poder volar un depósito de munición en su objetivo por un blanco casual durante los primeros momentos del ataque. Se retiraron aproximadamente a las 08,15 horas y regresaron a Inglaterra sin incidentes.

11.- Volviendo a los principales desembarcos, el de la playa Verde (Oeste de Dieppe en Pourville) tuvo lugar puntualmente y de acuerdo con el plan y solo encontró una ligera oposición inicial. Posteriormente el grupo 6, bajo el mando del Comandante H.V.P. Mac Clintock con los Gammons del Canadá, efectuó un desembarco en la playa Verde según el plan pero unos 30 minutos mas tarde. La razón para este retraso se debe en parte a la preocupación del oficial militar jefe de no ser desembarcado a tiempo y en parte a las dificultades de navegación ocasionadas por el humo durante el momento final de acercamiento. Este desembarco encontró alguna oposición, pero las tropas fueron puestas en tierra con éxito. Es interesante observar que en este momento el fuego enemigo en las proximidades de la playa Verde era ligero, pero fué aumentando continuamente durante la operación y causó pesadas pérdidas durante la retirada eventual. Esto se debe a que la fuerza desembarcada no logró ocupar la parte alta al este de la playa.

12.- El desembarco en la playa Azul (este de Dieppe en Puñts) se retrasó quince minutos a causa del tiempo perdido en la formación de los buques. Esto se debió a que el cañonero 315 (Teniente de Navio J.I. Lloyd), cuya misión era permanecer con el QUEEN EMMA y escoltarle a su regreso, se adelantó y vino a mezclarse con las fuerzas de desembarco del PRINCESS ASPIND, que lo confundió con el cañonero 316 (bajo el mando temporal del Teniente de Fragata T.N. Cartwright) cuya misión era dirigir a estas unidades de desembarco. Aunque posteriormente los desembarcos tuvieron lugar de acuerdo con el plan, temo que el retraso de quince minutos tiene que haber sido en parte la causa de una intensa oposición con que se encontraron las tropas inmediatamente después de desembarcadas y que aparentemente las sujetó en la zona de la playa durante el día. Mas tarde la flotilla de embarcaciones de asalto para desembarcos del DUKE OF WELLINGTON consiguieron desembarcar tropas adicionales en esta playa de acuerdo con el plan. Este desembarco tuvo lugar aproximadamente a las 05,45 horas y no encontró una oposición extraordinaria. Aproximadamente a las 05,30 horas se me informó haber recibido un mensaje declarando que no había tenido lugar ningún desembarco en la playa Azul y así lo hice constar en mi informe sobre la situación a las 06,12 horas. En realidad, hay alguna razón para suponer que este informe era de origen alemán pero el conjunto de sucesos que tuvieron lugar en la playa Azul permanecen confusos, aunque era evidente desde un principio que las tropas fueran detenidas. No cabe duda de que ello fué el origen del fracaso del plan militar y en vista de la incertidumbre acerca de lo que realmente sucedió, he pedido desde entonces al Oficial Comandante del QUEEN EMMA llevar a cabo una encuesta con todos los oficiales del buque afectados. El informe resultante se presenta por separado.

13.- Mientras tanto, los desembarcos principales en las playas Roja y Blanca tuvieron lugar puntualmente y de acuerdo con el plan, con excepción de que la primera hora de tres carros de desembarcos se aproximó demasiado hacia el Oeste y llegaron con diez o quince minutos de retraso.

de las dificultades de comunicación, solo dos de esas barcas respondieron pero los Chasseurs (pequeñas unidades francesas de escolta con artillería antiaérea, solo de las cuales se emplearon en esta operación) se les unieron y prestaron un excelente apoyo. El desembarco



14.- El apoyo aéreo y la aviación lanzahumos en la costa Este se hallaban exactamente sincronizados y el fuego del destructor, tanto contra las casas a lo largo del frente, cuando los buques hacían su entrada, y a continuación contra los acantilados al Oeste y al Este, pareció resultar muy eficaz como era de esperar. No se registró ninguna pérdida de embarcaciones de desembarco durante la operación inicial, pero no le pareció al oficial encargado que las tropas pudieran capturar los puntos mas fuertes a lo largo del frente después del desembarco. Sin embargo, los carros de desembarco encontraron al avanzar una oposición muy intensa y creó que realizaron una notable hazaña al lograr desembarcar en poco 28 carros de 30. Las grandes averías y bajas en los carros de desembarco se debieron indudablemente en gran parte a los periodos relativamente largos durante los que permanecieron en la playa, en espera de las diversas tropas que hubieron de desembarcar al mismo tiempo que los carros.

15.- La labor de las unidades marítimas de desembarco con la artillería antiaérea nº 2 (Teniente de Navío E.L. Granam) para apoyar el desembarco principal, merece mención especial. Los buques se acercaron presentando un blanco inmediato y dieron un apoyo eficaz. El buque del Oficial en Jefe quedó inutilizado, muriendo su Capitán, pero sus cañones dispararon hasta quedar puestos fuera de acción y hundirse finalmente el barco mismo.

16.- El Teniente de Fragata J.H. Dathan (Primer Oficial del grupo 7) que llevaba en sus patrullas de desembarco tropas de la reserva, informó a bordo del CALPE a los cinco minutos del tiempo fijado en el plan. A petición del Comandante General Roberts le ordené que desembarcase su fuerza en la playa Roja y el desembarco se efectuó con éxito a las 07,00 horas. Este desembarco, que se ocultaba en una cortina de humo hasta el último momento, encontró intenso fuego en el límite mismo de la playa, pero todos los buques efectuaron un desembarco, aunque en la mayor parte de los casos las tropas sufrieron pesadas pérdidas inmediatamente después. De los 26 buques, dos quedaron destruidos.

17.- Hasta este punto la parte naval del plan se había llevado a cabo casi exactamente a como se intentaba, con la excepción del fracaso del desembarco en la playa Amarilla. Además, se habían encontrado inesperadamente muy poca oposición de las baterías costeras y al parecer ninguna por la de la aviación enemiga. Sin embargo, era evidente que las operaciones militares no se desarrollaban de acuerdo con el plan y que la oposición en tierra era mucho mayor de lo que se había esperado. En vista del fracaso en la playa Azul y, por lo tanto, en la conquista proyectada del acantilado del Este dudé que fuese posible ni conveniente la propuesta entrada del LOCUSTS en el puerto. El Comandante R.E.D. Ryder a quien se le transmitió viniese a bordo del CALPE aproximadamente a las 06,45 horas, participó de esta misma opinión y me informó que el LOCUSTS había sufrido ya daños y bajas cuando se acercó anteriormente al acantilado Este. Se consultó al Comandante General Roberts quien convino en que no se hiciese el menor intento para entrar en el puerto. Se decidió en su lugar transferir el Commando de la Marina a las unidades blindadas de desembarco y trasladarlo a tierra como refuerzo. El General preguntó si debería ser enviado a la playa Blanca (parte occidental del frente marítimo de Dieppe) y esta operación se confió al Comandante Ryder dándose orden a todas las barcasas de desembarco con artillería antiaérea que se aproximasen al LOCUSTS para prestarle ayuda. En realidad, a causa de las dificultades de comunicación, solo dos de esas barcasas respondieron pero los Chasseurs (pequeñas unidades francesas de escolta con artillería antiaérea, seis de las cuales se emplearon en esta operación) se les unieron y prestaron un excelente apoyo. El desembarco



co se efectuó frente a una intensísima oposición aproximadamente a las 08,40 horas. A juzgar por los informes de las fuerzas de desembarco que tomaron parte en la operación es dudoso que los soldados de Marina hubieran logrado gran cosa.

18.- Aproximadamente a esta hora, el Comandante Wyburd llegó a bordo del CALPE y me informó de lo que había ocurrido a juzgar por lo que se sabía al grupo 5. Recibió instrucciones de embarcar en el cañonero 317 y proseguir hasta la vecindad de las playas Amarillas para poner en seguridad cuantas fuerzas de las patrullas de desembarco pudiese encontrar.

19.- El Teniente de Fragata H.W. Goulding vino también a bordo por entonces y me informó sobre el desembarco en la playa Azul, cuyo relato se dió a conocer anteriormente. Recibió instrucciones para presentarse en la playa Azul con cuatro unidades de desembarco de asalto para lograr la retirada de las tropas que hubiera allí. El Teniente de Fragata C.W.M. Mullen salió con él para prestarle apoyo. Recibí un informe posteriormente al efecto de que el Teniente de Fragata Goulding no pudo acercarse a la playa Azul a causa de la intensa oposición y por no verse a nadie en dicha playa.

20.- El Comandante MacClintock informó también a bordo del CALPE y le di instrucciones para que procediese a investigar la playa Verde e informar al jefe de desembarco de que no evacuase la playa ya que tal vez fuese necesario retirar todas las tropas por la playa Verde. El Comandante MacClintock no pudo aproximarse a la playa Verde a causa del fuego pesado y bien dirigido del enemigo.

21.- Aproximadamente a las 07,50 horas recibí informes de que diez buques enemigos se aproximaban desde Bolonia. Por lo tanto, se ordenó al SLAZAK, al BROCKLESBY y al BLEASDALE que se dirigiesen hacia el Nor-este y se ordenó a todos los cañoneros disponibles que patrullasen hacia el Este. Mis señales se transmitieron a las 07,52 horas y a las 08,16 horas. No se volvió a oír nada de los buques enemigos y es notable que durante toda la operación no acudiese ninguna oposición organizada de las Fuerzas Navales Alemanas. Mientras se destacaba para este servicio el SLAZAK recibió averías por explosiones próximas y más tarde hubo de regresar a Inglaterra.

22.- Durante todo el período siguiente el fuego enemigo desde tierra fué aumentando constantemente y los destructores se vieron obligados a cambiar con frecuencia sus posiciones a fin de evitar daños y mantenerse cubiertos por el humo. A intervalos se recibían peticiones de tierra para apoyar el fuego contra los puntos fuertes pero en ningún caso hubo un oficial observador avanzado en posición para observar ese fuego. Se atendía a las peticiones destacando sucesivamente destructores, pero sentí muchas dudas sobre la eficacia de su apoyo en las condiciones que prevalecían.

23.- La aparición del CALPE durante la mayor parte de este período debe haber parecido como la de un buque insignia de la Flota en día de regatas, ya que pocas veces había menos de seis a diez buques junto a él. Venían para entregar heridos, informes o en busca de instrucciones y su presencia constituía más bien un inconveniente para el oficial-comandante cuando deseaba maniobrar a fin de evitar el fuego. El Teniente de Fragata J.H. Wallace permaneció imperturbable, sin embargo, a través de toda la operación y por su sangre fría constituyó un excelente ejemplo.

Muy eficaz impidió que las unidades de desembarco recibieran fuego hasta estar muy cerca de tierra. Desgraciadamente el humo ocultaba también las playas a los destructores y se hacía muy difícil ver lo que ocurría ni obtener apoyo eficaz mediante el fuego artillero. Sin embar-



24.- Mi impresión general durante esta fase de la operación bajo el punto de vista naval era una sensación de imposibilidad para prestar apoyo eficaz a las tropas. La situación militar era completamente oscura y las grandes cantidades de humo colgando sobre la costa hacía imposible ver lo que ocurría. Por otra parte, si no hubiese sido por el humo, hubiera resultado imposible para los destructores y las unidades de desembarco permanecer tan cerca de la costa como lo hacían.

25.- Inmediatamente después de los desembarcos las barcazas se retiraban detrás de los destructores. Esto se hacía de acuerdo con las instrucciones que recibieran para el caso en que el acercamiento a las playas los colocase bajo un fuego pesado. Fué este hecho, mas que ningún otro, el que me indicó desde un principio que las cosas en tierra no marchaban de acuerdo con el plan.

Aproximadamente a las 09,00 horas, el GARTH informó que su munición estaba casi exhausta. Por consiguiente, le ordené que escoltase al ALRES-FORD que remolcaba una unidad de desembarco y los grupos n°s 10 y 11, cuyos carros y tropas decidió el General no desembarcar, dirigiéndose a Inglaterra. (Mi comunicado de las 09,03 horas).

26.- Hacia las 09,00 horas, me pareció bien claro que las tropas en tierra se hallaban en dificultades y difícilmente podrían apoderarse de los arrecifes al Este y al Oeste que dominaban las principales playas. Supe mas tarde que, incluso, algunos de los edificios en el frente se hallaban en manos del enemigo. Era por lo tanto evidente que la situación militar era grave y que continuaría resultando cada vez mas difícil para los buques y las fuerzas aproximarse a las playas. Por lo tanto, advertí al General que la retirada debería tener lugar con el menor retraso posible y debería ser confinada a las personas. Consideré que las 10,30 horas sería el momento en que ya pudiera llevarse a cabo, ya que era preciso advertir al Oficial-Comandante del 11° grupo aéreo y pasar instrucciones a las fuerzas de desembarco. El General se mostró de acuerdo excepto en que no obraría sino se le confirmaban las órdenes antes de aquella hora.

27.- Por lo tanto, el Comandante Mac Clintock fué llamado a bordo del CALPE y se decidió que todas las unidades de desembarco para las tropas de asalto y para los vehículos mecánicos deberían ser instruidas para que se dirigiesen a las mismas playas en que habían desembarcado originariamente y transportasen tropas a las barcazas que se situarían a una milla de la costa. Los destructores y las lanchas de desembarco con artillería antiaérea prestarían el mayor apoyo posible (consideré inútil enviar otras unidades a tierra en vista del volumen del fuego enemigo).

28.- Para llevar a cabo este plan, el Comandante Mac Clintock se dirigió al minador 187 y dió las necesarias instrucciones a las unidades de desembarco y se cifró y preparó para su despacho un mensaje similar al que después fué transmitido a las 09,50 horas, excepto que se daba como tiempo de la retirada las 10,30 horas. Mas tarde, sin embargo, el General me informó que preferiría esperar hasta las 11,00 horas. El mensaje modificado así fué enviado y se informó al Comandante Mac Clintock respecto al atraso en el tiempo. Aproximadamente a las 10,22 horas, se ordenó a los destructores que formasen una línea entre los 070° y los 250° y siguieran a las unidades de desembarco. Todos los buques apropiadamente situados recibieron instrucciones para hacer humos. El viento iba del mar a la tierra y ligeramente del Oeste y una cortina de humo muy eficaz impidió que las unidades de desembarco recibieran fuego hasta estar muy cerca de tierra. Desgraciadamente el humo ocultaba también las playas a los destructores y se hacía muy difícil ver lo que ocurría ni ofrecer apoyo eficaz mediante el fuego artillero. Sin embar-



go, sin el humo es dudoso que hubiera podido realizarse la retirada.

29.- Mientras ocurrían estos sucesos el CALPE se dirigió hacia el extremo occidental de la playa Verde, por creerse que no sería necesario un fuego de apoyo en esta zona y tanto el Comandante de las Fuerzas Militares como el Oficial de enlace aéreo se mostraron extremadamente contrarios a que se disparasen las piezas del CALPE por correr algún riesgo el aparato de radio especial que a su bordo se había instalado. Sin embargo, en realidad pronto se vió claro que el acantilado occidental al extremo de la playa Verde estaba en poder del enemigo y el CALPE se encontró bajo el fuego de piezas pequeñas y ametralladoras obligándole a disparar. Es interesante recordar que cuando mas tarde tanto el CALPE como el CERNIE se vieron obligados a abrir fuego con sus piezas pesadas la mayor parte de la instalación de radiotelegrafía permaneció intacta.

30.- Pronto se hizo virtualmente imposible saber cómo se desarrollaba la retirada, pero aproximadamente a las 11,30 horas el CALPE embarcó dos barcasas de tropas, casi todos heridos, por los que se supo que todavía había soldados esperando a retirarse en la playa Verde. Aproximadamente a la misma hora el General pidió que el buque se dirigiese hacia las playas principales y se asegurase de la posición de nuestras fuerzas. De acuerdo con ello, el minador 194 (Teniente de Navío W. Whitfield) fué convocado e instruido para que recogiese a las fuerzas en aquella zona y las trajese a bordo. Al mismo tiempo se recibió un mensaje, cuya procedencia se ignora, exponiendo que no quedaban tropas en la playa Verde que fué inmediatamente contradicho por mi mensaje a las 11,47 horas. El CALPE se dirigió entonces a las playas principales y se unió a la lancha de desembarco nº 9, a la que se transferían tropas por las barcasas. Algunas de estas tropas embarcaron en el CALPE a fin de ahorrar tiempo. Un poco después me acerqué a las lanchas de asalto 185 y 188 que acababan de llegar de la playa principal. Ambas me dieron la opinión de que las condiciones en tierra hacían imposible insistir en la evacuación.

31.- Aproximadamente a las 12,20 horas se recibió una señal del Comandante McClintock indicando que no era factible el proseguir la evacuación. Sin embargo, el Comandante Militar de las Fuerzas me pidió que se hiciera un nuevo esfuerzo y aunque pensé que esto podría dar como resultado mayores pérdidas entre las tropas ya embarcadas que en la embarcación de tropas adicionales, decidí dejar a la discreción del Comandante Mac Clintock si se debía realizar un nuevo esfuerzo. Por lo tanto, envié el siguiente mensaje:

"Si no es posible proseguir evacuación retirese".

En realidad, el mensaje que llegó al Comandante Mac Clintock omitió la palabra "si" y desde aquel momento el CALPE se vió en la imposibilidad de mantenerse en contacto con él. Supuse en aquel momento que su minador se había hundido, pero en realidad pudo ordenar la retirada de todas las fuerzas de desembarco a una posición prevista a cuatro millas 334° de Dieppe. Por consiguiente, las lanchas de asalto 185 y 188 con el CALPE fueron muy pronto las únicas unidades que permanecían cerca de tierra, pero a causa de la mala visibilidad no me di cuenta de ello por entonces.

32.- A través de toda la operación el Capitán de Fragata H.V.P. Mac Clintock, fué del mayor servicio en su capacidad como "oficial de flotilla de barcasas auxiliares". Le secundaron brillantemente el Teniente de Navío J.H. Dathan y el Teniente de Fragata C.W. Mac Mullen.

preparado por el Médico de Fragata V.B.B. Mullen se hizo imposible la retirada del grupo 12. Este grupo, que constaba con cuatro lanchas



El hecho de que más de 1.000 soldados fueran evacuados en condiciones pocas veces igualadas debe atribuirse en gran parte a la labor de estos oficiales.

33.- Aproximadamente a las 12,50 horas decidí acercarme a la playa para obtener una impresión personal final y con las lanchas de asalto 185 y 188 a cada lado, el CALPE se dirigió hacia el extremo oriental de la playa Roja abriendo a la vez fuego de los cañones delanteros contra los arrecifes, sobre los que según informes puestos de ametralladora enemigos impedían a nuestras fuerzas en la playa Roja alcanzar el agua. Cuando se hallaba a unos nueve cables de la playa el CALPE se halló bajo un violento fuego y no pudieron verse en la playa ni tropas ni material de desembarco fuera de algunos restos. Por lo tanto el CALPE maniobró para alcanzar la cortina de humo y estoy seguro de que cualquier intento que se hubiera realizado para retirar tropas difícilmente hubiera logrado éxito. Antes del abandono, sin embargo, me dirigí hacia el mar para acercarme al LOCUST y asegurarme de la opinión del Capitán de Fragata Ryder ya que era posible que con el menor calado del LOCUST pudiera conocer mejor la situación en las playas. Mientras se llevaba a cabo este intercambio de mensajes, el General me informó sin embargo que la mayor parte de las tropas en la playa se habían rendido. Casi exactamente al mismo tiempo el BERKELEY (Teniente de Navio J.J.S. Yorke) recibió un impacto directo de bomba pesada. La popa del buque quedó arrancada, su castillo de proa a flor de agua y las salas de máquinas y de calderas inundadas. Afortunadamente, las pérdidas de vida fueron escasas, en parte por la prontitud con que el cañonero nº 8 se acostó a él para llevarse su dotación y en parte por la presencia de las lanchas de asalto 185 y 188 que pudieron recoger a muchos tripulantes en el agua. Instruí al ALBRIGHTON para que lo hundiese lo que hizo con un torpedo. Al mismo tiempo se llevó a cabo un ataque de cazas contra el puente del CALPE, causando varias bajas, entre ellas el jefe de Escuadra Aérea, A. Cole, que resultó gravemente herido. Los destructores próximo al BERKELEY pusieron proa al mar para unirse al convoy principal de unidades de desembarco y costeras que se había constituido de acuerdo con las instrucciones, aproximadamente a cuatro millas frente a Dieppe y que se dirigía lentamente hacia el Norte.

34.- El FERNIE recibió instrucciones de ponerse a la cabeza y poco después ordené imprudentemente al CALPE que se dirigiera hacia el Este para recoger a un piloto británico que según informes había caído al mar. El resultado fueron dos ataques de bombas, por bombarderos en picado, contra el CALPE, los cuales lograron blancos muy aproximados causando averías y bajas.

35.- A continuación el CALPE se agregó al convoy que continuó sin incidente, fuera de algunos ataques aéreos ineficaces, a través del canal abierto al Oeste y hasta una posición aproximada de 20 millas desde Newhaven. En este punto se me reunió el Capitán de Navio (D) 16 con el MACKAY y el BLENCATHRA y le pedí escoltase a las unidades pequeñas hasta Newhaven, relevando al CALPE y a los otros tres destructores y al LOCUST para continuar directamente a Portsmouth con sus heridos, que totalizaban unos 500. Las unidades costeras y de desembarco llegaron a Newhaven sin más incidentes y los destructores y el LOCUST fondearon en Portsmouth poco después de la media noche.

36.- Antes de poner fin a este relato he de consignar cuanto se debió a los oficiales médicos que fueron con nuestras fuerzas. Hubieron de pasar por una tensión excepcional, en parte por la gran proporción de bajas entre las tropas y en parte porque la organización cuidadosamente preparada por el Médico de Fragata W.B.D. Miller se hizo imposible por la retirada del grupo 12. Este grupo, que contaba con cuatro lanchas bl



dadas transportaba una parte importante de los dispositivos médicos. Fue un error por mi parte no llevarlos a pesar de que ya no se necesitaban para una evacuación como la prevista en un principio.

37.- Un relato detallado de la labor de las unidades sanitarias figura en un informe separado, pero los servicios llevados a cabo por el Teniente Médico M.P. Martín merecen mención especial. Este oficial se embarcó en la lancha de desembarco con la artillería antiaérea nº 2 y se hizo cargo de ella cuando los demás oficiales quedaron heridos. Mas tarde fue extraído del agua, cuando se hundió su lancha y transferido al CALPE. Aunque él mismo estaba herido, se mostró incansable ayudando al médico del CALPE, que tenía que atender a las bajas de más de una cuarta parte de la dotación más 278 soldados heridos.

-----