



LORENZO MARTIN ROCA, Alférez de Navío.

Múltiples y variadas han sido las versiones que hasta nosotros han llegado después del ataque aeronaval inglés a la base naval italiana de Tarento; pero ninguna ha sido tan bien informada como la expuesta por el Comandante G. Still, del Estado Mayor del Almirante Cunningham.

El relato del Comandante G. Still dice así:

“El principal objetivo del Servicio Naval Aéreo inglés fué siempre el aniquilamiento de la flota de batalla italiana. Pero ello era difícil de lograr con la táctica evasiva que dicha flota había adoptado. Después de varios meses de guerra parecía completamente seguro que el encuentro esperado por todo el mundo no tendría lugar; pero, por otra parte, la mera presencia de las poderosas fuerzas de superficie italiana—no obstante su terca inactividad—detenía en el Mediterráneo a muchos de nuestros acorazados, cuya presencia era indispensable en otros teatros de guerra. ¿Sería capaz el Arma aeronaval de asestar por sí misma un golpe decisivo a la superioridad numérica italiana haciendo las veces del anhelado combate naval? Muchos estaban convencidos de que ello era posible, por lo que la idea se estudió con gran detenimiento.

Antes de que el buque de Su Majestad “Illustrious” (Capitán de Navío D. W. Boyd), el nuevo portaviones destinado al Mediterráneo, dejara su base en el Norte el 22 de agosto de 1940 ondeando el pabellón del Contralmirante A. L. St. G. Lys-

ter como jefe de portaviones, ya se había formulado un plan de ataque a la flota italiana en el puerto de Tarento mediante aviones torpederos, plan que se perfeccionaba con el mayor entusiasmo. Las experiencias sacadas de los victoriosos ataques a Bengasi y Leros habían descubierto los puntos vulnerables de la defensa antiaérea italiana, y las fotografías obtenidas por los aviones de reconocimiento del puerto de Tarento habían revelado los sitios que ocupaban habitualmente los acorazados italianos. Pero aún quedaban por estudiar un cúmulo de detalles: la posición exacta de los buques que habían de atacarse y la dirección en que estaban fondeados debían ser conocidas exactamente por cada piloto y observador que tomase parte en la operación, así como la localización de los globos de barrera, reflectores y baterías antiaéreas. Las más recientes fotografías tomadas desde el aire eran indispensables.

Varias diversiones del objetivo primordial—torpedeo de los acorazados en el puerto exterior (Mar Grande)—habían sido consideradas, y se habían estudiado proyectos para el bombardeo de los buques y otros objetivos del puerto interior (Mar Pequeño) antes del ataque principal. Luego se decidió la táctica de aproximación de los aviones. Era indispensable contar con la luz de la luna; pero los aviones la tendrían a sus espaldas al llegar desde el Suroeste antes de atacar en oleadas sucesivas. La sorpresa era

condición esencialísima, y la Escuadra debería abstenerse de todo movimiento que orientase al enemigo respecto a lo que se intentaba.

Para garantizar todos estos factores era muy importante la cooperación de la R. A. F. de Malta. Sólo ella podía obtener las fotografías necesarias, realizar reconocimientos y quizá actuar con una diversión. Finalmente, era menester contar con el tiempo. Si había niebla, nubes densas o lluvia, la operación, por perfectamente concebida que estuviese, no podría tener éxito.

Distintas misiones de la Flota, y sobre todo la necesidad de subordinar la acción ofensiva a la primera y urgente necesidad de asegurar el libre paso de los convoyes hasta la llegada de los refuerzos, aplazaron por unas semanas la oportunidad del ataque a Tarento. Como no hay mal que por bien no venga, ello dió tiempo a los pilotos para intensificar su entrenamiento en vuelos nocturnos, y a la R. A. F., para perfeccionar sus reconocimientos de la base enemiga: sus últimas fotografías revelaron la existencia de globos y redes antitorpederas.

La esperada ocasión llegó a principios de noviembre. Los refuerzos navales habían atravesado el Mediterráneo desde Gibraltar, y la Escuadra pudo dejar Alejandria el 6 de noviembre para proteger, a la vez que la llegada de aquéllos, el movimiento de convoyes entre Malta, El Pireo y Suda. Una de aquellas noches, al regreso, podría ser la escogida para el ataque a Tarento.

La primera intención había sido que los dos portaviones—"Illustrious" y "Eagle"—tomaran parte en la acción; pero el "Eagle" sufrió últimamente muchas averías por los bombardeos, que averiaron sus tanques de petróleo, por lo que tuvo que prescindirse de su intervención. No obstante, se quiso que estuviera representado, y cinco de sus "Swordfish" con ocho tripulantes fueron embarcados en el "Illustrious", con lo que se aumentó a 25 el número de aparatos utilizables en el "raid".

Al volver hacia Occidente se aventuraron en reconocimiento algunos aviones sobre el mar Jónico, que pronto volvieron al "Illustrious" para comunicar que en 29 millas a la redonda no había ningún aparato enemigo. El 8 de noviembre, tres aviones enemi-

gos fueron derribados por las patrullas aéreas y otros nueve obligados a arrojar sus bombas al mar mucho antes de llegar a ver los barcos. Durante los dos días siguientes se obtuvieron éxitos parecidos, aun cuando dos "Swordfish" tuvieron la desgracia de amarar por necesidad, no derribados por el enemigo, sino a causa de defectos de la gasolina. Sus tripulantes fueron recogidos y llevados a Malta por un destructor, y de allí regresaron por el aire al "Illustrious".

Los refuerzos de Gibraltar se unieron a la Flota el día 10, al sur de Malta.

Entonces se puso rumbo al Este y se decidió el ataque a Tarento para la noche siguiente.

Las patrullas habituales realizaron sus vuelos durante todo el día 11, pero hubo contratiempo; otro avión tuvo que amarar, con lo que la fuerza de ataque utilizable quedó reducida a 22 aparatos. Los tripulantes de este avión fueron salvados por el crucero "Gloucester". Tanto el piloto como el observador estaban designados para tomar parte en el ataque a Tarento y deseaban vivamente volver al "Illustrious". Con sus súplicas lograron persuadir al Comandante del "Gloucester" para que los dejase volver hasta el portaviones en el avión anfibia "Walrus" que llevaba el crucero. Aun cuando habían resultado heridos en el accidente y el piloto llevaba toda la cara cubierta de esparadrapo, su entusiasmo por participar en el combate hizo que el Capitán del "Illustrious" les autorizara a hacerlo.

En los últimos días la R. A. F. había obtenido algunas fotografías de Tarento, que era indispensable estudiar previamente. Un avión del "Illustrious" se desplazó a Malta y regresó en el mismo día con las copias de aquellos preciosos documentos gráficos que fijaban la posición de los acorazados y defensas, con los que la preparación del ataque pudo ser completa. Sólo quedaba ya una duda: si el tiempo sería propicio. Mientras la tarde transcurría lentamente, las dudas parecieron disiparse, y a las dieciocho horas el "Illustrious", escoltado por cuatro cruceros y cuatro destructores, se destacó de la Flota.

Dos horas después los aviones que llenaban el buque iniciaron su actividad, y uno tras otro fueron subidos a cubierta y colo-



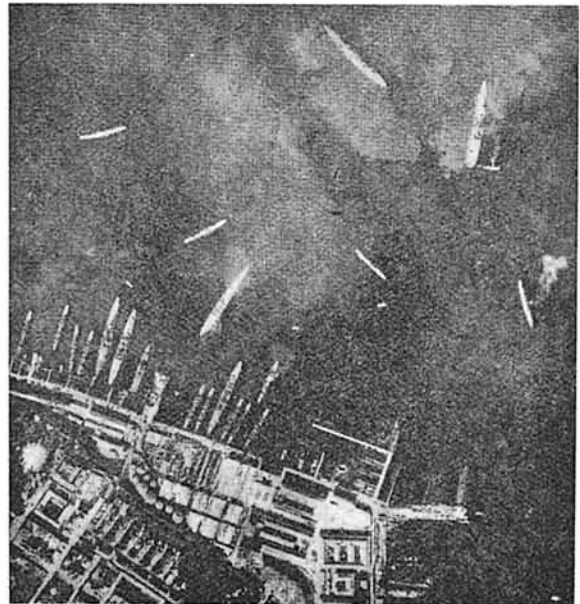
cados en posición de lanzamiento. Los aparatos utilizables habían de despegar en dos grupos separados. A las veinte treinta y cinco horas los 11 primeros estaban alineados y dispuestos al vuelo. El "Illustrious" viró para aprovechar bien el viento; se dió la señal de partida, y el trepidante motor del aparato del jefe de escuadrilla (Capitán de corbeta Williamson) aumentó sus gruñidos nerviosos y, despegando de la cubierta, se lanzó al espacio. Rápidamente le siguieron los otros. En el breve espacio de un minuto todos estaban en el aire. El "Illustrious" viró hacia el Este y empezó a preparar la salida de la segunda escuadrilla.

Bastaron unos minutos para establecer la formación de ataque, y poco antes de las veintiuna horas los aviones emprendieron el vuelo rumbo a Tarento, distante 170 millas. Al cuarto de hora encontraron una densa masa de nubes, entre la cual cuatro aparatos tuvieron la desgracia de separarse de los demás, lo que les impidió llegar al mismo tiempo que aquéllos sobre el objetivo. Continuando con ocho aparatos (cinco aviones torpederos, dos de caza y un bombardero para distraer la atención hacia el puerto interior), el jefe de escuadrilla se acercaba a Tarento.

Poco a poco la línea costera de Italia meridional apareció ante sus ojos; los objetivos se identificaron, y cada observador estableció su posición. Había llegado el momento de que los encargados de ello lanzaran sus bengalas, y en efecto, pocos minutos antes de las veintitrés horas dió la primera indicación de ataque por medio de una

serie de luces lanzadas con media milla de intervalo a lo largo de la orilla este del puerto. Al mismo tiempo, los cinco aviones torpederos se dividieron en dos grupos. El aparato del jefe de la escuadrilla llegó a una altura de 4.000 pies sobre la isla de San Pedro—en el centro del Mar Grande—, a la vez que otros dos se lanzaban sobre sus objetivos mientras el intenso fuego de las defensas antiaéreas les cercaba. Esto fué lo último que ambos aviones supieron de su jefe, que no debía regresar al "Illustrious".

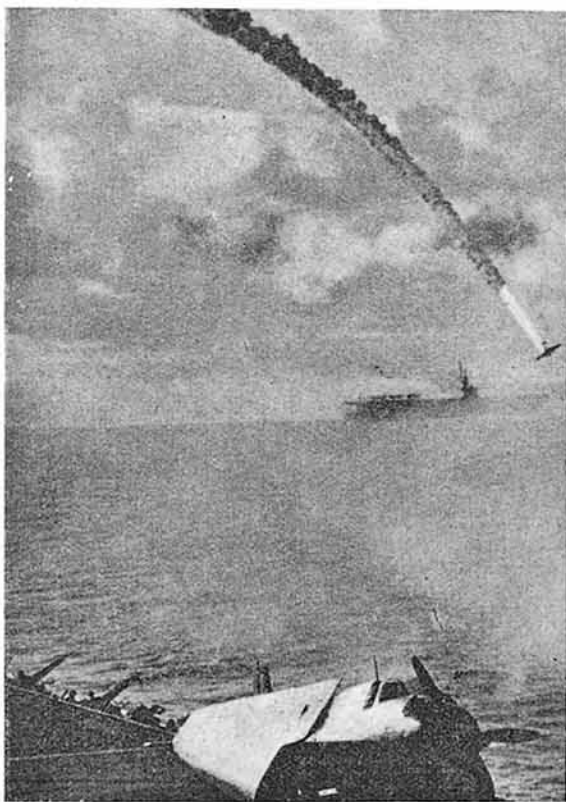
Siguiendo cada uno su temerario descenso entre el reventar de las granadas y el fragor del continuo fuego de las ametralladoras, los dos aviones—pilotados por los Alféreces de Navío Sparke y Macauley—planearon hasta llegar a sólo unos 30 pies sobre el agua. Pasando valientemente sobre la escollera divisaron el dique flotante a estribor y trataron de identificar su objetivo, que era uno de los acorazados de la clase "Littorio", situado en el extremo sur. Con la excitación del momento no lograron distinguir aquel buque en medio de las sombras que entonces le rodeaban. En cambio, se encontraron frente a un acorazado del tipo "Cavour". Sin duda, en un instante Sparke lanzó un torpedo a 700 yardas, imi-



Vista desde el aire del puerto de Tarento después del ataque durante la noche del 11 de noviembre de 1940.

tándole Macauley desde 100 yardas más cerca. Luego viraron rápidos hacia el puerto, serpentearon entre la barrera de globos y ganaron altura para escapar del terrible fuego que les batía desde todas partes. Era imposible, por tanto, observar los resultados del ataque; pero, no obstante, un minuto después el observador de Sparke vió una gran explosión en la dirección del "Cavour" que había atacado.

Entre tanto, los dos aparatos del otro subgrupo se habían separado ligeramente. El Teniente de Navío Kemp, que pilotaba uno de ellos, pasó sobre la escollera oeste a 4.000 pies de altura y comenzó a bajar hacia el centro del Mar Grande. Las baterías de la playa, los cruceros y los pequeños barcos abrieron un fuego infernal, y, según parece, varios mercantes fueron alcanzados por los proyectiles de los cruceros. Cuando Kemp picó para volar sólo a unos pies sobre el agua, el fuego artillero, pasando sobre él, le permitió dirigirse hacia unos de los acorazados de la clase "Littorio", el situado



*Bombardero derribado por la A. A. de un porta-aviones.*

más al Norte, contra el cual lanzó un torpedo a 1.000 yardas, después de precisar bien la puntería y asegurar la dirección. Tras de lo cual giró rápido a estribor y pudo escapar ileso del terrible fuego dirigido contra él.

El Teniente de Navío Maund, en el otro avión del Subgrupo, pasó al norte de Punta Rondinella y picó esquivando los fuegos feroces de las baterías playeras y de los cruceros que se cruzaban sobre él. Lanzándose en picado hacia el "Littorio", fondeado más al Sur, descargó con gran precisión, girando luego a estribor para pasar entre los barcos mercantes y el puerto comercial y escapar indemne.

El sexto avión torpedero, pilotado por el Teniente Swayne, era uno de los que se habían separado de la escuadrilla a poco de dejar el "Illustrious". Había llegado a la entrada del puerto un cuarto de hora antes que los otros, y esperó, como estaba convenido, hasta ver la primera señal luminosa, volando a unos 1.000 pies. Al verla planeó hasta encontrar una posición favorable para acercarse al acorazado tipo "Littorio", fondeado más al Norte. Llegando a poco más de 400 yardas, le lanzó el torpedo. Al virar pasó sobre el buque, del que se elevó una columna de humo detrás de la chimenea. El avión ganó altura, pasó sobre los cruceros y a través de la intensa barrera de fuego sobre la isla de San Pedro, y salió a alta mar.

Los dos aparatos encargados de iluminar el escenario de la acción iban pilotados por los Tenientes de Navío Kiggell y Lamb; pero sólo realizó su misión el primero, pues el otro no lanzó sus cohetes, ya que con los de Kiggell se consiguió esclarecer suficientemente el espacio. Ambos pilotos buscaron y localizaron el objetivo de sus bombas, que era un depósito de gasolina.

A la luz de las bengalas, Kiggell lo descubrió, y seguido de Lamb, se precipitó sobre él. Arrojaron sus bombas desde una altura de un centenar de pies, y giraron rápidos, cruzando la costa sin poder observar si el ataque había sido fructuoso.

Los otros cuatro aviones que componían la primera oleada tenían como objetivo el bombardeo de los buques del Mar Pequeño en el puerto interior. Cada piloto tenía

previamente señalado su objetivo. Desde una altura de 8.500 pies, el Capitán Patch, de la Marina Real, pasó sobre la isla de San Pietro con fuego intenso, cruzó el Mar Grande y picó hasta 1.500 pies para dejar caer sus explosivos sobre dos cruceros, y logró escapar indemne, planeando más allá de las próximas lomas antes de cruzar la costa.

El Alférez de Navío Sarra, siguiendo un rumbo muy parecido al anterior, encontró grandes dificultades para identificar el objetivo. Cruzó a lo largo de las playas del sur del Mar Pequeño y, haciendo caso omiso del fuego que le rodeaba, descubrió la base de "hidros". En seguida picó casi verticalmente, y descendiendo hasta 500 pies, acertó con sus bombas sobre los varaderos y un hangar, en el que observó una gran explosión. El fuego de las piezas antiaéreas era ahora más intenso que nunca; sin embargo, Sarra logró salir de él sin sufrir daños.

El Alférez de Navío Forde y el Teniente de Navío Murray, que también se habían separado de la escuadrilla, llegaron independientemente al puerto a los pocos minutos de encenderse las primeras bengalas. Una vez sobre el Mar Pequeño, Forde vió dos cruceros, que eligió inmediatamente para sus bombas. La primera cayó muy cerca, pero no pudo apreciar ningún resultado inmediato de las otras. Posiblemente, el barco había sido tocado; pero como Forde no tenía seguridad de haber descargado todas las bombas, despreciando el fuego que granizaba sobre su aparato, ganó altura

para picar de nuevo y repetir valerosamente su ataque; pero pudo comprobar que había descargado antes, por lo que puso rumbo al Noroeste para volver mar adentro.

El Teniente de Navío Murray llegó cuando el ataque progresaba, y volando sobre las playas del sur del Mar Pequeño, soltó sus bombas a 3.000 pies sobre una hilera de cruceros y destructores absurdamente situados unos junto a otros. Después de dar una vuelta audaz sobre el puerto, se retiró por donde había venido.

Tres cuartos de hora después de la partida de la primera escuadrilla de ataque, otros ocho aviones se alineaban de nuevo en la cubierta del "Illustrious". El noveno tuvo la desgracia de sufrir un accidente, que le causó averías en las alas. Su piloto, el Teniente de Navío Clifford, era uno de los que habían caído a la mar por la mañana y regresado al portaviones en el "Walrus" del "Gloucester". Después de superar aquella dificultad, estaba decidido a no conseguir que le ocurrieran nuevas desgracias. Así se le comunicó al Comandante por medio del Teniente Going, quien insistió en que el aparato podía quedar reparado en diez minutos, confiando en que podría alcanzar a los demás y llegar a Tarento al mismo tiempo que ellos. El Capitán de Navío Boyd lo dudaba; pero impresionado por el entusiasmo que mostraban el joven piloto y su observador, les dió permiso para intentarlo. Trabajando como jamás lo habían hecho en su vida, los tripulantes del avión repararon la avería, pero empleando algo más



Ataque aéreo a la Flota italiana en Tarento.—La fotografía muestra un acorazado de la clase "Cavour" inclinado de banda y embarrancado en la costa de la bahía exterior.

de los diez minutos apetecidos. En efecto, habían transcurrido más de veinte desde la partida de los otros cuando Clifford pudo elevarse.

Apenas habían partido, cuando brusca-mente apareció sobre el cielo, a corta distancia por el Norte, una lucecita roja. Aunque ésa era la señal utilizada por los aviones averiados, como no se esperaba a ninguno de los nuestros, se pensó que se trataba de alguna añagaza de los aviones enemigos para atacar al "Illustrious". Sus piezas antiaéreas y las de los buques de escolta abrieron fuego, que suspendieron unos minutos después, cuando en el cielo se hizo una señal secreta de nuestros aviones. Se trataba de uno de los aparatos de la segunda escuadrilla, que se encontraba con algunas dificultades a causa de haberse desprendido el depósito exterior. Como le era imposible continuar, el piloto—bien a pesar suyo—se vió obligado a la retirada. Para demostrar su disgusto y su valor estuvo

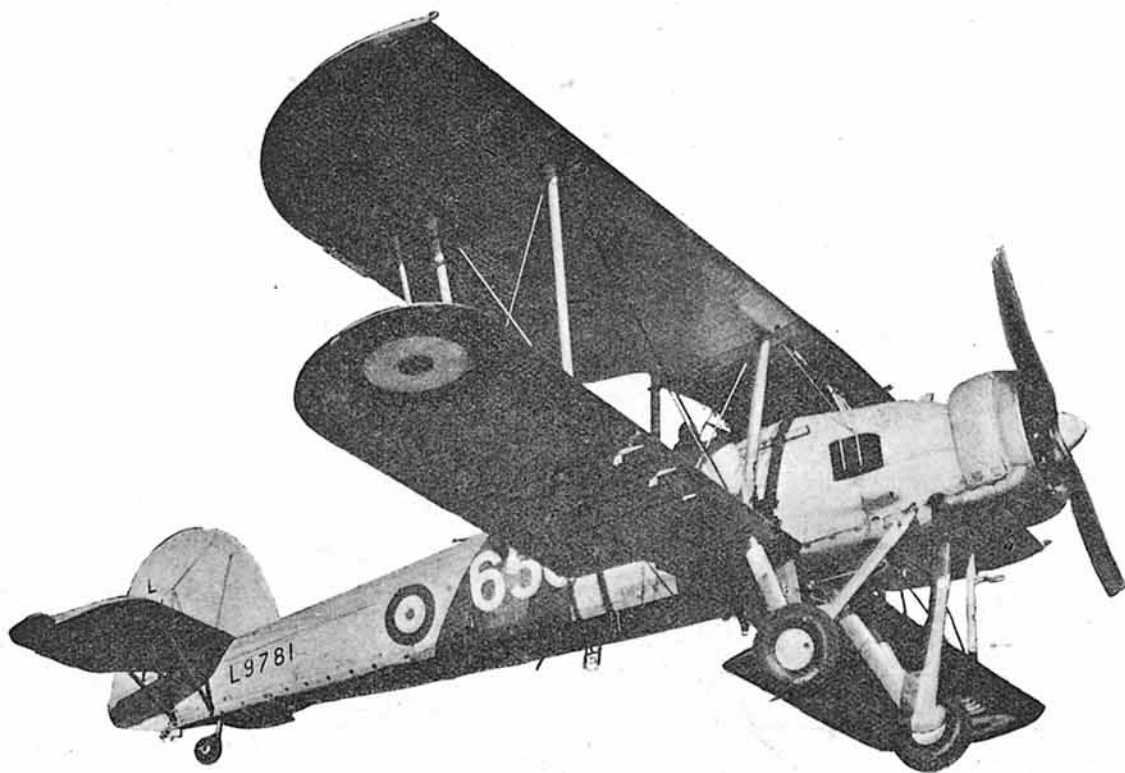
volando fuera de alcance casi cerca de quince minutos antes de descender.

La descripción del segundo ataque a Tarento siguió pronto a la del primero.

El Capitán de Corbeta Hale, jefe de la escuadrilla, llevó sus cinco aviones torpederos sobre Punta Rondinella tan pronto como las bengalas iluminaron el puerto. Personalmente, él mismo planeó desde 5.000 pies de altura, encontrando un gran fuego enemigo, principalmente en las baterías costeras, y picó sobre el acorazado tipo "Littorio", situado al Norte, lanzándole un torpedo desde 700 yardas, girando a estribor y escapando felizmente.

Siguiendo a Hale sobre Rondinella, el Teniente de Navío Bayly inició una maniobra idéntica. Pero no se sabe si logró picar y lanzar su torpedo, pues el bravo Oficial no regresó a su base, y nadie volvió a ver su aparato desde aquel momento.

El Teniente de Navío Lee, por la otra



*El biplano embarcado Fairey "Swordfish", que tomó parte muy activa en el ataque a Tarento por la Armada británica.*

banda del Jefe de escuadrilla de mando, se metió impasible por entre la cortina de proyectiles hacia el acorazado tipo "Cavour", situado al Norte, y desde 800 yardas le envió su torpedo, virando rápido a estribor y saliendo a alta mar después de cruzar entre dos cruceros.

El Teniente de Navío Torrens-Spence era el siguiente. Al planear, la silueta de su avión apareció claramente dibujada e iluminada por la luz de las bengalas a las baterías de los cruceros, por lo que la puntería se afinó contra él extraordinariamente. A pesar de ello, siguió adelante hacia su objetivo, que era el "Littorio" del Norte. Después de torpedearlo viró a estribor también para emprender la fuga, encontrándose en medio de un círculo de fuego, del que también logró salir indemne.

El último avión torpedero, pilotado por el Teniente Walham, vivió un episodio más dramático. Apenas empezó su picado estuvo a punto de tropezar con uno de los globos de barrera, logrando eludirlo a muy pocas yardas; pero el aparato fué alcanzado por varios proyectiles, que causaron daños en la varilla de la aleta exterior, dejándole por unos instantes sin control. Con gran serenidad, Walham consiguió hacerse con los mandos y avanzar hasta 500 yardas de uno de los "Littorios", desde cuya distancia le lanzó su torpedo. Durante su retirada fué alcanzado de nuevo en el plano izquierdo, no obstante lo cual pudo llegar a salvo hasta el "Illustrious".

Los Tenientes de Navío Hamilton y Skelton, que tripulaban los aviones encargados de iluminar la bahía, lo consiguieron plenamente, lanzando una línea de bengalas, que permitieron ver perfectamente toda la zona este del puerto, después de lo cual se lanzaron impetuosamente para bombardear los depósitos de combustible y emprender la retirada luego de arrojar toda su carga de explosivos.

En este momento llegó el Teniente de Navío Clifford. Aunque había salido veinte minutos después que sus compañeros, había volado tan aprisa, que alcanzó Tarento en pleno ataque. Desde algunas millas mar adentro había visto las bengalas y el fuego, lo que le facilitó la orientación. Pasando sobre la costa este de la bahía, se lanzó directo sobre los objetivos del Mar Peque-



*El caza embarcado moderno "Hawkersea Fury X", que figura como dotación en los nuevos portaviones ingleses.*

ño, y, picando mucho, pasó por debajo de la barrera antiaérea y dejó caer sus bombas sobre los cruceros que había identificado, tras de lo cual ganó altura, viró rápidamente hacia estribor, y desapareció por el mismo sitio por donde tan bruscamente había llegado.

A la una de la madrugada, el "Illustrious" esperaba con impaciencia el regreso de los expedicionarios. Los aviones debían llegar de un momento a otro, y el buque se aproximaba al lugar convenido para recogerlos. Ninguna señal había estremecido el éter para indicar si habían tenido éxito, pues el silencio de la radio era obligado, y los aviones debían volver por sus solos medios hasta el "Illustrious". ¿Cuántos regresarían? Esta era la pregunta angustiada que todos se formulaban a bordo, por saber los riesgos gravísimos de la empresa. Aunque compartían el entusiasmo de aquellos que tan valerosamente habían salido a la tremenda aventura, y cada uno en su esfera—incluso en la más humilde—se sentía partícipe de su gloria.

Pocos minutos después de la una comenzó a oírse el ruido de los motores de los aviones que se acercaban. Poderosos gemelos exploraban la noche para descubrir las lucecillas de navegación verdes y rojas de los aviones de retorno. Desde el cielo brillaban las señales de reconocimiento. El portaviones viró a sotavento, conmutando las luces que iluminaban la cubierta de aterrizaje, mientras la mar se oscurecía. Sobre

la popa descendió la gran sombra del primer avión, que planeando suavemente tocó la cubierta y se detuvo sano y salvo.

Con intervalos frecuentes fueron llegando los demás. Conforme iban rodando sobre la cubierta, parecía como si a cada uno de a bordo se le quitara un peso de encima. ¡Con qué afán se contaban los aparatos! ¿Volverán todos? Durante más de una hora fueron llegando de uno a uno o de dos en dos. A las dos y treinta se tenía la seguridad de que no llegarían más. Habían emprendido el vuelo veinte; faltaban dos. El "Illustrious", con su escolta, emprendió el regreso al lugar indicado por el Comandante en Jefe a la madrugada.

Para cuantos habían tomado parte en la acción, resultaba imposible decir en qué medida habían logrado el éxito. Sólo una cosa era evidente: que cada uno de los ataques había sido realizado con el máximo valor y la mayor resolución, lo que era bastante para hacer razonable cualquier optimismo. Pero hasta que la R. A. F. no obtuviera fotografías no se podía asegurar la importancia de los daños infligidos al enemigo.

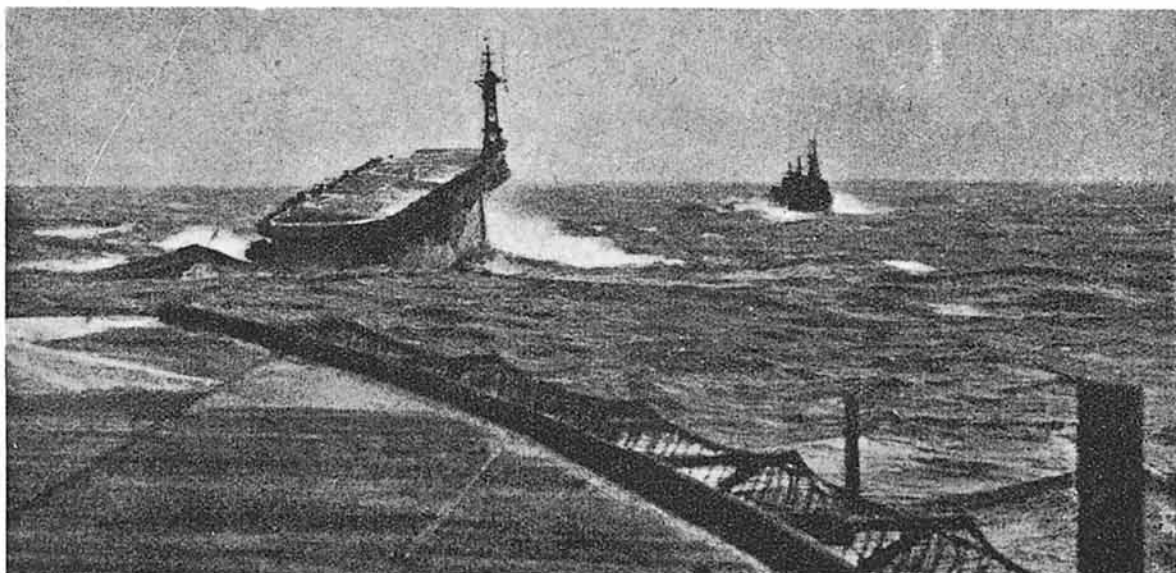
Estas fotografías no tardaron en llegar, pues la R. A. F. realizó un vuelo de reconocimiento en las primeras horas del día. Pocas horas más tarde fueron recibidas

noticias gratas. Dos acorazados de la clase "Cavour" estaban varados en la playa y gravemente averiados—uno de ellos de tanta importancia, que, al parecer, había sido abandonado—, y uno de los de tipo "Littorio" estaba hundido de proa, escorado a estribor y rodeado de pequeños buques auxiliares. En el puerto interior era más difícil precisar lo ocurrido; pero dos cruceros aparentaban estar seriamente averiados también, y los circundaba un manchón de petróleo.

Aquella noche estaban todos dispuestos para repetir el ataque; pero aquellos a quienes correspondía realizarlo tuvieron el disgusto de que un cambio brusco del tiempo hiciera imposible la nueva proeza. Pero con el magnífico éxito alcanzado, la flota aeronaval había archijustificado su razón de existir y confundido a sus críticos. El dejar fuera de combate a la mitad de los acorazados italianos, con el número de pérdidas propias de un singular acontecimiento, cuyo resultado inmediato fué la retirada de dos de nuestros acorazados, que pasaron a prestar servicios urgentes en otros sitios.

El mejor homenaje para los autores de la victoriosa acción fué este lacónico mensaje del Almirante en Jefe:

"Maniobra "Illustrious", bien ejecutada."



*Barcos mercantes empleados como portaviones para la vigilancia en el Atlántico Norte.*