

## O ATAQUE A TARANTO Por Reinaldo V. Theodoro



Representação artística do ataque a Taranto. Essa audaciosa operação marcou, entre outras coisas, o fim da hegemonia do encouraçado e o início do reinado do porta-aviões.

“O sucesso do ataque aéreo contra a frota italiana no ancoradouro externo de Taranto foi o primeiro exemplo das potencialidades formidáveis de aeronaves de torpedo contra grandes navios em bases fortemente defendidas e confirmou em geral as capacidades dos porta-aviões”.

Almirante Romeo Bernotti



Almirante Inigo Campioni (1878-1944). Ele foi substituído no comando da *Regia Marina* a 08/12/40, mas, a 15/07/41 foi nomeado Governador do Dodecaneso, com sede na ilha de Rodas. Quando a ilha foi invadida pelos alemães, ele foi capturado a 11/09/43. Como se recusasse a colaborar com o governo fantoche de Benito Mussolini, foi executado a 24/05/44.

### Antecedentes

O dia 10 de junho de 1940 marca a data da declaração de guerra da Itália contra o Reino Unido e a França. Esta, já batida pelos alemães, estaria fora da guerra em duas semanas. O Reino Unido, por outro lado, persistiria no conflito e, com isso, seria o principal inimigo da Itália no Mediterrâneo.

A *Regia Marina* (Marinha Real italiana) era realmente uma força muito poderosa, contando seis encouraçados (os modernos *Vittorio Veneto* e *Littorio* e os velhos, porém, modernizados, *Conte di Cavour*, *Giulio Cesare*, *Caio Duilio* e *Andrea Doria*), além de modernos cruzadores e destróieres. Em função de sua prioridade estratégica ser o Mar Mediterrâneo, onde a aviação baseada em terra atendia perfeitamente às suas necessidades, ela não possuía porta-aviões. Seu comandante era o Almirante Inigo Campioni.

A *Royal Navy* (Marinha Real britânica), por sua vez, era obviamente muito maior (em setembro de 1939, ela tinha nada menos que quinze encouraçados e cruzadores de batalha, além de sete porta-aviões). Mas ela tinha um problema: a área operacional dos britânicos não se limitava a um mar, mas ao planeta inteiro: do Cabo Norte às Falklands, de Scapa Flow a Singapura. Portanto, ela não podia se concentrar em seu novo inimigo. Muito pelo contrário, a verdadeira luta pela sobrevivência da Grã-Bretanha estava sendo travada no Atlântico.

Mas os italianos não eram uma força a ser ignorada e era preciso manter meios potentes no Mediterrâneo. De ambas as partes havia a necessidade de manter suas posições – os italianos tinham que abastecer suas forças na Líbia e os britânicos tinham que suprir suas tropas no Egito. Os comboios de suprimentos destes precisavam atravessar o Mediterrâneo via Gibraltar e Malta, passando perto da Sicília, ou ultrapassar o Cabo da Boa Esperança, subindo a costa Leste da África e depois atravessar o Canal de Suez para chegar a Alexandria. Este era um caminho muito longo e demorado e, portanto, a melhor rota era a primeira. Baseada em Taranto, a frota italiana estava assim em excelente posição para interceptar os suprimentos e reforços britânicos. Houve diversos confrontos entre forças que escoltavam comboios, em particular a Batalha de Punta Stilo (09/07/40), onde os encouraçados britânicos *Warspite*, *Royal Sovereign* e *Malaya* e os

italianos *Giulio Cesare* e *Conte di Cavour* estiveram envolvidos (pior para os italianos, pois o *Giulio Cesare* foi danificado por uma granada de 15 polegadas do *Warspite*).

No entanto, a simples existência de uma poderosa força italiana de superfície (mesmo que permanecesse inativa) retinha no Mediterrâneo valiosos encouraçados urgentemente necessários em outros teatros de guerra.

Era preciso dar uma solução para essa equação. Como eliminar parte significativa da esquadra de batalha italiana o mais rápido possível e com o mínimo de perdas? Seria a FAA (*Fleet Air Arm* = Braço Aéreo da Armada) capaz de assestar um golpe esmagador na superioridade numérica italiana, de forma a substituir com um baixo custo a batalha entre as esquadras? De fato, a ideia já havia sido longamente considerada.

### Sir Lumley Lyster

Lyster entrou para a Royal Navy em 1902, participando da 1ª Guerra Mundial e atuando em Gallipoli em 1915. Comandou o cruzador *Danae* em 1932, a 5ª Flotilha de Destróieres em 1933 e a Escola de Artilharia em Chatham em 1935. No ano seguinte, tornou-se diretor de treinamento e funções de pessoal no Almirantado. Em 1938, ele recebeu o comando do porta-aviões *Glorious*.

Desde 1935, Lyster estava envolvido com operações aéreas da esquadra e uma das questões que ele analisou foi quanto à possibilidade de um ataque aéreo contra a base italiana de Taranto. Ele concluiu que um ataque seria viável e desenvolveu planos nesse sentido. Seu superior nessa ocasião era o Almirante Sir Dudley Pound.



Sir Arthur Lumley St. George Lyster (1888-1957).

Em 1941, ele foi designado 5º Lorde do Mar e Chefe dos Serviços Aéreos da Marinha e comandante dos porta-aviões na *Home Fleet*.

Ao se iniciar a 2ª Guerra Mundial, Lyster era Contra-Almirante e comandante da base da *Home Fleet* (Frota Doméstica) em Scapa Flow. Em

1940, ele se tornou o encarregado da força de porta-aviões da frota do Mediterrâneo. Ele deixou Scapa Flow a 22/08/40 a bordo do novo porta-aviões *Illustrious*, comandado pelo Capitão Denis W. Boyd. Uma vez em Alexandria, ele retomou o seu projeto, que acabaria recebendo o nome de Operação Julgamento (*Operation Judgement*).

O Comandante-em-Chefe da Esquadra do Mediterrâneo era o Almirante Andrew B. Cunningham. Ao assumir o posto a 06/06/1939, o oficial que ele estava substituindo era justamente Dudley Pound, que não só havia aceito a ideia de Lyster como iniciou o treinamento visando a operação antes mesmo do início da guerra (o segredo a respeito desse treinamento foi tão extremo que não foram sequer feitos registros deles). Pound aconselhou Cunningham a considerar a ideia do ataque. Ele realmente fez mais do que isso.

Inicialmente, decidiu-se esperar pela chegada em Malta de três novos aviões *Martin Maryland* da 431ª Esquadrilha, os quais poderiam fazer o reconhecimento aerofotográfico da base italiana. As fotografias tiradas por estes aviões do porto de Taranto revelaram os fundeadouros usuais ocupados pelos encouraçados italianos, bem como a localização dos balões de barragem, holofotes e defesas antiaéreas.

A experiência obtida em ataques aéreos bem-sucedidos contra Benghazi e Leros demonstrara os pontos vulneráveis da defesa antiaérea italiana. Decidiu-se incluir, além do objetivo principal, ou seja, o torpedeamento dos encouraçados fundeados no porto exterior, um bombardeio a navios e outros alvos situados no porto interior. O luar era essencial, devendo os aviões ter a lua cheia pela cauda quando viessem de Sudoeste e antes de se dispersarem para os diferentes ataques. A surpresa era vital e era indispensável também que os movimentos prévios da esquadra não dessem ao inimigo indicação do que se preparava. Havia ainda a questão do tempo: se houvesse nevoeiro, nuvens espessas ou chuva, a operação não poderia ser realizada. Por fim, decidiu-se que a ação seria feita em conjunto com a chegada de um comboio de Malta, o que faria os italianos pensarem que se tratava apenas de mais uma missão de escolta. Dois porta-aviões participaram da ação, o *Illustrious* e o velho *Eagle*.

No entanto, determinadas missões da frota e a necessidade de subordinar a ação ao objetivo de assegurar a passagem de comboios a salvo impediram durante algumas semanas que se apresentasse a oportunidade do ataque a Taranto.

A ação foi inicialmente planejada para o dia 21/10/40, aniversário da Batalha de Trafalgar. No entanto, um incêndio a bordo do *Illustrious* destruiu alguns aviões, o que obrigou o adiamento da

operação para o próximo período adequado da lua. No entanto, isso não teve importância – pelo contrário, deu tempo a que os pilotos treinassem mais o voo noturno e também permitiu à RAF prosseguir no reconhecimento da base italiana, tendo as últimas fotografias revelado a existência de balões de barragem e redes antitorpedos.

### Fairey Swordfish

O *Fairey Swordfish* foi um dos biplanos que resistiram à implantação do monopiano de asa baixa. O seu histórico, porém, ombreia e até mesmo supera o de aviões bem mais modernos.



Apesar de seu aspecto obsoleto, o biplano *Fairey Swordfish* realizou muitos ataques notáveis durante a guerra, incluindo alguns contra os navios de guerra mais poderosos da História.

Lançado em 1936, em 1939 havia treze esquadrões da FAA equipados com ele (seriam vinte e cinco ao longo da guerra). Apesar de ser considerado obsoleto, o Swordfish (apelidado por suas tripulações de *Stringbag* = “Saco de Barbante”) realizou notáveis façanhas nos anos iniciais da guerra, participando do ataque a Taranto, da Batalha de Cabo Matapã e da caçada ao encouraçado Bismarck<sup>1</sup>.

Porém, em 1942, não foi bem-sucedido na tentativa de impedir a “Corrida do Canal” (a fuga dos cruzadores pesados alemães pelo Canal da Mancha) e depois disso passou a ser usado como avião antibarco e antissubmarino no Comando Costeiro da RAF. Foi retirado de serviço somente no fim da guerra.

Especificamente para a Operação Julgamento, tanques auxiliares de 270 litros (60 galões imperiais) foram instalados na posição do observador, nos aviões que levariam torpedos, e sob a fuselagem nos demais. Isso foi necessário para esten-

der a autonomia do avião para poder atingir Taranto.

Seu mais mortífero armamento era o Torpedo Mark XII de 18 polegadas especialmente modificado para a missão. Eles estavam equipados com detonadores de contato e magnéticos, ou seja, eles não precisavam colidir com o casco do navio para ser detonado, bastando se aproximar a uma certa distância de um grande objeto metálico.

### Taranto

Taranto é uma cidade-porto na costa Sudeste da Itália, bem na base do “salto” da “bota” italiana. O porto é estabelecido em uma baía externa (chamada de *Mare Grande*) e uma baía interna (*Mare Piccolo*). A primeira tem um formato semicircular de cerca de 7,4 quilômetros de extensão voltada para o Oeste e fechada pelas ilhas San Pietro e San Paolo, esta menor, ligadas por quebra-mares. Da costa Nordeste do *Mare Grande*, um estreito canal que passa pela cidade de Taranto propriamente dita leva à baía interna.

Muito antes da 1ª Guerra Mundial, o esquadrão de batalha da *Regia Marina* era baseado lá. Na noite do ataque, estavam fundeados lá seis encouraçados, nove cruzadores pesados, sete cruzadores leves e treze destróieres. A base naval era defendida por 101 canhões antiaéreos de 4 polegadas, 84 canhões antiaéreos de 20 mm e 109 metralhadoras de 13,2 mm. Havia 27 balões de barragem<sup>2</sup>, destinados a impedir a aproximação de aviões em voo baixo. Os grandes navios também deveriam ser protegidos por redes antitorpedos, mas eram necessários 12.800 metros de rede para uma proteção efetiva e apenas um terço disso estava disponível no momento do ataque. Além disso, essas redes desciam até, no máximo, dez metros apenas, profundidade então julgada suficiente, mas o fato é que os torpedos britânicos eram regulados para rumar para seus alvos a 10,60 metros de profundidade.

Havia também treze estações de detecção por som e vinte e dois holofotes (os grandes navios tinham dois cada um). No entanto, nenhum deles foi aceso durante o ataque, o que muito surpreendeu os atacantes<sup>3</sup>.

Na ocasião, havia uma questão pendente quanto ao uso de cortinas de fumaça na proteção da

<sup>1</sup> Veja a história da caçada ao Bismarck no site do SOMNIUM:

[https://c7c03098-0a60-4266-b49e-85578d0b154f.filesusr.com/ugd/30f511\\_b598cdd8ab64296ac8a94b57868020b.pdf](https://c7c03098-0a60-4266-b49e-85578d0b154f.filesusr.com/ugd/30f511_b598cdd8ab64296ac8a94b57868020b.pdf)

<sup>2</sup> De fato, deveria haver 87 balões de barragem, mas fortes ventos no dia 06/11/40 haviam causado a perda de 60 deles.

<sup>3</sup> De fato, como os torpedeiros estavam voando muito baixo, a luz dos holofotes teria iluminado mais os navios e as instalações do porto, ajudando os atacantes.

base. Se por um lado elas podiam prejudicar a visibilidade de possíveis atacantes, por outro prejudicaria muito mais a visibilidade dos seus próprios artilheiros antiaéreos, que estariam mais próximos a ela e, portanto, virtualmente cegos. Após o ataque, porém, o comando italiano preferiu usar fumaça, já que a eficiência da artilharia antiaérea à noite foi, para dizer o mínimo, decepcionante.

Os italianos estavam bastante cientes da possibilidade de ataques aéreos à sua principal base naval e os recentes e constantes voos de reconhecimento os alertaram ainda mais para isso. No entanto, a complexidade da Operação MB8 havia obtido êxito em iludir os italianos, que concluíram que nada além de comboios de suprimentos estavam singrando as águas do Mediterrâneo.

### Operação MB8

No princípio de novembro, surgiu a oportunidade tão ansiosamente esperada. Foi organizada uma complexa operação de comboios denominada MB8, com navios mercantes e de escolta atravessando o Mediterrâneo e rumando para Malta, Creta e Grécia, vindos do Egito e de Gibraltar. A esquadra deixou Alexandria a 06/11/40 para tomar parte nas escoltas. Reservou-se uma noite na viagem de volta para o ataque a Taranto.

O *Eagle*, porém, foi descartado devido ao efeito cumulativo de danos em seu sistema de abastecimento de combustível causados por explosões de bombas caídas próximas a ele. Contudo, ele se fez representar por cinco *Swordfishes* (dois do 813º Esquadrão e três do 824º) e por oito tripulantes que embarcaram no *Illustrious*, elevando a vinte e quatro o número de aviões que tomariam parte na operação. O *Eagle* também cedeu dois caças *Sea Gladiator* ao *Illustrious*.

No caminho para Oeste, efetuaram-se extensas operações de exploração no Mar Jônico e os caças do *Illustrious* não encontraram um único avião italiano num raio de 50 quilômetros da frota. A 08/11/40, os caças *Fairey Fulmar* do 806º Esquadrão e os *Sea Gladiator* vindos do *Eagle* derrubaram dois aparelhos italianos, sendo nove forçados a soltar suas bombas muito antes de estarem à vista dos navios. Nos dois dias seguintes, mais oito aparelhos italianos foram abatidos, sem perdas para os caças embarcados. No entanto, dois *Swordfishes* foram obrigados a pousar no mar. Ambas as tripulações foram recolhidas por destróieres e levadas para Malta, retornando por via aérea ao *Illustrious*.

Os comboios de Gibraltar juntaram-se à frota no dia 10/11/40 ao Sul de Malta. Seguiram então para o Leste e programou-se o ataque a Taranto

para a noite seguinte.

As patrulhas habituais decolaram de madrugada no dia 11/11/40, mas registrou-se mais um acidente: outro avião teve que fazer uma amerrissagem forçada e a tripulação foi recolhida pelo cruzador *Gloucester*. No entanto, tanto o piloto quanto o observador já haviam sido escalados para o ataque e estavam tão desejosos de voltar ao *Illustrious* que conseguiram convencer o comandante do *Gloucester* a enviá-los para o porta-aviões no aerobote *Supermarine Walrus* do cruzador. Ambos tinham ficado feridos no acidente e o piloto tinha o rosto atado com adesivos, mas o seu entusiasmo em participar da ação era tanto que o comandante do *Illustrious* cedeu às suas instâncias.

No entanto, a perda dos três aparelhos não se deveu à ação inimiga, mas por falha mecânica. Com isso, a força de ataque havia sido reduzida para vinte e um aparelhos. Descobriu-se depois que a gasolina estava contaminada e os aviões que haviam sido abastecidos com ela tiveram seus tanques drenados.



O HMS *Illustrious*, 1940.

Na noite anterior, a RAF havia tirado as fotografias finais de Taranto e era essencial estudá-las. Um aparelho do *Illustrious* voou para Malta e regressou no mesmo dia com cópias dessas preciosas fotos. As posições finais dos encouraçados italianos foram localizadas e completaram-se os preparativos. Somente restava uma questão: as condições meteorológicas continuariam favoráveis? À medida que a tarde decorria, deixava de haver dúvidas a este respeito e, às 18:00 h, a força-tarefa de ataque, comandada pelo próprio Contra-Almirante Lyster, destacou-se da força principal. A força era composta, além do *Illustrious*, pelos cruzadores pesados *Berwick* e *York*, os cruzadores leves *Gloucester* e *Glasgow* e os destróieres *Hyperion*, *Ilex*, *Hasty* e *Havelock*. Os *Swordfishes* destinados ao ataque vinham de dois esquadrões do *Illustrious* (815º e 819º) e dois do *Eagle* (813º e 824º).

Para ter certeza de que os italianos não haviam saído do porto na última hora, um aerobote *Short Sunderland* foi enviado para sobrevoar o porto enquanto a força-tarefa se preparava para lançar os aviões.

Duas horas mais tarde, o convés de voo do *Illustrious* tornou-se palco de grande atividade, à medida que um avião após outro emergia no elevador e era levado, rolando, até a posição de partida. Os torpedeiros deviam voar em dois grupos separados e, pelas 20:35 h, os primeiros doze estavam alinhados e prontos para decolar.

Dos vinte e um aviões destinados ao ataque, onze estariam armados com torpedos. Dos outros dez, seis carregariam seis bombas semiperfurantes de blindagem de 250 libras e quatro levariam quatro bombas de 250 libras e fochos iluminativos em paraquedas.



Colocação de um torpedo em um *Swordfish*.

## O Ataque

O *Illustrious* aproou para o vento, foi dado o sinal de partida e o melodioso ronronar do motor do avião líder, do Tenente-Comandante Kenneth "Hooch" Williamson, comandante do 815º Esquadrão, converteu-se em um rugido à medida que o aparelho arrancava e subia. Rapidamente, seguiram-se-lhe outros e dentro de poucos minutos estavam todos no ar. O *Illustrious* aproou para o Leste e começou a preparar a segunda força.

Ainda levou alguns minutos para formar os aviões, mas, um pouco antes das 21:00 h, eles fizeram a sua partida e rumaram para Taranto, a 315 quilômetros de distância. Quinze minutos depois, encontraram uma massa compacta de nuvens na qual quatro dos aviões se perderam do líder, impedindo que chegassem simultaneamente sobre o alvo. Continuando com oito apare-

lhos (cinco torpedeiros, dois aviões destinados ao lançamento de fochos de luz e um bombardeiro com destino ao porto interior), o comandante da esquadrilha aproximou-se de Taranto.

Gradualmente, a linha costeira do Sul da Itália começou a delinear-se. Os objetos foram identificados e cada observador determinou a sua posição. Chegara o momento de lançar os fochos luminosos e poucos minutos depois das 23:00 h foi dada a primeira indicação do ataque por uma série de fochos, lançados a intervalos de cerca de 900 metros, ao longo do limite Leste do porto. No mesmo momento, os cinco aviões torpedeiros da seção dividiram-se em duas frações. Com um aparelho em cada asa, Williamson conduziu o seu grupo a uma altura de 4.000 pés, planando com os motores desligados, da ilha de San Pietro até ao centro do *Mare Grande*. Nesse ponto, os dois aviões que o seguiam deixaram a formação e iniciaram a corrida de ataque, enquanto o intenso fogo das defesas estourava à sua volta. Esta foi a última vez que o avião de Williamson foi visto<sup>4</sup>.

Seguindo-se um ao outro no seu frenético mergulho por entre o rebentar das granadas e em face de um fogo contínuo de metralhadoras, os dois aviões, pilotados pelos Subtenentes P.D.J. Sparke e A.S.D. Macaulay, só voltaram ao voo horizontal a 30 pés acima da água. Roçando o quebra-mar, divisaram a doca flutuante por estibordo e tentaram então identificar o seu alvo, o encouraçado mais ao Sul, um dos dois da classe *Littorio*. Na excitação do momento, não conseguiram distinguir esse navio entre as sombras que agora apareciam à sua volta. Em seu lugar, viram pela proa um encouraçado da classe *Cavour* (era o próprio *Conte di Cavour*). Resolvendo imediatamente fazer dele o seu alvo, Sparke lançou o torpedo a cerca de 650 metros, seguido por Macaulay, que se aproximou ainda mais 100 metros.

Guinando rapidamente para bombordo, insinuaram-se por entre a barragem de balões, ganharam altura e conseguiram escapar sem avarias ao terrível volume de fogo que parecia procurá-los de todas as direções. Era certamente impossível observar com precisão os resultados do ataque, mas, um minuto depois do lançamento, o observador de Sparke, Subtenente J.W. Neale, viu uma grande explosão na direção do *Cavour*, contra o qual haviam lançado o seu torpedo. Não tinha como eles saberem, mas eles haviam acabado de abrir um rombo de 8,20

<sup>4</sup> Seu avião foi abatido pela artilharia antiaérea do *Conte di Cavour*, mas ele e seu observador, o Tenente N.J. Scarlett, sobreviveram e se tornaram prisioneiros de guerra.

metros no casco do encouraçado italiano.

Os dois outros aparelhos da seção tinham-se separado ligeiramente. Um deles, o do Tenente N.M. Kemp, depois de passar sobre o molhe de Oeste a 4.000 pés, começou a mergulhar dirigindo-se para o centro do *Mare Grande*. Das baterias ao longo da costa, dos cruzadores e pequenos navios mercantes rompeu um pandemônio de fogo e observou-se que alguns dos mercantes haviam sido atingidos por projéteis disparados pelos seus próprios cruzadores. Quando Kemp endireitou o avião, a poucos pés da água, pareceu-lhe que o fogo da artilharia lhe passava acima da cabeça e pôde então aproar diretamente para o *Littorio*. O torpedo foi lançado a cerca de 900 metros e o observador viu que o engenho percorria sua carreira normalmente (ele acertou o alvo). Depois, virando com rapidez para estibordo, Kemp iniciou a sua fuga, indene ao fogo a que ficou novamente sujeito.

O Tenente M.R. Maund, no outro aparelho, passou sobre a área Norte da Ponta Rondinella. Ali mergulhou, encontrando um fogo feroz das baterias de terra e dos cruzadores até que endireitou o aparelho quando os tiros lhe passavam por cima.

Aproando para o *Littorio* fez um lançamento preciso e, guinando para estibordo, regressou furtando-se por entre os navios mercantes da doca comercial e logrou safar-se intacto.

O sexto avião, pilotado pelo Tenente H.I.A. Swayne, afastara-se do líder logo após a decolagem e chegou à entrada do porto quinze minutos antes dos outros, o que certamente alertou os italianos de que algo estava para acontecer.

Swayne aguardou até ver o primeiro facho luminoso, o que se deu quando descia para 1.000 pés, perdendo gradualmente altura a fim de atingir a posição conveniente para se aproximar do *Littorio*. Descobrimo o seu alvo, Swayne atirou-se contra ele até chegar a cerca de 350 metros de distância. Largou o torpedo, mas, em vez de mudar de rumo, passou por cima do *Littorio*, do qual se ergueu, subitamente, uma coluna de fumo diante da ré das chaminés. O avião então ganhou altitude, sobrevoou os cruzadores e, através de uma intensa barragem de fogo, elevou-se sobre a ilha de San Pietro e escapou no rumo do mar.

O *Littorio* havia recebido dois torpedos, enquanto o Vittorio Veneto teve mais sorte, pois o torpedo lançado contra ele errou o alvo.

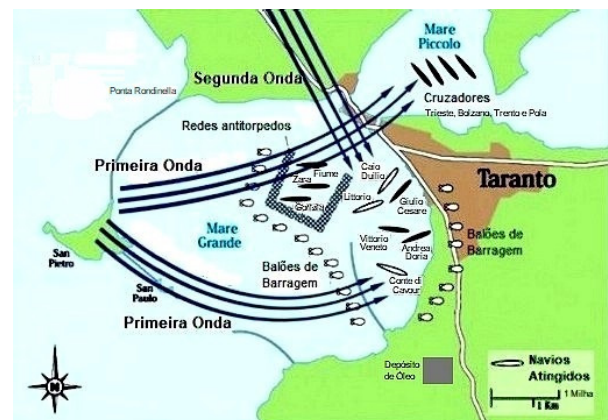
Os dois aparelhos destinados a lançarem os fachos luminosos eram pilotados pelos Tenentes J.L. Kiggel e C.B. Lamb, mas as luzes lançadas por Kiggel foram tão eficientes que o outro avião não teve necessidade de lançar as suas. Como os fachos fornecessem iluminação satisfatória, os

dois pilotos procuraram o alvo que lhes estava destinado, ou seja, um depósito de combustível. Repentinamente, Kiggel viu os tanques destacando-se com razoável nitidez e, seguido de Lamb, mergulhou naquela direção.

Soltando as bombas de uma altura de poucas centenas de pés, guinaram a seguir rapidamente e atravessaram a costa. Nenhum dos quatro tripulantes pôde avaliar qualquer resultado.

Os quatro aviões restantes que compunham a primeira força de ataque tinham como objetivo o bombardeio dos navios no *Mare Piccolo*. Cada piloto escolheu o seu alvo.

À altitude de 8.500 pés, o Capitão O. Patch, dos Reis Fuzileiros Navais, voou sobre a ilha de San Pietro. Em face de intenso fogo antiaéreo, atravessou o *Mare Grande* e mergulhou até 1.500 pés, largando as suas bombas sobre dois cruzadores atracados no Mar Piccolo. Patch teve sorte de escapar sem avarias do fogo antiaéreo que jorrava de numerosos pontos, mergulhando em seguida por trás das colinas vizinhas antes de cruzar a costa.



O ataque.

O Subtenente W.C. Sarra seguiu um rumo semelhante ao de Patch, mas experimentou dificuldades em identificar um alvo conveniente. Cruzando ao longo da costa Sul do *Mare Piccolo* e dando pouca atenção às granadas que explodiam à sua volta, divisou de súbito uma base de hidroaviões.

Imediatamente, apontando o nariz do aparelho para baixo seguindo um ângulo vertiginoso, desceu até 500 pés e lançou as suas bombas nos planos inclinados e no hangar, onde observou uma grande explosão. O fogo antiaéreo tornou-se mais intenso, mas Sarra conseguiu escapar indene.

O Subtenente A.J. Forde e o Tenente J.B. Murray haviam se perdido do comandante da seção no meio das nuvens. Chegando independentemente, atingiram o porto poucos momentos depois de ter

sido lançado o primeiro fecho luminoso. Chegando ao *Mare Piccolo*, Forde viu dois cruzadores que imediatamente escolheu para alvo dos seus ataques.

Observou-se que a primeira bomba caiu um pouco aquém, mas não se conseguiu ver o resultado das restantes. Provavelmente haviam atingido o alvo, mas Forde tinha dúvidas sobre se o suporte das bombas funcionara ou não. Assim, a despeito do fogo antiaéreo que sacudia o aparelho, ganhou altura, descreveu um círculo preparando o segundo mergulho e galhardamente repetiu o ataque – mas as suas bombas já haviam caído. Então, seguindo para Noroeste, guinou gradualmente e arremeteu para o mar.

Murray chegou quando o ataque já estava em andamento. Ele voou ao longo do litoral Sul do *Mare Piccolo* e largou as suas bombas de 3.000 pés, seguindo uma linha que atravessava alguns cruzadores e destróieres, fundeados bastante próximos uns dos outros. Depois, guinou para bombordo em apertada curva e retirou-se seguindo a mesma rota que o trouxera.



O *Littorio*, o mais novo encouraçado da *Regia Marina*, tendo sido comissionado em maio de 1940. Após a queda do regime fascista em 1943, ele foi rebatizado *Italia*.

Quarenta e cinco minutos depois da primeira força atacante ter decolado, enfileiravam-se oito dos restantes aviões no convés de voo do *Illustrious*. O nono, porém, tinha sofrido uma avaria na tela da asa. Acontece que o piloto deste aparelho, Tenente E.W. Clifford, era justamente aquele que tivera no mesmo dia uma amerrissagem forçada, regressando ao porta-aviões no *Walrus* do *Gloucester*. Tendo vencido aquela dificuldade, estava determinado a não permitir que este segundo transtorno o impedisse de participar do ataque. Enviou imediatamente o seu observador, Tenente G.R.M. Going, para falar com o comandante Boyd. Going afirmou insistentemente que o aparelho podia ser reparado em dez minutos e ele estava certo que

conseguiria alcançar os demais e encontrar Taranto. O comandante Boyd hesitou, porém, ficou tão impressionado com o entusiasmo demonstrado pelo jovem observador e pelo piloto que concedeu a almejada autorização. Trabalhando freneticamente, a tripulação do aparelho reparou a avaria, mas gastou mais do que os dez minutos estimados. De fato, apenas vinte e quatro minutos depois dos outros terem decolado é que Clifford afinal conseguiu partir.

Mal ele havia decolado quando, subitamente, um verey-light vermelho apareceu ao Norte, no céu, a pouca distância. Ainda que este fosse o sinal padronizado de avião em perigo, nenhum aparelho era esperado e concluiu-se precipitadamente que aviões hostis estavam prestes a atacar o *Illustrious* e o porta-aviões, acompanhado de sua escolta, abriram fogo de imediato. Um momento mais tarde soou o aviso de “amigo” quando o sinal secreto de reconhecimento foi observado a Leste.

Era o aparelho do Tenente W.D. Morford, que havia partido com a segunda força de ataque. Ele foi forçado a retornar porque o tanque externo suplementar de gasolina havia se soltado e caído no mar.

O segundo ataque a Taranto sucedeu de perto o primeiro. O Tenente-Comandante John Hale, do 819º Esquadrão, à frente de cinco aviões, sobrevooou a Ponta Rondinella logo que os aparelhos de lançamento dos fochos começaram a iluminar o porto. Ele próprio desceu então planando dos 5.000 pés, enfrentando um denso fogo antiaéreo, em especial das baterias costeiras, e aprobeu diretamente para o *Littorio*, vindo do Norte. Largando o torpedo a uma distância de 650 metros, guinou para estibordo e escapou.

Seguindo logo atrás de Halle sobre a Ponta Rondinella, o Tenente G.W. Bayly iniciou o seu mergulho, mas foi atingido pelos canhões antiaéreos do cruzador pesado *Gorizia* e explodiu<sup>5</sup>.

O Tenente C.S.C. Lea, despregando-se da outra ala do líder da esquadrilha, deslizou planando rapidamente, imune aos projéteis que lhe voavam em volta, mirou no encouraçado *Caio Duilio* ao Norte e lançou o torpedo a uma distância de cerca de 730 metros, atingindo-o e abrindo um grande buraco em seu casco. A seguir, guinando de repente para estibordo, passou entre dois cruzadores e afastou-se para o mar.

O Tenente F.M.A. Torrens-Spence foi o que veio em seguida e rumou em direção ao seu objetivo,

<sup>5</sup> Os Tenentes G.W. Bayly e H.J. Slaughter, seu observador, foram as únicas baixas fatais britânicas da operação. Bayly foi sepultado pelos italianos com honras militares, mas o corpo de Slaughter nunca foi encontrado.

o *Littorio*. Ele lançou certamente o seu “peixe” contra o alvo e, guinando também para estibordo para se safar, encontrou denso fogo vindo de todas as direções, mas conseguiu escapar sem ser atingido.

O último avião torpedeiro era pilotado pelo Tenente J.W.G. Welham. Logo após ter iniciado o mergulho, ele quase atingiu um cabo de um balão de barragem. Evitando-o por poucos metros, o seu aparelho foi atingido por projéteis em diversos pontos, avariando a haste exterior do aileron e ficando temporariamente descontrolado. Com grande habilidade, Welham conseguiu recuperar o controle do aparelho e levou-o à posição de lançamento, a cerca de 450 metros de um encouraçado da classe *Littorio* (era o *Vittorio Veneto*), contra o qual atirou o seu torpedo, errando. Durante a retirada, foi de novo atingido na asa de bombordo, mas conseguiu regressar a salvo ao porta-aviões.

Os Tenentes R.W.V. Hamilton e R.G. Skelton, nos aviões de iluminação, haviam lançado suas seqüências de facho ao longo do limite Leste do porto. Depois, um após o outro, em mergulho pouco inclinado, ambos enquadraram o depósito de óleo combustível com salvas de bombas antes de se retirarem.



Fotografia aérea dos navios afundados após a Operação Julgamento.

Foi mais ou menos nesse momento que chegou o obstinado Tenente Clifford. Ainda que tivesse deixado o porta-aviões quase meia hora depois dos outros, avançou com tal rapidez que atingiu Taranto quando o ataque ainda estava em andamento. Ainda afastado alguns quilômetros, avistara os facho de iluminação e o fogo antiaéreo e foi fácil assim fazer a aproximação. Sobrevoando a costa, a Leste da entrada do porto, dirigiu-se em linha reta para o lado do *Mare Piccolo*. Depois, guinando para bombordo, mergulhou através da barragem de fogo antiaéreo e largou a

sua salva de bombas sobre alguns cruzadores que claramente identificara. Ganhou a seguir altitude, guinou rápido para estibordo e desapareceu pelo mesmo caminho tão subitamente quanto chegara.

Várias bombas lançadas não explodiram. Uma delas havia atingido o cruzador *Trento*, danificou seus tanques de óleo e provocou um grande vazamento que levaria meses para ser reparado. O destróier *Libeccio* também foi atingido por uma bomba que não explodiu e o destróier *Emanuele Pessagno* foi avariado por uma bomba que caiu no mar próximo a ele.

Pela 1:00 h da madrugada, a guarnição do *Illustrious* vibrava de expectativa. Bem depressa, o primeiro avião estaria de volta e o porta-aviões aproximava-se da posição previamente combinada, onde se pretendia fosse realizada a aterrissagem. Não havia qualquer notícia do ataque, uma vez que o silêncio de rádio era crucial, e os aparelhos deviam voltar ao *Illustrious* confiando somente na navegação. Quantos regressariam? Era esta a interrogação ansiosa, porque o empreendimento havia sido cheio de grandes perigos (a taxa de perdas havia sido estimada em 50%). Todos a bordo partilhavam do entusiasmo daqueles que o tinham levado a efeito com tanta galhardia e cada um, a seu modo, sentia ter tomado uma parte, embora modesta, na ousada operação.

Poucos minutos mais tarde ouviu-se subitamente o zumbido de um avião que se aproximava. Os binóculos varriam a noite, com o fim de vislumbrar as luzes de navegação vermelhas e verdes, apresentadas pelos aviões no regresso. Então, tombou do céu o sinal de reconhecimento. Imediatamente, o porta-aviões aprobeu ao vento, estabelecendo o circuito de luzes de aterrissagem, as quais iluminaram o convés de voo, enquanto ocultavam o lado do mar. Depois, surgiu pela popa uma sombra – o primeiro aparelho deslizou, baixando, tocou o convés e finalmente parou em segurança. Era cerca de 1:20 h da madrugada.

O Tenente Lamb<sup>6</sup>, após pousar, afirmou que provavelmente ele era o único sobrevivente do ataque.

Ele não podia estar mais errado.

Separados por curtos intervalos, foram chegando os outros e, de cada vez que se acomodava um, era como se um fardo pessoal fosse retirado dos ombros de todo o pessoal a bordo. Durante mais de uma hora, os aviões foram voltando isolados ou aos pares até que por volta de 2:50 h o último

<sup>6</sup> Charles Lamb escreveu suas memórias no pós-guerra no livro “*To War in a Stringbag*”, publicado pela primeira vez em 1977. Lamb faleceu a 28/05/81.



aparelho foi recolhido. Ainda faltavam dois aviões, mas, às 3:30 h chegou-se à conclusão de que mais nenhum voltaria. O *Illustrious* guinou então com a sua escolta, aproando para o local do encontro com o Almirante Cunningham, que aguardava notícias da operação. O encontro se deu já de manhã, às 7:30 h.

Os relatos dos que haviam tomado parte na operação não permitiam dizer qual a medida do êxito obtido. Uma coisa era, porém, evidente: em cada um dos casos, os ataques haviam sido realizados com a maior bravura e resolução e existiam todas as bases para um razoável otimismo. Mas enquanto a RAF não obtivesse as fotografias, a verdadeira extensão do estrago infligido não poderia ser fixada.

As fotografias não tardaram, porque a RAF em Malta efetuou um reconhecimento logo após o nascer do dia. Poucas horas depois, foi recebida a informação ansiosamente esperada. Dois encouraçados da classe *Cavour* estavam encalhados e com fortes avarias, um dos quais em tão más condições que, aparentemente, havia sido abandonado. Um da classe *Littorio* adernara dramaticamente para estibordo e havia numerosas embarcações auxiliares a seu lado. No porto interior era difícil determinar o que havia acontecido, mas dois dos cruzadores pareciam estar adernados para estibordo e rodeados de óleo combustível (que vazara do *Trento*).

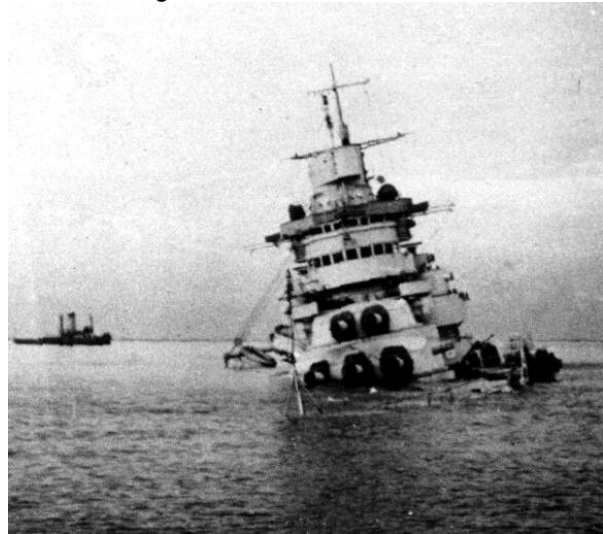
Esperava-se repetir naquela noite o ataque, mas o tempo começou a piorar, tornando esta intenção completamente impossível.

Na verdade, ao deixarem Taranto para trás, os *Stringbags* haviam deixado o *Conte di Cavour* com um rombo de 12x8 metros no casco, que o levava a afundar (apenas a sua superestrutura e o armamento principal permaneceram acima da água). Somente em julho de 1941 ele foi resgatado, parcialmente reparado e levado para Trieste para mais reparos e atualizações, mas ele ainda estava em reparos quando a Itália assinou o armistício de setembro de 1943 e ele nunca mais voltou ao serviço ativo.

O *Caio Duilio* tinha um buraco de 11x7 metros e foi forçado a encalhar. Ele teve que ir para o dique seco, só retornando ao serviço em julho de 1941.

O *Littorio* havia sofrido o impacto de três torpedos. Seus danos foram realmente extensos, embora os danos reais nas estruturas operacionais do navio tenham sido relativamente limitados (as máquinas, por exemplo, estavam intactas). Seus rombos eram de 7x15 metros (a bombordo), 15x10 e 12x9 metros (estibordo). Ele também foi salvo ao encalhar, mas ficou quatro meses em reparos. Dois aviões também haviam sido destruídos no solo. Embora várias bombas tenham atin-

gido o depósito de óleo e o incendiado, os danos não foram significativos.



*Conte di Cavour* após o ataque.

Os italianos tiveram 59 mortos e cerca de 600 feridos. As perdas britânicas foram dois aviões abatidos, dois tripulantes mortos e dois capturados.

Sob qualquer ponto de vista, a Operação Julgamento foi um sucesso completo, tendo sido obtida a surpresa estratégica, tática e técnica. Fazendo uso de vinte aviões considerados obsoletos, os britânicos haviam incapacitado três encouraçados italianos, um dos quais definitivamente. A inutilização de metade da esquadra de batalha italiana, com tão pequenas perdas, constituiu um notável feito militar. Ao informar Londres sobre o resultado da operação, Cunningham, como bom britânico, foi tipicamente comedido: "A manobra do *Illustrious* foi bem executada".

## Resultados

Os italianos noticiaram que, em decorrência do ataque, um encouraçado havia sido danificado e seis aviões britânicos haviam sido abatidos, com outros três danificados. Na mesma noite, aviões italianos baseados na Bélgica atacaram Harwich, durante a Batalha da Inglaterra<sup>7</sup>. Ao todo, foram enviados dez bombardeiros BR.20 *Cicogna*, escoltados por quarenta e dois caças CR.42 *Falco*, dos quais três de cada foram abatidos, sem qualquer perda para os ingleses. Churchill declararia mais tarde que a *Regia Aeronautica* faria melhor

<sup>7</sup> Veja a história da Batalha da Inglaterra no site do SOMNIUM:

[https://c7c03098-0a60-4266-b49e-85578d0b154f.filesusr.com/ugd/30f511\\_e74ded5ad8cf4a0ebf8dc77124f880bb.pdf](https://c7c03098-0a60-4266-b49e-85578d0b154f.filesusr.com/ugd/30f511_e74ded5ad8cf4a0ebf8dc77124f880bb.pdf)

se ficasse em casa defendendo Taranto. Enquanto esperavam que fosse efetuada uma melhoria nas defesas da base, os italianos levaram os encouraçados que continuavam operacionais para o Mar Tirreno, alternando entre as bases de Nápoles e La Spezia. Nos períodos em que os navios tivessem que ficar em Taranto, seriam doravante protegidos por redes bem próximas.

Os italianos tiraram muitas conclusões do que ficaria conhecido entre eles como “*La Notte di Taranto*” (A Noite de Taranto). Sua artilharia anti-aérea era miseravelmente ineficiente. Seu reconhecimento aéreo, realizado pela *Regia Aeronautica*, sem qualquer participação da *Regia Marina*, era ineficaz, além do que, seus aviões de reconhecimento não tinham suficientes velocidade, teto e armamento para sobreviver a um sobrevoo de uma frota britânica.

Para os britânicos, o efeito mais imediato do ataque foi o envio para o Atlântico dos encouraçados *Ramillies* e *Malaya*. Cunningham escreveria depois que ele acreditava que os italianos não arriscariam seus três encouraçados restantes e, se o fizessem, Cunningham estava confiante de que poderia enfrentá-los com dois.

Em Londres, Winston Churchill exultou: "Com esse único golpe, o equilíbrio do poder naval no Mediterrâneo foi decisivamente alterado".



Sir Andrew Browne Cunningham (1883-1963), alcunhado, por razões óbvias, “ABC”, foi Comandante-em-Chefe da Frota do Mediterrâneo e Comandante Naval da Força Expedicionária Aliada durante a invasão da África do Norte. Em outubro de 1943, ele se tornou 1º Lorde do Mar e Chefe do Estado-Maior Naval. Ao fim da guerra, ele foi nomeado 1º Visconde Cunningham de Hyndhope.

Estavam ambos errados. Apenas cinco dias após o ataque, Campioni enviou dois encouraçados, seis cruzadores e quatorze destróieres para interceptar um comboio de transporte de aviões para Malta, o que levou à Batalha de Cabo Spartivento (27/11/40).

Além disso, a importantíssima missão da Esquadra do Mediterrâneo de interromper os comboios

do Eixo para a África do Norte não sofreu qualquer influência do ataque. Na verdade, o transporte italiano para a Líbia aumentou, da média de 37.204 toneladas nos quatro meses anteriores, para uma média de 49.435 toneladas mensais no período de outubro de 1940 a janeiro de 1941.

Também não foi dada a devida importância a um fator crucial: combustível. A *Regia Marina* não tinha abundância disso e, de fato, nos últimos meses antes do armistício, a sua frota principal estava imobilizada devido a essa escassez (o combustível nos tanques do *Caio Duilio* foi drenado para abastecer navios de escolta). Ao invés de alterar definitivamente o equilíbrio de poder no Mediterrâneo, os britânicos haviam falhado em dar um verdadeiro xeque-mate que mudaria o contexto em que se travou o restante da guerra no Mediterrâneo.

O ataque a Taranto acabaria sendo vingado a 19/12/41, quando três torpedos humanos italianos penetraram na base naval de Alexandria e inutilizaram por um bom tempo os encouraçados *Queen Elizabeth* e *Valiant*, além do destróier *Jervis* e um petroleiro. Como os seus executantes não retornaram (foram todos capturados), os italianos nunca ficaram sabendo disso e, durante seis meses, perderam uma grande oportunidade de assumir a supremacia naval no Mediterrâneo.

Dessa forma, o controle do Mediterrâneo continuou a oscilar até o armistício italiano em 1943.

### Do Outro Lado do Mundo

Alguns dias depois do ataque, um pequeno oficial, usando um uniforme desconhecido, apareceu em Taranto. Ele fez questão de investigar pessoalmente cada detalhe da ação. Era o Tenente-Comandante Takeshi Naito, assistente naval adido à Embaixada do Japão em Berlim.

O Estado-Maior da Marinha Imperial Japonesa estudou cuidadosamente o ataque a Taranto durante o planejamento do ataque a Pearl Harbor por causa de problemas com um porto de águas rasas. Sabe-se que Naito teve uma longa conversa com o comandante Mitsuo Fuchida em outubro de 1941 (Fuchida lideraria o ataque japonês a Pearl Harbor). Além disso, uma missão militar japonesa esteve na Itália em maio de 1941. Um grupo de oficiais japoneses visitou Taranto e teve longas discussões com seus equivalentes da Marinha italiana. No entanto, os japoneses estavam trabalhando em soluções para águas rasas desde o início de 1939, com vários portos como possíveis alvos, incluindo Manila, Singapura, Vladivostok e Pearl Harbor. No início dos anos 30, quando o torpedo aéreo Tipo 91 entrou em serviço, os japoneses usaram um nariz de madei-

ra para suavizar seu impacto com a água e, em 1936, eles aperfeiçoaram as barbatanas de madeira para aumentar a estabilidade no ar.

O ataque japonês a Pearl Harbor foi uma operação muito maior que Taranto. Tomaram parte nele todos os seis porta-aviões da esquadra japonesa, cada um equipado com um elemento aéreo com mais do dobro do número de aviões de qualquer porta-aviões britânico. Isso resultou em muito mais devastação: sete navios de guerra americanos foram afundados ou danificados e vários outros navios menores tiveram igual fim.

Posteriormente, a US Navy organizou suas operações no Oceano Pacífico em torno de seus porta-aviões, em vez de encouraçados. Verificou-se que os encouraçados eram menos úteis nas extensões do Pacífico do que no espaço confinado do Mediterrâneo. Os navios mais antigos eram muito lentos para escoltar os porta-aviões e foram usados principalmente como suporte de fogo para operações de desembarque.

### Uma Nova Era

A Operação Julgamento foi o primeiro ataque a navios realizado exclusivamente por aviões lançados de porta-aviões. Foi claramente um marco do início da supremacia do avião sobre os grandes canhões dos encouraçados.

Em 1940, o porta-aviões não era mais um conceito novo. Após mais de vinte anos de evolução, esses aeródromos flutuantes atingiram um estágio de desenvolvimento tecnológico que os colocou na vanguarda da nova doutrina naval. No entanto, apesar de toda a perspectiva gerada em torno do tema, ainda havia muita controvérsia sobre a melhor forma de utilizar aviões levados por porta-aviões no contexto de uma frota de batalha.

Originalmente considerado um mero auxiliar da esquadra, que permitia o uso de aviões de reconhecimento para alongar o alcance da visão e aviões de ataque para suplementar os autênticos meios de combate, ou seja, os canhões e torpedos da frota, o porta-aviões era em si uma contradição: era o mais poderoso engenho bélico já desenvolvido pelo Homem e, ao mesmo tempo, o mais vulnerável dos alvos. E essa questão era definida por um único elemento: o avião. Enquanto frágeis e inseguros experimentos das duas primeiras décadas, os aviões embarcados tiveram um crescente desenvolvimento tecnológico que permitiu um aumento expressivo tanto de seu poder bélico quanto de seu alcance. O feito de Taranto, usando biplanos lentos e de curto alcance, demonstrou para todas as marinhas do mundo o que se poderia fazer com aviões melhores e,

tendo aviões melhores, o que se poderia fazer com porta-aviões maiores que pudessem levar mais aviões melhores. O epitáfio do encouraçado residia exatamente no fato de que não havia mais o que desenvolver num canhão. O *Bismarck*, o *Arizona* e o *Yamato* se tornaram silenciosas testemunhas dessa realidade.

Ao fim da 2ª Guerra Mundial, as modernas forças-tarefas americanas e britânicas de porta-aviões projetavam o poderio das nações aliadas onde fosse necessário e, ao proporcionar ao porta-aviões maciça proteção antiaérea, o encouraçado é que acabou se tornando o seu auxiliar.