

A CAÇA AO BISMARCK Por Reinaldo V. Theodoro



Ilustração de caixa do kit da Revell escala 1/570. De fato, ela está errada, pois o *Bismarck* não estava mais com essa pintura quando entrou em combate.

INTRODUÇÃO:

Poucos navios se tornaram tão famosos ou foram tão caçados por seus inimigos quanto o encouraçado alemão *Bismarck*. De fato, o *Bismarck* atraiu sobre si todos os navios e aviões que os britânicos podiam utilizar, bem como todos os seus recursos tecnológicos. A sua épica incursão no Atlântico é a história de um monstro solitário que ousou desafiar a senhora dos mares, infligiu-lhe atroz golpe e sofreu com a sua implacável vingança, sendo destruído num ato digno de uma ópera wagneriana.

O MONSTRO:



O lançamento do *Bismarck* em Hamburgo. A neta de Otto von Bismarck, o “Chanceler de Ferro”, teve a honra de batizar o navio.

Lançado em 14/02/39 e comissionado a 24/08/40, o *Bismarck* foi o primeiro de uma classe de dois encouraçados planejados pela marinha alemã em seu projeto de rearmamento, o famoso “Plano Z”

(o outro era o *Tirpitz*). Em março de 1941, ele deslocou-se para Gotenhafen (atual Gdynia, na Polônia), onde fez testes de mar no Báltico, ao lado do novo cruzador pesado *Prinz Eugen*. Apesar de ser declarado como tendo 35.000 toneladas de deslocamento, para atender às limitações do Acordo Naval Anglo-Germânico de 1935, o *Bismarck* de fato deslocava cerca de 41.700 T. Era armado com 8 canhões de 15 polegadas, 12 canhões de 5,9 polegadas, 16 canhões AA de 4,1 polegadas, 16 canhões AA de 37 mm e 12 canhões AA de 20 mm. Media 251,00 metros de comprimento e sua velocidade máxima era de 31 nós. Durante toda a sua existência, o *Bismarck* permaneceu sob o comando do Capitão Ernst Lindemann.



O *Bismarck*, pronto para serviço ativo.

A SITUAÇÃO DOS ALIADOS:

Na primavera de 1941, a Grã-Bretanha encontrava-se numa situação desesperadora. Embora conseguisse se livrar do fantasma da invasão alemã no ano anterior, ela ainda estava enfren-

tando a máquina de guerra nazista sozinha: a França, sua principal aliada, havia sido conquistada no verão anterior; os EUA estavam tranca-dos em sua política de isolacionismo; a Itália estava de mãos dadas com a Alemanha; a União Soviética estava de conluio com os nazistas e o restante da Europa ou era neutro ou estava sob controle inimigo.

A Grã-Bretanha é uma nação ilhéu e, devido a isso, ela depende vitalmente de seu comércio marítimo. Sabedores disso, os alemães estabeleceram a sua estratégia naval visando estrangular as rotas comerciais britânicas, forçando os britânicos à rendição pela fome. O esforço alemão seria aplicado através dos submarinos e dos incursores de superfície. Estes, porém, tinham uma séria limitação: não podiam enfrentar os grandes encouraçados da *Royal Navy*, com seus canhões de 15 polegadas. E, devido a uma atroz inferioridade numérica alemã, estes não podiam se dar ao luxo de perder unidades em combates em condições de igualdade. Portanto, só podiam engajar unidades que lhes fossem inferiores em poder de fogo.

Porém, a marinha alemã estava sem sorte: após perder o encouraçado-de-bolso *Graf Spee* na Batalha do Rio da Prata, em dezembro de 1939, diversas unidades foram afundadas ou danificadas durante a invasão da Noruega (abril de 1940). Em janeiro de 1941, porém, a “Operação Berlim” (uma sortida pelo Atlântico com os cruzadores-de-batalha *Scharnhorst* e *Gneisenau*) foi muito bem-sucedida (cerca de 116.000 toneladas de navios aliados foram afundados).

O sucesso animou o Grande Almirante Erich Raeder, comandante da *Kriegsmarine* (Marinha de Guerra alemã) a planejar uma nova operação.

A OPERAÇÃO RHEINÜBUNG:

A Operação “Rheinübung” (“Exercício Reno”) consistia em duas incursões combinadas: a primeira, com uma força que incluía o *Bismarck* e o *Prinz Eugen*, partindo da Noruega; e a segunda, formada pelos cruzadores-de-batalha *Scharnhorst* e *Gneisenau*, partindo da França. A operação ficaria a cargo do Almirante Gunther Lütjens (que já havia comandado a “Berlim”).

O objetivo da “Rheinübung” era causar devastação nas rotas comerciais aliadas no Atlântico Norte. Havia grande expectativa por essa operação, pois, pela primeira vez, graças ao *Bismarck*, os alemães poderiam enfrentar qualquer navio de escolta britânico, o que até então havia sido impossível, já que os cruzadores-de-batalha alemães, armados com canhões de 11 polegadas, não podiam competir com os velhos encouraçados britânicos com canhões de 15. Além disso,

esses barcos eram suficientemente velozes para escapar de qualquer concentração de navios que os aliados pudessem tentar organizar. Porém, a operação começou com o pé esquerdo: o *Scharnhorst* precisou de reparos nas caldeiras, o que o retirou da ordem de batalha da “Rheinübung”. No dia 04/04/41, uma bomba caiu sem explodir perto do cais onde o *Gneisenau* estava ancorado. Por segurança, retiraram-no do local antes de remover a bomba. O reconhecimento aéreo aliado detectou a movimentação do navio e um ataque aéreo foi imediatamente ordenado. No dia 06/04/41, uma força de três *Beauforts* do 22º Esquadrão, comandada pelo *Flying Officer* Kenneth Campbell, conseguiu atingir o navio, colocando-o fora de ação por quase nove meses (Campbell e sua tripulação morreram nesse ataque e ele recebeu postumamente a *Victoria Cross*, a única concedida a um tripulante de aviões torpedeiros da RAF e a única concedida através de relatos da Resistência Francesa). Com isso, a seção meridional da operação foi eliminada. Lütjens manifestou-se a favor de um adiamento da operação até que o *Scharnhorst* ou o *Tirpitz*, gêmeo do *Bismarck*, estivessem prontos, mas Raeder sabia que em junho Hitler invadiria a URSS e, portanto, a “Rheinübung” muito provavelmente seria a sua última chance de atrair a atenção do *Führer* para a sua marinha. A operação teria que prosseguir apenas com o *Bismarck* e o *Prinz Eugen*. No dia 18/05/41, as duas belonaves deixaram a Polônia e rumaram para a Noruega, onde fundearam perto de Bergen, na manhã de 21/05/41. Durante a curta estada em Bergen, ambos os navios foram repintados, sendo apagadas as linhas de camuflagem utilizadas durante os testes no Báltico. O *Prinz Eugen* também foi reabastecido pelo petroleiro *Wollin*, mas o *Bismarck*, por razões desconhecidas, não. Essa decisão acabaria tendo conseqüências funestas para a “Rheinübung”.

Para penetrar no Atlântico, havia quatro diferentes rotas à disposição de Lütjens: as passagens entre as Ilhas Orkney e as Shetland, entre as Shetland e as Ilhas Faerões, entre as Faerões e a Islândia e o Estreito da Dinamarca, entre a Islândia e a Groelândia. As duas primeiras foram logo rejeitadas, devido à proximidade com as bases aéreas britânicas no Norte da Escócia e da base da *Home Fleet* (Frota Metropolitana britânica) em Scapa Flow. Como Lütjens desconfiava que a sua presença na Noruega já devia ser do conhecimento dos britânicos (devido à passagem ao largo de vários navios mercantes neutros e do cruzador sueco *Gotland*), ele descartou a terceira opção, escolhendo então usar o Estreito da Dinamarca, apesar dos perigos proporcionados pela

banquisa de gelo e dos campos minados ao longo da costa da Islândia.

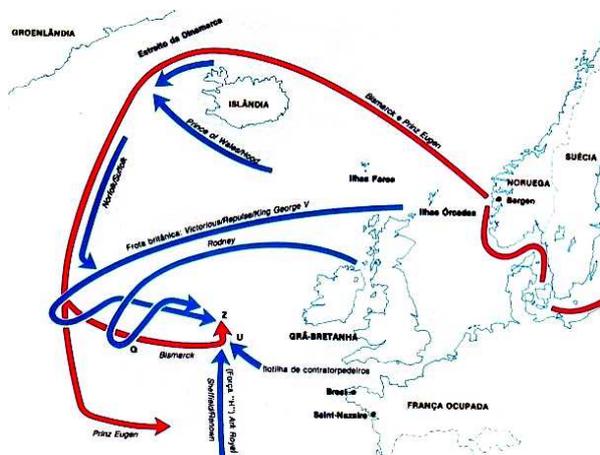
Em Scapa Flow, o Almirante Sir John Cronyn Tovey, comandante da *Home Fleet*, aguardava as notícias da saída dos navios alemães.

Tovey tinha com ele os novos encouraçados *King George V* e *Prince of Wales*, o porta-aviões *Victorious* e os cruzadores-de-batalha *Hood* e *Repulse* (este estava em Clyde, mas podia se reunir à frota rapidamente, como aconteceu).

Os britânicos haviam estendido uma linha de patrulha entre os possíveis pontos de passagem para o Atlântico. O cruzador *Suffolk* estava patrulhando o Estreito da Dinamarca e o seu gêmeo, o *Norfolk*, estava indo se unir a ele. Os cruzadores Manchester e Birmingham faziam o mesmo na passagem entre a Islândia e as ilhas Faerøes (o cruzador *Arethusa* logo se uniria a eles).

Na noite de 21/05/41, o *Hood*, o *Prince of Wales* e seis destróieres (*Electra*, *Anthony*, *Echo*, *Icarus*, *Achates* e *Antelope*), sob o comando do Vice-Almirante Lancelot E. Holland, rumaram para a Islândia para reabastecimento e então se posicionariam ao sul da ilha, ficando em condições de interceptar o inimigo se ele viesse pelo Estreito da Dinamarca ou pela passagem entre a Islândia e as ilhas Faerøes.

Quase ao mesmo tempo, aproveitando o mau tempo reinante, o *Bismarck* e o *Prinz Eugen* levantavam ferros. Destino: Oceano Atlântico.



O Mapa da caçada.

O MONSTRO DEIXA O ESCONDERIJO:

No dia 22/05/41, um voluntário se ofereceu para realizar um arriscado reconhecimento aéreo na área de Bergen. Apesar do péssimo tempo, a missão revelou que o *Bismarck* e o *Prinz Eugen* haviam deixado as águas norueguesas. A novidade chegou ao Almirante Tovey às 7:45 h. Às 22:45 h, ele deixou Scapa Flow com a *Home Fleet*: (o encouraçado *King George V*, o porta-

aviões *Victorious*, os cruzadores *Aurora*, *Galatea*, *Kenya* e *Hermione* e os destróieres *Inglefield*, *Intrepid*, *Active*, *Punjab*, *Windsor* e *Lance*). Às 7:10 h do dia 23/05/41, a *Home Fleet* recebeu ainda o reforço do cruzador-de-batalha *Repulse* e três destróieres, vindos de Clyde, e a força tomou o rumo noroeste, visando cobrir a passagem entre a Islândia e as Ilhas Faerøes.

O MONSTRO É LOCALIZADO:

Às 19:22 h de 23/05/41, o cruzador *Suffolk*, patrulhando o Estreito da Dinamarca, avistou o *Bismarck* e o *Prinz Eugen* e, manobrando para se posicionar a ré dos navios inimigos, começou a perseguí-los com o seu radar. Uma hora depois, juntava-se a ele o *Norfolk* (durante a aproximação do *Norfolk*, o *Bismarck* disparou contra ele e o deslocamento de ar de seus disparos danificou o seu próprio radar de vante, fazendo com que o *Bismarck* ficasse “cego” à frente. Devido a isso, o *Prinz Eugen* teve que tomar a dianteira).



HMS Suffolk

Porém, somente às 20:32 h é que um sinal do *Norfolk* foi recebido, informando a Tovey que o *Bismarck* estava no Estreito da Dinamarca. Posicionada ao sul da Islândia, a força de Holland (desfalcada dos destróieres *Anthony* e *Antelope*, que estavam se reabastecendo) recebeu a mensagem do *Suffolk* às 19:39 h. Holland ordenou que seus navios aumentassem a velocidade para 27 nós e traçou um curso de interceptação. Usando as informações do *Suffolk*, Holland planejou postar-se à frente dos navios inimigos e então avançar para ele numa velocidade combinada de mais de 50 nós. Ele sabia que seu navio, o velho *Hood*, apesar de ser um dos orgulhos da *Royal Navy* (era um dos navios de guerra mais famosos do mundo na época), não tinha blindagem no convés e, portanto, não poderia sobreviver aos tiros mergulhantes de 15 polegadas do *Bismarck*. Ele precisava diminuir a distância para obrigar o inimigo a fazer disparos horizontais. Além disso, ele calculou que, na hora da interceptação, o *Bismarck* estaria silhuetado contra o alvorecer, enquanto a sua força ainda estaria no escuro. Porém, às 0:38 h, o *Suffolk* perdeu o contato de radar. Ao ser informado disso, Holland ficou com a difícil tarefa de “adivinhar” o curso que o *Bismarck* havia tomado. Holland mudou então o

curso e ordenou que seus destróieres se destacassem e rumassem para o norte (de fato, eles passaram a menos de 10 milhas náuticas (cerca de 18,5 Km) do *Bismarck*, mas a má visibilidade impediu que ele fosse detectado).

Às 2:47 h, o *Suffolk* recuperou o sinal do *Bismarck*. As notícias, porém, não eram boas para Holland: o *Bismarck* havia passado pela linha dele em relação à alvorada. Agora era o *Hood* e o *Prince of Wales* que seriam silhuetados e a interceptação não seria mais de frente, como ele planejara. Holland mudou novamente o curso e aumentou a velocidade para 28 nós.

Às 5:37 h, o *Prince of Wales* sinalizou “inimigo à vista, distância 17 milhas” (cerca de 31,5 Km). Os navios então mudaram o curso e aceleraram para diminuir a distância. Começava a “Batalha do Estreito da Dinamarca”.

O DUELO:

Nos navios alemães, sabia-se da proximidade de outros barcos graças ao hidrofone do *Prinz Eugen*, que acusou sons de turbinas em alta velocidade. Contudo, os alemães pensaram tratar-se de cruzadores em patrulha e somente quando interceptaram uma mensagem do *Hood*, informando o Almirantado da interceptação realizada, é que os navios alemães entraram em alerta de combate. Para os alemães, isso foi um choque, pois achava-se que a *Home Fleet* ainda estava em Scapa Flow. Contudo, este engajamento não interessava a Lütjens, pois suas ordens eram para chegar ao Atlântico sem danos e afundar navios mercantes – não engajar encouraçados. Além disso, o tempo que ele poderia perder numa grande batalha naval poderia retardá-lo o suficiente para permitir a chegada de mais navios ingleses. Mas ele não teria escolha.

O *Hood*, com o *Prince of Wales* a estibordo, estava agora se aproximando do *Bismarck* num ângulo que só lhe permitia atirar com as torres de vante. Para piorar as coisas, o *Prince of Wales* tinha um defeito em uma das torres de vante, a qual só conseguiu disparar uma salva (de fato, ele ainda não estava completamente pronto e tinha ainda trabalhadores civis a bordo). Porém, era preciso diminuir as distâncias para evitar os tiros mergulhantes do *Bismarck*.

Completado em 1920, o *Hood* era armado com 8 canhões de 15 polegadas, 14 canhões DP¹ de 4 polegadas, 24 canhões AA de 2 libras, 8 metralhadoras de 0,50 polegadas e 4 tubos lançatorpedos de 21 polegadas. Deslocava 42.400 T, media 250,00 m e sua velocidade máxima era de

29 nós. O *Prince of Wales* era o navio de guerra mais novo da *Royal Navy*, tendo sido completado em março de 1941. Era armado com 10 canhões de 14 polegadas, 16 canhões DP de 5,25 polegadas e 48 canhões AA de 2 libras. Deslocava 38.000 T, media 227,00 m e sua velocidade máxima era de 28,5 nós.



HMS Hood

Às 5:49 h, os navios britânicos giraram a 20°, aumentando o ângulo de aproximação. Holland então cometeu um erro: ordenou a abertura de fogo contra o navio da vanguarda, que era o *Prinz Eugen*. O *Prince of Wales* percebeu o engano e escolheu o navio à ré como seu alvo. Pouco antes de abrir fogo, o *Hood* também percebeu o erro e Holland ordenou a correção. Contudo, por razões ignoradas, a correção não foi feita imediatamente e alguns relatos de sobreviventes chegaram a questionar se o *Hood* realmente chegou a mudar de alvo durante a batalha. Às 5:52 h, o *Hood* abriu fogo, seguido logo depois pelo *Prince of Wales*, à distância de cerca de 12,3 milhas náuticas (22,8 Km). Somente às 5:55 h o *Bismarck* respondeu ao fogo, visando o *Hood* (profeticamente, os artilheiros do *Bismarck* haviam treinado usando o *Hood* como alvo hipotético). A primeira salva do *Bismarck* foi curta, a segunda foi longa e a terceira enquadrou o navio inglês. O *Prinz Eugen* conseguiu um impacto de 8 polegadas que incendiou a munição anti-aérea no convés do *Hood*. Um projétil da quarta salva do *Bismarck* rasgou a torre de observação acima da plataforma da bússola, sem explodir, mas matando vários tripulantes. Às 6:00 h, a cerca de 7,15 milhas náuticas (13,25 Km), Holland ordenou novo giro de 20°, permitindo o uso de todas as torres dos navios ingleses. Quando essa ordem estava sendo executada, a quinta salva do *Bismarck* atingiu o *Hood*. Pelo menos um projétil penetrou no seu convés sem blindagem, imediatamente surgindo uma imensa língua de fogo, logo adiante do mastro principal e, logo em se-

¹ DP = Dual Purpose = Dupla Função (anti-aéreo e anti-barco).

guida, o navio explodiu. O navio partiu-se em dois, com a parte de trás afundando quase imediatamente, enquanto a da frente afundou em três minutos. Dos seus 1.418 tripulantes, apenas 3 sobreviveram.

O *Prince of Wales* teve que alterar o curso para evitar os destroços do *Hood*. Até então, ele não havia sofrido qualquer resposta do inimigo, mas, agora que só restara ele, a atenção dos dois navios germânicos se voltou para ele. E como o *Hood* e o *Prince of Wales* estavam muito próximos durante a batalha, os artilheiros alemães conseguiram enquadrá-lo muito rapidamente. Durante os próximos 15 minutos, o *Prince of Wales* foi atingido por 7 projéteis de 15 e de 8 polegadas e pelas 6:13 h, rompeu contato e retirou-se. Ele tinha então duas torres fora de ação (“A” e “Y”, ambas por problemas mecânicos) e várias avarias (um projétil de 15 polegadas perfurou a sua blindagem abaixo da linha d’água, mas não explodiu e só foi descoberto quando o navio entrou na doca seca).

Mas o *Bismarck* não saíra intacto: três impactos de projéteis de 14 polegadas do *Prince of Wales* foram registrados, um dos quais penetrou em um tanque de óleo, criando um sério vazamento, além de contaminar o óleo nos tanques adjacentes. Outro projétil penetrou na blindagem lateral, causando uma inundação que pôs um dínamo e duas caldeiras fora de ação, reduzindo a velocidade máxima do *Bismarck* em dois nós.

Após a destruição do *Hood*, os britânicos determinaram que a destruição do *Bismarck* era a máxima prioridade. Todos os navios nas proximidades, independente de sua missão, passaram a ser destinados à caça ao *Bismarck*.

E CONTINUA A CAÇADA:

Após a batalha, o *Prince of Wales* juntou-se ao *Norfolk* e ao *Suffolk* na perseguição à distância aos navios inimigos (uma das torres do *Prince of Wales* foi consertada nesse meio-tempo).

Enquanto isso, o jubiloso Lütjens tinha agora que enfrentar uma difícil decisão. O vazamento de óleo havia reduzido muito a autonomia do navio e o problema era ainda mais sério porque Lütjens não havia se reabastecido quando chegou na Noruega. Como resultado, a “Rheinübung” teve que ser posta de lado. O *Bismarck* não podia mais incursionar pelo Atlântico e a solução foi rumar para a França, onde poderia receber reparos e se reabastecer.

Nos navios britânicos, a situação não era muito melhor. O Almirantado Britânico enviou uma mensagem ao *Prince of Wales* perguntando quando ele iria reengajar o *Bismarck*. O seu comandante, Capitão John C. Leach, sentiu que

havia uma velada acusação de covardia na pergunta e passou a tomar medidas para reengajar. O Contra-Almirante Wake-Walker (comandante do 1º Esquadrão de Cruzadores, a bordo do *Norfolk*) ordenou então que o *Prince of Wales* tomasse a dianteira dos navios britânicos e, com o *Norfolk* e o *Suffolk* atrás, fez uma formação em linha, adequada para entrar em combate, mas imprópria para uma perseguição. Isso foi um grande erro.

Enquanto isso, Lütjens decidira destacar o *Prinz Eugen* de sua força e, para isso, ele se voltou contra os seus perseguidores, permitindo ao cruzador escapar. O *Bismarck* e o *Prince of Wales* trocaram algumas salvas, mas sem registrar impactos. O estratagema deu certo e o *Prinz Eugen* desapareceu na imensidão do Atlântico.

Nessa ocasião ocorreu um incidente curioso: o navio de patrulha da Guarda Costeira americana *Modoc* avistou o *Bismarck*. Como usava bandeira dos EUA (ainda neutro) e como sua presença ali fosse do conhecimento do serviço de inteligência alemão, o *Bismarck* passou sem incidentes. Contudo, quando a força de Wake-Walker chegou, ela ignorava a presença do navio americano e, supondo que fosse um incursor de superfície alemão, ordenou a abertura de fogo. Os tripulantes do *Modoc* viram os canhões de 14 polegadas do *Prince of Wales* girando na sua direção, mas, na última hora, o navio foi identificado e uma tragédia evitada.

Às 4:00 h de 25/05/41, Tovey destacou o *Victorious* e quatro cruzadores, com ordens de se aproximar e atacar o *Bismarck* com seus aviões torpedeiros logo que possível. Porém, o *Victorious* tinha a bordo apenas 15 aviões (9 *Swordfishes* e 6 *Fulmars*), pois ele estava carregado com aviões de caça *Hurricane*, que ele transportaria para o Oriente Médio, seu destino original. Contudo, às 22:10 h, 9 *Swordfishes* do 825º Esquadrão decolaram para o ataque, seguidos por 3 *Fulmars* às 23:00 h e por mais 2 à 1:00 h. Apenas 1 torpedo atingiu o *Bismarck*, mas a sua blindagem resistiu ao impacto. Contudo, a explosão matou um tripulante (Kurt Kirchberg, a primeira baixa do *Bismarck*) e feriu outros 6 tripulantes. Apenas 2 *Fulmars* foram perdidos, em função de ficarem sem combustível. Apesar do ataque não ter resultado em nenhum dano apreciável, o navio teve que manobrar para evitar os torpedos, o que prejudicou os serviços de reparos a bordo e fez com que ele reduzisse a velocidade momentaneamente para 16 nós para permitir esses reparos.

O MONSTRO ESCAPA:

Por volta das 3:30 h de 25/05/41, o *Suffolk* perdeu o contato de radar com o *Bismarck*, em parte devido à formação em linha, mas também devido

a uma manobra sagaz de Lütjens: ao perceber que a força britânica estava navegando em zigue-zague para evitar submarinos, ele calculou que no ponto extremo desse movimento o cruzador inimigo poderia perder momentaneamente o contato de radar. Ele então aguardou que o *Suffolk* fizesse a manobra e então efetuou um giro abrupto a Oeste, a toda velocidade. Quando o navio inglês retornou do zigue-zague, o *Bismarck* desaparecera. Depois disso, Lütjens efetuou um giro para o Norte e então para o Leste, passando atrás de seus perseguidores, rumando então para a França.

Tovey continuou no curso Sudoeste na premissa de que o *Bismarck* continuava na mesma rota (eventualmente, Tovey cruzou a sua rota à frente dos navios alemães). Às 9:06 h, o *Repulse*, que estava ficando sem combustível, destacou-se da *Home Fleet* e rumou para Newfoundland.

Ironicamente, julgando ainda estar sendo seguido pelos cruzadores britânicos, Lütjens enviou uma mensagem de rádio para Berlim, relatando a batalha com o *Hood*. Essa mensagem foi interceptada, mas a detecção da fonte do sinal apontou para um local totalmente errado, dando a impressão de que o *Bismarck* estava voltando para a Alemanha pela passagem Islândia-Faerões. Baseado nessa informação, às 10:47 h Tovey alterou o curso para Nordeste. Posteriormente, o erro foi descoberto e, às 18:10 h, Tovey concluiu que o *Bismarck* estava indo para a França. Ele estava agora a 150 milhas (cerca de 280 Km) atrás do alemão e as suas chances de interceptá-lo agora eram muito remotas.

O MONSTRO É NOVAMENTE LOCALIZADO:

Às 10:30 h de 26/05/41, o *Bismarck* foi localizado por um *Catalina* da RAF a cerca de 130 milhas (240 Km) ao Sul de Tovey (este *Catalina* era pilotado por Leonard B. "Tuck" Smith, um oficial americano em treinamento, o que não deixou de ser uma violação da neutralidade americana).

Às 18:00 h, o encouraçado *Rodney* juntou-se a Tovey, mas de imediato isso atrapalhou mais que ajudou, pois o *Rodney* não podia navegar a mais de 22 nós, retardando toda a força (apesar de Tovey ordenar que seus navios reduzissem para 22 nós, o *Rodney* continuou ficando para trás, o que fez com que o capitão do *Rodney* enviasse uma curiosa mensagem para o seu comandante: "receio que os seus 22 nós sejam um pouco mais rápidos que os nossos"). O *Rodney* havia sido desviado de sua viagem para os EUA, onde teria as suas máquinas reformadas, e só com um esforço tremendo de sua tripulação é que estava conseguindo manter aquela velocidade.

A situação de combustível dos encouraçados estava se tornando crítica e, a menos que o *Bismarck* fosse engajado logo, a marinha inglesa teria que abandonar a perseguição.

O MONSTRO É MORTALMENTE FERIDO:

Nessa mesma noite, o cruzador *Sheffield*, vindo de Gibraltar, obteve o contato de radar com o *Bismarck* (durante a perseguição, o *Bismarck* disparou contra o cruzador, causando avarias e a morte de três tripulantes).

Mesmo localizado, era preciso retardar a marcha do *Bismarck* para que Tovey pudesse alcançá-lo e a única chance de fazê-lo era o porta-aviões *Ark Royal*, componente da Força "H" e que vinha de Gibraltar.

As condições não eram favoráveis para operações de porta-aviões, com mar agitado (às vezes com ondas cobrindo o convés de vôo), mas a primeira leva de 15 *Swordfishes* decolou assim mesmo. Porém, os aviadores identificaram erradamente o *Sheffield* e atacaram-no, tendo sido lançados 11 torpedos contra ele. Felizmente, o cruzador conseguiu evitar os torpedos e, na viagem de volta, os aviões receberam o aviso de sua presença na área. Os aviões pousaram por volta das 17:00 h. Alguns torpedos, equipados com detonadores magnéticos, explodiram prematuramente e no novo ataque os detonadores foram trocados para o modelo de contato. Contudo, só havia luz do dia suficiente para mais um ataque.

Enquanto tudo isso acontecia, o submarino alemão U-556, do capitão Herbert Wohlfarth, encontrou-se em uma posição perfeita para atacar a Força "H" (*Ark Royal* e *Renown*), que navegava sem escolta e sem fazer zigue-zague. Ironicamente, porém, ele já havia gasto todos os seus torpedos em um comboio aliado e agora estava totalmente impotente.



O lento e obsoleto *Fairey Swordfish*. Aviões como esse selaram o destino do temido *Bismarck*.

Às 19:15, 15 *Swordfishes* dos 810º e 818º Esquadrões decolaram e, por volta das 20:50 h, o novo ataque foi levado a efeito. O dramático ataque conseguiu dois impactos no *Bismarck*. O primeiro não teve graves conseqüências, mas o

segundo atingiu e inutilizou o seu leme, que ficou travado a 15° para bombordo.

Nos seus testes no Báltico, já ficara constatado que o *Bismarck* não era capaz de manobrar usando somente os hélices. Sem o leme, o monstro estava completamente sem rumo e, pior ainda, rumando na direção de seus perseguidores.

Às 21:36 h, o cruzador *Sheffield*, perseguindo o *Bismarck*, assinalou a mudança de curso para 340° N-NO. A notícia foi recebida com ceticismo a princípio, já que o *Bismarck* estava agora se afastando da segurança da costa francesa e rumando direto para a *Home Fleet*. Contudo, às 21:42 h, Tovey aceitou a informação e mudou o seu curso para a interceptação. Informações vindas dos tripulantes dos *Swordfishes* do *Ark Royal* e de um hidroavião de reconhecimento confirmaram a mensagem original e agora o *Bismarck* aproximava-se do *King George V* e do *Rodney*. Tovey, porém, não tinha interesse em um combate noturno e reduziu a sua velocidade para que a interceptação se desse ao amanhecer.

No *Bismarck*, o Almirante Lütjens enviou a seguinte mensagem às 21:40 h: "Navio incapaz de manobrar. Nós combateremos até a última bala. Vida longa para o *Führer*".

O ATAQUE DOS DESTRÓIERS:

Durante a noite, uma força de destróieres, comandada pelo Capitão Phillip Vian, atacou o *Bismarck* (eram eles: *Cossack*, *Zulu*, *Sikh*, *Maori* e o polonês *Piorun*). Tendo recebido ordens de abandonar um comboio e juntar-se à *Home Fleet*, que então estava sem escolta de destróieres, Vian decidiu por conta própria interceptar o *Bismarck*.

Curiosamente, durante o combate noturno que se seguiu, ambos os lados divulgaram sucessos (o *Bismarck* registrou o afundamento de vários destróieres e estes notificaram vários impactos de torpedos), mas, de fato, ninguém conseguiu infligir dano algum ao oponente (no filme "Afundem o *Bismarck*", um destróier é afundado durante esse combate, mas isso é totalmente fantasioso).

Apesar disso, o ataque dos destróieres fez com que a tripulação do *Bismarck* permanecesse em postos de combate por toda a noite. Não houve descanso na que seria a última noite de muitos deles.

A BATALHA FINAL:

Na manhã de 27/05/41, a *Home Fleet* começou a acelerar para travar contato com o *Bismarck*. Apesar do vento e do mar agitado, a visibilidade era boa. Tovey tinha decidido se aproximar do Oeste, aproveitando as condições de luz. Ele decidiu também por uma aproximação rápida e

direta, para resolver a questão o mais rápido possível, em função de sua escassez de combustível e da possibilidade de ataques por submarinos alemães. Às 8:20 h, o *Norfolk* foi avistado e ele deu a posição exata do *Bismarck*. Este foi afinal avistado pelo *Rodney* às 8:43 h, a uma distância de cerca de 12,3 milhas náuticas (22,8 Km) e rumando diretamente para os navios ingleses.

O *King George V* era gêmeo do *Prince of Wales*, mas o *Rodney* era um barco mais antigo. Completado em 1927, o *Rodney* era armado com 9 canhões de 16 polegadas, 12 canhões de 6 polegadas, 6 canhões DP de 4,7 polegadas e 2 tubos lança-torpedos de 24,5 polegadas. Deslocava 33.950 T, media 216,80 m e sua velocidade máxima era de 23,8 nós, mas, na ocasião (devido a problemas técnicos), de fato era de apenas 22 nós. O *Rodney* e o *King George V* formaram então uma linha de batalha e, às 8:47 h, o *Rodney* abriu fogo com as torres "A" e "B" à distância de 11,5 milhas náuticas (21,4 Km), um minuto depois seguido pelo *King George V*. O *Bismarck* escolheu o *Rodney* como o seu alvo e abriu fogo às 8:49 h com suas torres dianteiras. Às 8:54 h foi a vez do *Norfolk* abrir fogo, seguido, às 9:04 h, pelo cruzador *Dorsetshire*, que havia voluntariamente deixado a escolta de um comboio para participar da caçada. O *Rodney* enquadrou o *Bismarck* com a sua 3ª salva e conseguiu seu primeiro impacto às 8:50 h. Às 8:57 h, um outro impacto certo pôs a torre "A" ("Anton") do navio alemão temporariamente fora de combate. Os impactos dos projéteis de 16 polegadas do *Rodney* e de 14 polegadas do *King George V* continuaram a atingir o *Bismarck* e pelas 9:00 h os disparos deste começaram a escassear e a se tornar erráticos. Então o *King George V* girou para permitir que a sua torre de popa também disparasse. Às 9:02 h, um novo impacto na torre "B" ("Bruno") explodiu dentro dela, arrancando a sua parede traseira. Nesse momento, outro projétil atingiu a torre de comando e a central de tiro, matando a maioria dos oficiais superiores do *Bismarck*. Às 9:12 h, a central de controle de tiro de vante foi destruída e, 6 minutos depois, o mesmo fim teve a central de ré, deixando os canhões do navio completamente "cegos". Inexplicavelmente, às 9:15 h, o *Bismarck* passou a disparar contra o *King George V*, mudando novamente para o *Rodney* 5 minutos depois. Às 9:16 h, o *Rodney* emparelhou com o *Bismarck* a cerca de apenas 4,4 milhas náuticas (8,2 Km) e a batalha transformou-se em um mero massacre. Às 9:21 h, a torre "D" ("Dora") foi posta fora de ação depois que um projétil explodiu no seu canhão da direita (aparentemente, um projétil disparado por ele mesmo). Às 9:25 h, o *King George V* também girou para o Norte, reduzindo a sua distância para cerca de 5,9 milhas náuticas

(11 Km), mas então o fogo da capitânia de Tovey perdeu eficiência, já que então o *Bismarck* estava completamente obscurecido pela fumaça e seu radar de artilharia apresentou defeito. Além disso, ele também teve problemas mecânicos com suas torres, uma das quais ficou fora de ação por cerca de meia hora. Às 9:27 h, as torres “A” e “B” do *Bismarck*, surpreendentemente, dispararam uma última salva. Às 9:31 h, a torre “C” (“Caesar”), por sua vez, disparou também sua última salva. O *Rodney* então alterou novamente o curso e atravessou à frente do *Bismarck*, “cortando o T”² do navio alemão. Ele disparou em idas e vindas a distâncias de menos de 2 milhas náuticas (3,6 Km). Pelas 9:40 h, o *Bismarck* estava completamente inerte, com todo o seu armamento principal e secundário posto fora de combate.

Às 10:05 h, o *King George V* aproximou-se e disparou várias salvas a cerca de 1,5 milha náutica (2,7 Km). O *Bismarck* então não passava de uma carcaça flutuante, com toda a sua superestrutura transformada em um monte de ferragens retorcidas e calcinadas, repleto de cadáveres despedaçados. Mais ou menos nesse momento, as válvulas de fundo foram abertas e as cargas de demolição no casco do navio foram detonadas (um relato cita que a ordem partiu do capitão Lindemann, mas, nesse momento, muito provavelmente, Lindemann já estava morto).

A situação de combustível dos britânicos, porém, havia se tornado crítica e, às 10:15 h, Tovey ordenou que seus navios desengajassem e rumassem para o porto mais próximo. A última salva foi disparada pelo *King George V* às 10:22 h.

O *Bismarck* estava então se movendo lentamente e em chamas, mas não dava sinais de estar afundando. Tovey ordenou que qualquer navio na área que ainda tivesse torpedos se aproximasse e torpedeasse o casco fumegante. Às 10:25 h, o cruzador *Dorsetshire* disparou dois torpedos no lado de estibordo, os quais atingiram o navio abaixo da ponte. Às 10:36 h, o *Dorsetshire* disparou outro torpedo, agora no costado de bombordo. O *Bismarck* então inclinou-se para bombordo e começou a afundar pela popa. Às 10:40 h, ele emborcou e afundou, na posição 48°10' Norte e 16°12' Oeste. A caçada havia terminado. O *Bismarck* afundou levando com ele 2.131 tripulantes (apenas 115 sobreviveram, sendo 110 resgatados por navios britânicos – 1 dos quais morreu no dia seguinte – e 5 por barcos alemães, sendo 3 pelo submarino U-74 e 2 pelo navio *Sachsenwald*).

² “Cortar o T” é uma manobra naval em que o navio cruza a proa do navio inimigo, permitindo a ele usar todos os seus canhões, enquanto o inimigo só pode usar os canhões de vante.

Durante os trabalhos de resgate, o *Dorsetshire* e o destróier *Maori* lançaram redes para receber os náufragos. Porém, após receber um sinal de submarino na área, o comandante do *Dorsetshire* ordenou o abandono da operação, condenando à morte um número estimado em 800 homens. Poucas decisões tomadas durante a 2ª Guerra Mundial foram tão questionáveis quanto esta e a idéia de que os britânicos assim fizeram como uma forma de vingança pelo que ocorrera com o *Hood* encontra muitos defensores até hoje.



Sobreviventes alemães sendo resgatados pelos navios britânicos.

CONCLUSÕES:

Com a chegada do *Prinz Eugen* a Brest, na França, em 01/06/41 (com problemas mecânicos), estava encerrada a “Rheinübung”. Apesar do afundamento do *Hood*, então considerado como um dos navios mais poderosos do mundo, a derrota alemã havia sido total. A perda do *Bismarck* havia sido um golpe brutal no prestígio alemão e na *Kriegsmarine*. A partir de então, Hitler nunca mais permitiria que a sua frota de superfície desafiasse a *Royal Navy* no Atlântico. Em fevereiro de 1942, o *Scharnhorst*, o *Gneisenau* e o *Prinz Eugen* realizaram a arriscada “Corrida do Canal”, fugindo da França através do Canal da Mancha. Depois disso, e do raide a Saint Nazaire (que destruiu a única doca na costa atlântica da França que podia comportar um navio do porte do *Tirpitz*), a esquadra de superfície alemã deixou o Atlântico para a sua arma submarina. E o clímax da chamada “Batalha do Atlântico” se deu no período 1942-43 apenas com submarinos.

Tivessem os alemães, desde o início, concentrado os seus recursos na construção da arma submarina, essa campanha – e toda a guerra – poderia ter tido outro desfecho. Mas o sonho de construir uma marinha de guerra de respeito, necessária durante a corrida colonialista, mas quase inútil numa estratégia quase que totalmente terrestre como a aplicada por Hitler, acabou sendo extremamente danosa aos objetivos nazistas. Este pode certamente ser um caso clássico do que a falta de uma estratégia global pode acarretar. E embora o objetivo do “Plano Z” visasse a uma guerra apenas em 1945, mesmo então seria uma ilusão achar que a frota de superfície alemã pudesse realmente desafiar a *Royal Navy*, pois os ingleses continuaram a construir encouraçados (o último dos quais, o *Vanguard*, ficou pronto só após o fim da guerra) e, mais importante, o domínio dos mares agora se estendera para os céus. Sem porta-aviões, a marinha alemã não poderia disputar a supremacia do Atlântico em momento algum e, embora com alguns sucessos, a esquadra de superfície alemã nunca foi um fator que poderia decidir a guerra, ao contrário da arma submarina. Em suma, navios como o *Bismarck* não foram mais que elefantes brancos, frutos de um regime que supervalorizava as disputas internas e a busca por glórias, em detrimento da causa comum.

A POLÊMICA:

Durante décadas, historiadores, analistas e sobreviventes discutiram quem havia, afinal, afundado o *Bismarck*. De um lado, a versão britânica de que os torpedos do *Dorsetshire* haviam sido o tiro de misericórdia no navio já condenado. De outro, a idéia de que a própria tripulação do *Bismarck* detonou explosivos no fundo do casco para que o navio não caísse em mãos inimigas.

A discussão, porém, ganhou força quando, em 08/06/89, o pesquisador Robert Ballard encontrou os destroços do *Bismarck* a 4.700 metros de profundidade e não constatou danos no casco que justificassem o afundamento do navio.



Os restos do *Bismarck* no fundo do mar.

A polêmica se espalhou pelo mundo e outras expedições foram ao local, incluindo a do cineasta James Cameron, de “Titanic”. Ao todo, seis expedições fizeram o reconhecimento do lugar e três equipes independentes de exploradores americanos concluíram que o bom estado do navio é surpreendente. Não foi observado, nas laterais do seu casco, nenhum grande estrago visível resultante do fogo inimigo, o que sugere que o *Bismarck* foi realmente auto-afundado - como alegam os sobreviventes alemães.

Contudo, um relatório do Almirantado Britânico, feito ainda durante a guerra, concluiu que os explosivos alemães poderiam, no máximo, ter apressado o fim do navio, mesmo que não tenham sido a causa exclusiva.

Porém, em 2002, Ballard retornou ao *Bismarck* e descobriu os estragos causados pelos torpedos do *Dorsetshire*, lançando novos argumentos para a polêmica.

Seja como for, essa é uma discussão inócua. Se foram os torpedos do *Dorsetshire* ou as cargas de demolição detonadas pela tripulação que afundaram o *Bismarck*, já então ele não passava de um monte de destroços flutuante. Para todos os efeitos, os britânicos haviam eliminado essa ameaça à sua navegação mercante. O *Bismarck* já havia deixado de ser um monstro, para se tornar um mito...