

**O NOUĂ PERSPECTIVĂ ASUPRA SCUFUNDĂRII
LEGENDARULUI PORTAVION BRITANIC
HMS ARK ROYAL (14 NOIEMBRIE 1941)**

ION MIHAI IONESCU

jimionescu@yahoo.com

Liceul Teoretic "Stephan Ludwig Roth" – Mediaș

**A NEW PERSPECTIVE ON THE SINKING OF THE LEGENDARY BRITISH
AIRCRAFT CARRIER HMS ARK ROYAL – NOVEMBER 14, 1941**

ABSTRACT

German Führer Adolf Hitler comand Kriegsmarine (German Navy War) to send six submarines and a Flotilla of torpedo "S" Mediterranean to help Italian ally to control waterways to Libya. In the afternoon of November 13, 1941, the German submarine U-81 (Cdt. Kapitänleutnant, Friedrich Guggenberger) at or near Gibraltar launched four long-range torpedoes for two large ships of the British, who returned after a convoy escorted to Malta. These were the aircraft carrier HMS Ark Royal and HMS battleship Malaya. The only British carrier ship was hit. Successive explosions followed and HMS Ark Royal in spite of sustained efforts to be hauled on the basis of Gibraltar, finally, was capsized and sank.

Keywords: HMS Ark Royal, german submarine U-81, Gibraltar.

Spre deosebire de celelalte portavioane din *Home Fleet* care au fost reconvertite din alte tipuri de nave de război, legendarul portavion britanic *HMS Ark Royal* (*Arca regală*) a fost construit ca un portavion 100%, cu un design modern și două niveluri, hangar și punte de zbor, fiind proiectat să transporte un număr mare de avioane de luptă, 72 în configurație maximă, deși în realitate acest număr n-a depășit niciodată 50 până la 60 de aparate de vânătoare, bombardament și torpiloare¹. Pe *HMS Ark Royal*, portavion de concepție unicat, cu un deplasament standard de 22.000 t (cu încărcătură plină de 28.160 t), s-a verificat utilizarea pe scară largă a puterii aeriene navale, un număr de tactici perfecționându-se aici, de la apunare și decolare, la apărarea antiaeriană și controlul avariilor. Astfel, cabina de pilotaj în loc să fie încorporată în interiorul navei, a fost reținută ca parte a structurii acestuia². De asemenea modelul armurii de protecție a punții, hangarelor și a compartimentelor mașini a fost utilizată de clasa următoare 4 portavioane moderne tip *Illustrious*. Puntea blindată este cea care l-a salvat pe *HMS Illustrious* de la scufundare în urma bombardamentelor Luftwaffe din ianuarie 1941 și apoi a atacurilor japoneze tip kamikaze din anul 1945. Blindajul pentru protecția bordului și a punții a dus însă la sacrificarea efectivului aerian, hangarele fiind proiectate pentru port-

¹ Admiralty, *Memorandum on Naval Air Policy*, vol. I, DNAD Naval Staff, National Archives ADM 116/4030.

² ADM 186/96, Admiralty Handbook, Aircraft Attack and Defence.

avioanele de acest tip³ în medie cu 33-36 avioane de luptă, mult prea puțin față de portavioanele japoneze din clasa *Shōkaku*, cu 66 de aparate la bord sau de cele americane din clasa *Essex*, cu 90 ! *HMS Ark Royal* a fost primul portavion britanic înzestrat cu un catarg telescopic articulată în centrul postului de pilotaj pentru luminile de navigație, model preluat ulterior de celelalte clase⁴. La începutul războiului procedurile tactice ale Royal Navy pentru acțiunile în Oceanul Atlantic⁵ prevedeau ca avionul odată apunat să fie adus imediat în hangar și să nu fie parcat pe puntea de zbor, după modelul american, pentru a se evita coroziunea din cauza expunerii constante la apa de mare și pentru a se reduce riscul pierderii rezultate din accidente la apunare, deși acest lucru încetinea însă ritmul operațiilor aeronavale⁶.

Construit la șantierele navale *Cammell Laird & Co.* din Birkenhead-Anglia, între anii 1935-1938, noul portavion avea o lungime totală de 244 metri și putea dezvolta viteza maximă de 31 de noduri (57 km/oră). Înscris în anuarul flotei britanice în 16 decembrie 1938, *HMS Ark Royal*, sub comanda căpitanului Arthur J. Power, a servit în unele dintre cele mai active teatre de operații navale din cel de-Al Doilea Război Mondial, participând de la declanșarea ostilităților cu Germania, în cadrul Force "K", la căutarea în Atlanticul de Sud a cuirasatului german de buzunar *Admiral Graf von Spee*, apoi la campania din Norvegia și la distrugerea flotei franceze în baza de la Mers El-Kébir. De asemenea, a fost utilizat în Marea Mediterană, în bătălia de la Spartivento (1940) contra flotei italiene, dar și la atacul de la Dakar-Senegal, împotriva navelor franceze⁷. În 26 mai 1941, *HMS Ark Royal*, sub comanda căpitanului Loben Edward Maund, a jucat un rol cheie în scufundarea cuirasatului german *DKM Bismarck*, de 41.700 t, atunci când o torpilă lansată de un avion *Fairey Swordfish* Mk II, un biplan cu carlingă deschisă decolat de pe puntea sa și care putea atinge viteza de zbor de 218 km/oră, prin norii de furtună și ploaia torențială, pilotat de Slt. John William C. Moffat din escadronul 818 Fleet Air Arm (FAA), i-a lovit și avariat ambele cârme lui *Bismarck*, obligându-l să navigheze în cercuri mari și să devină inguvernabil. Deși cuirasatul german dispunea de un hangar pentru patru hidroavioane de tip *Arado 196*, iar pe punte mai încăpeau două, ce puteau fi lansate de catapulte care utilizau aerul comprimat și macarale pentru scoaterea din mare, acestea au fost avariate în urma duelului de artilerie cu cuirasatul *HMS Prince of Wales*, astfel că *Bismarck* nu a putut utiliza împotriva atacatorilor forța sa aeriană, datorită defectării mecanismelor de catapultare⁸. A doua zi, în 27 mai 1941, după torpilarea sa, *Bismarck* a fost ajuns din urmă de cuirasatele britanice *HMS King George V* și *HMS Rodney*, și fiind grav avariat s-a sabordat la ora 10.39 !

³ Olimpiu Manuel Glodarenco, *Operațiuni aero-navale în anii celui de-al Doilea Război Mondial*, Craiova, Editura Sitech, 2012, p. 318.

⁴ Mike Rossiter, *Ark Royal: The Life, Death and Rediscovery of the Legendary Second World War Aircraft carrier*, London: Corgi Books, 2007, p. 49.

⁵ Admiralty: Vice Admiral S.J. Meyrick, CB, RN, *FAA Tactics and Equipment. Observations on Draft Memorandum* dated 24 February 1937, ADM 116/4030.

⁶ O.M. Glodarenco, *op. cit.*, p. 318.

⁷ Admiralty: *Combat report extract for No. 803 Squadron, Mers-El-Kebir Action*, dated 6 July 1940 (National Archive ADM/166).

⁸ William Jameson, *Ark Royal: The Life of an Aircraft Carrier at War 1939-41*, Cornwall: Periscope Publishing, 2004, p. 307.

Menționat frecvent în prima pagină a ziarelor de-a lungul a doi ani de război, echipajul portavionului *HMS Ark Royal* a reușit câteva performanțe notabile: onoarea de a doborâ primul avion german din cel de-Al Doilea Război Mondial, un hidroavion *Dornier Do 18*, din cadrul *Küsten-fliegergruppe 506*, în 26 septembrie 1939, deasupra Mării Nordului, a revenit pilotului Lt. Bruce S. Mc Ewen⁹ și observatorului B.M. "Horse" Seymour, de pe un bombardier în picaj *Blackburn B-24 "Skua"* (*Pescăruș-arcic*), cu matricola A7C, decolat de pe puntea lui *HMS Ark Royal*, din cadrul escadronului naval aerian 803¹⁰. Pilotul hidroavionului german, Lt. Ernst Körner și echipajul său au fost salvați din valuri de către distrugătorul de escortă *HMS Somali* și făcuți prizonieri. După campania din Norvegia, unde a asigurat sprijin aerian pentru evacuarea trupelor aliate din Narvik și a atacat fără succes la Trondheim¹¹ crucișătorul de bătalie german *Scharnhorst* în 13 iunie 1940, portavionul *HMS Ark Royal*, sub comanda căpitanului Cedric Holland, a fost transferat în Marea Mediterană, unde a devenit nucleul Force "H" cu baza la Gibraltar, de sub comanda viceamiralului James F. Somerville¹². Aici a luat parte la atacul asupra navelor franceze de război ancorate în baza navală Mers El-Kébir, de lângă Oran, piloții săi minând canalul de acces în port și efectuând atacuri cu torpile asupra crucișătoarelor de bătalie *Dunkerque* și *Strasbourg*, pe care le-au avariat¹³.

În 2 august 1940, grupul aerian de pe *HMS Ark Royal* bombardează baza italiană Cagliari din Sardinia, apoi în 25 septembrie 1940 participă la atacul asupra cuirasatului francez *Richelieu* în Dakar-Senegal¹⁴. În 27 noiembrie 1940, ca navă de sprijin aerian în cadrul operațiunii *Collar*, este implicat în acțiunea din largul coastei Calabriei de la Spartivento/Teulada, împotriva flotei de război italiene¹⁵. Între februarie-aprilie 1941 asigură transportul avioanelor de vânătoare *Hawker "Hurricane"* ale RAF spre Malta și participă la bombardamentul naval asupra Genovei¹⁶, dar din cauza unor probleme de sănătate datorate surmenajului comandantul port-

⁹ După renunțarea în 1941 la aparatele *Blackburn "Skua"* de către Fleet Air Arm și dotarea portavioanelor britanice cu noile avioane de vânătoare *Fairey "Fulmar"*, Bruce Mc Ewen va fi promovat Lt. Cdr. și transferat pe portavionul *HMS Indomitable*, ca lider al escadronului naval 803 "Fulmar". Va fi ucis în duminica de Paști, în 5 aprilie 1942, lângă Colombo-Ceylon, în raidul celor 125 de avioane japoneze decolate de pe puntea portavioanelor *Akagi*, *Ryūjō*, *Hiryū*, *Sōryū*, *Shōkaku* și *Zuikaku*, într-un duel cu aparatele de vânătoare japoneze *Mitsubishi A6M2 "Zero"* (cf. Andrew Thomas, *Royal Navy Aces of World War 2*, Oxford: Osprey Publishing, 2007, p. 112).

¹⁰ Peter C. Smith, *Skua: The Royal Navy's Dive-Bomber*, Barnsley: Pen & Sword, 2006, p. 73.

¹¹ M. Rossiter, *op. cit.*, p. 121.

¹² ADM 234/385: FAA Official History, vol. I.

¹³ Admiralty: *Combat report extract for No. 803 Squadron, Mers-El-Kebir Action*, dated 6 July 1940 (National Archive ADM/166).

¹⁴ ADM 199/906/ 907, *Report of Proceedings Operation Menace* by Admiral Sir John D. Cunningham.

¹⁵ Admiralty, London, BR 1736, *Naval Staff History Second World War – Selected Operations Mediterranean 1940, No. 9, Action off Cape Spartivento, Sardinia*, Historical Section, London: 1957, p. 68.

¹⁶ W. Jameson, *op. cit.*, p. 241.

avionului, Cedric Holland, este înlocuit în 19 aprilie 1941 cu căpitanul Loben Edward Harold Maund, fost comandant al crucișătorului *HMS Danae* și al Centrului pentru operațiuni combinate din Portsmouth, cel care a coordonat din partea Naval Chief of Staff sprijinul aeronaval pentru evacuarea trupelor aliate de la Narvik, din timpul campaniei norvegiene¹⁷. După ce piloții săi au reușit să torpileze în 26 mai 1941 și să încetinească cuirasatul german *Bismarck*, de asemenea să ducă la bun sfârșit escortarea a trei convoaie mari spre Malta, *Tiger* (10 mai 1941), *Substance* (24 iulie 1941) și *Halberd* (26 septembrie 1941), căpitanul Maund va fi decorat în 14 octombrie 1941 cu prestigiosul ordin al Imperiului Britanic (*CBE*). În cadrul Royal Navy, portavionul *HMS Ark Royal* și-a câpătat reputația de "navă norocoasă", deoarece a supraviețuit unor atacuri extrem de periculoase, evitând la limită anihilarea, deși propaganda germană, prin oficiosul *Volkischer Beobachter* și Joseph Goebbels, a anunțat în mod incorect că a fost scufundat în câteva rânduri (!?). Astfel în 14 septembrie 1939, la ora 15.12, pe când efectua o patrulă antisubmarin în apele din apropierea coastelor scoțiene, la Rockall Bank a fost atacat de la distanța de 800 de metri de către submarinul german *U-39* (Cdt. Kpltl. Gerhard Glattes) din Flotila 6, cu trei torpile de tipul G7 cu piston magnetic, dar acestea au explodat prematur la 80 de metri de carena portavionului¹⁸. Nereușita s-a răsfrânt asupra agresorului, care a fost scufundat la ora 15.34 de bombele de profunzime lansate de către distrugătoarele din escortă, *HMS Faulknor*, *HMS Firedrake* și *HMS Fouchhound*¹⁹; alt portavion britanic *HMS Courageous*, cu un deplasament de 22.920 t, nu a avut o asemenea șansă, fiind torpilat în 17 septembrie 1939, la ora 19.50, de către submarinul german *U-29*, sub comanda Kpltl. Otto Schuhart, aflat la prima sa misiune. Portavionul *HMS Courageous* s-a scufundat în doar 17 minute, la 190 mile SV de Dorsey Head-Irlanda, în naufragiu pierind 519 ofițeri și marinari, inclusiv căpitanul navei, William Makeing-Jones.

De altfel, în timpul războiului, datorită slabei organizări a luptei submarin, portavioanele britanice destinate escortării convoaielor au devenit ținte vulnerabile pentru submarinele germane, între 1939-1942 portavioanele de flotă *HMS Courageous*, *HMS Glorious*, *HMS Ark Royal*, *HMS Eagle*, ca și cel de escortă *HMS Empire Audacity*, fiind scufundate patru din cele cinci de către torpilele submersibilelor ! În 25 septembrie 1939, pe când se afla într-o misiune de salvare a echipajului submarinului *HMS Spearfish* în Marea Nordului, alături de cuirasatele *HMS Nelson* și *HMS Rodney*, portavionul *HMS Ark Royal* a fost atacat de 4 bombardiere Ju-88 A-1 ale Luftwaffe din cadrul Kampfgeschwader 30, decolate de la baza Jever, identificate de sistemul radar de tip 79 Y instalat la bordul cuirasatului *HMS Rodney*²⁰. Un singur bombardier german Ju-88 A-1 a reușit să treacă de focul antiaerienei și să se apropie de portavionul britanic, lansând o bombă de 500 kg asupra punții de zbor,

¹⁷ M. Rossiter, *op. cit.*, p. 97-126.

¹⁸ Paul Kemp, *U-Boats Destroyed German Submarine Losses in the World Wars*, London: Arms & Armour, 1997, p. 60.

¹⁹ Helgason Guðmunder, *U-39, German U-boats of the World War II*, la: <http://www.uboat.net/> (accesat: 9 septembrie 2016).

²⁰ Cajus Bekker, *The Luftwaffe War Diaries*, London: Corgi Books, 1969, p. 75-76.

aceasta trecând din fericire pentru englezi la doar 30 de metri de babord²¹. Deși pilotul german, Lt. Adolf Francke, nu a raportat lovirea navei, un zbor de recunoaștere german a identificat mai târziu doar cuirasatele britanice și nicio urmă de portavion. De aici s-a tras concluzia că *HMS Ark Royal* a fost scufundat, ceea ce făcut ca propaganda germană să anunțe acest lucru²². Pentru a dovedi falsitatea informației, care putea să aibă un efect negativ asupra aliaților, Primul Lord al Amiralității, Winston Churchill, l-a asigurat personal pe președintele Statelor Unite, Franklin D. Roosevelt, că nimic nu este adevărat, portavionul întorcându-se la Scapa Flow în 28 septembrie și invitând atașatul naval al Ambasadei SUA la Londra să viziteze nava în bază²³. În timpul bătăliei pentru Norvegia, Home Fleet a acționat cu portavioanele *HMS Ark Royal*, *HMS Furious* și *HMS Glorious*, acestea fiind organizate într-un grup operativ de două unități, iar un portavion fiind păstrat prin rotație în rezervă la Scapa Flow. În 1 mai 1940, la ora 18.23, se produce un nou atac aerian german asupra portavionului *HMS Ark Royal*, de această dată în apele norvegiene, lângă Molde, când 12 bombardiere în picaj *Junkers Ju-87 R "Stuka"* și două *Heinkel He 111 H* au decolat de pe aerodromul Vaernes având ca țintă escadra britanică.

Șase aparate *Stuka* din *Lehrgeschwader 1/LG 1* atacă portavionul britanic cu bombe de 500 kg, Lt. Bahme, pilotul unuia dintre ele, raportând că a lovit puntea de zbor, ceea ce era neadevărat. Din nou propaganda de la Berlin a anunțat lumii întregi scufundarea portavionului, în contextul bătăliei pentru Norvegia, în care bombardierele în picaj *Ju-87 R "Stuka"* vor obține între 1-4 mai 1940, la Namsos și Narvik, rezultate apreciabile, scufundând distrugătoarele *HMS Afridi*, *Bison* (francez), *ORP Grom* (polonez) și sloop-ul *Bittern*, după ce anterior, în 17 aprilie, avariaseră grav la Stavanger crucișătorul greu *HMS Suffolk*²⁴. Germanii vor înregistra un alt succes major în campania din Norvegia după evacuarea Narvik-ului de către aliați, în 7 iunie 1940, când vor urmări și scufunda a doua zi, cu tunurile crucișătoarelor de bătălie *Scharnhorst* și *Gneisenau*, de la distanța de 24.000 de metri, distrugătoarele britanice *HMS Acasta*, *HMS Ardent* și portavionul *HMS Glorious*, cu un deplasament de 22.719 t, însă fără forța aeriană²⁵. Cel mai periculos atac aerian asupra "norocosului" *HMS Ark Royal* a avut loc în timpul bătăliei de la Spartivento (Teulada), din 27 noiembrie 1940, când 10 bombardiere trimotoare italiene *Savoia Marchetti SM 79* din Gruppo 32 Stormo – deși 9 dintre ele au fost avariate de patrula aeriană și focul antiaerienei –, au atacat la 16.30 de la mare înălțime, prin așa numita tehnică a "covorului de bombe"²⁶. Portavionul britanic a avut o mare șansă deoarece câteva bombe au trecut la 10 yarzi (9,1 metri) de puntea sa, pricinuindu-i avarii ușoare subacvatic, iar schije au lovit distrugătoarele *HMS*

²¹ W. Jameson, *op. cit.*, p. 97.

²² *Schwerpunkt bes Angriff: Der Flugzeugträger, Volkischer Beobachter*, 29 September 1939.

²³ M. Rossiter, *op. cit.*, p. 85.

²⁴ Vezi mai multe, în Geirr H. Haarr, *The Battle for Norway. April-June 1940*, Annapolis, MD.: Naval Institute Press, 2010.

²⁵ Vernon W. Howland, Captain RCN, *The Loss of HMS Glorious: An Analysis of the Action*, în "Warship International", XXXI, 2010, p. 47-62.

²⁶ Jack Greene & Alessandro Massignani, *The Naval War in the Mediterranean 1940-1943*, Frontline Books, London, 2011, p. 122.

Firedrake și *HMS Defender*, aflate în ecranul de protecție²⁷. Proverbialul noroc al portavionului britanic se va sfârși în 13 noiembrie 1941 la ora 15.41, în apropiere de baza sa din Gibraltar, când va fi lovit de o torpilă lansată de submarinul german *U-81*, pe când se întorcea din Malta. Ce s-a întâmplat ? În cadrul operațiunii cu numele de cod *Perpetual*, portavioanele *HMS Ark Royal* și *HMS Argus*, escortate de cuirasatul *HMS Malaya* (cu pavilionul viceamiralului James Fownes Somerville-CinC al Force "H"), crucișătorul ușor *HMS Hermione* și distrugătoarele *HMS Laforey*, *HMS Legion*, *HMS Lighthouse*, *HMS Gurkha*, *HMS Sikh*, *HMS Zulu* și olandezul *Isaac Sweers*, au plecat din Gibraltar în noaptea de 10 noiembrie 1941 pentru a livra 37 de avioane de vânătoare *Hawker "Hurricane" Mk II B* garnizoanei din insula Malta. Aceste aparate urmau să-și ia zborul începând cu ora 11.00, în două valuri de pe punțile lui *HMS Ark Royal* (26) și vechiului portavion *HMS Argus* (11).

Între timp, în noaptea de 11/12 noiembrie 1941 două submarine germane *U-81* și *U-205* din grupul *Arnauld* reușesc să treacă din Atlantic fără incidente prin strâmtoarea Gibraltar în Marea Mediterană²⁸. Operațiunea *Perpetual* e marcată însă de ghinion: deși ghidate de două bombardiere *Bristol "Blenheim"* ale RAF venite din Malta, din cele 37 de *Hurricane*, doar 34 ajung cu bine pe aerodromul Hal Far, unul aterizează din greșeală în Sicilia, iar alte două, datorită unor probleme tehnice, ajung în Africa de Nord ! În după-amiaza zilei de 12 noiembrie, escadra britanică primește un mesaj de la un avion de observație al RAF, care raportează un submarin inamic la NV de insula Alboran, acesta fiind germanul *U-81*²⁹. Serviciul de informații al Amiralității, NID, avertizase despre prezența unor submarine italiene între Baleare și Gibraltar, deoarece un vapor spaniol, *Castillo Oropesa*, cu un deplasament de 6.600 t a fost torpilat accidental și scufundat în golful Melilla, la V de Ceuta, în 8 noiembrie 1941³⁰. La ora 15.00, un avion de cercetare italian semnalează escadra britanică – formată dintr-un cuirasat, două portavioane, crucișătoare și distrugătoare care navigau cu 15 noduri la N de Alger, pe un curs de 270°. Mesajul acesta va fi recepționat la ora 21.20 și de comandantul submarinului *U-81*, Kapitanleutnant Friedrich Guggenberger, atunci când se ridică la suprafață³¹. În noaptea de 13 noiembrie, la ora 04.13, sonarul distrugătorului *HMS Legion* raportează o explozie necunoscută cauzată probabil de explozia prematură a unei torpile, iar veghea dă imediat alarma³². Era submarinul german *U-205* (Cdt. Kpltl. Franz-Georg Reschke), care lansase trei torpile spre portavionul britanic, dar acestea ratează ținta, deoarece navele alarmate schimbaseră cursul. La indicația comandantului navei, Loben Maund, de pe puntea lui *HMS Ark Royal* își iau zborul în zorii zilei 6 aparate *Fairey "Swordfish"* cu misiunea de patrulă antisubmarină. La 08.17, viceamiralul Somer-

²⁷ W. Jameson, *op. cit.*, p. 239.

²⁸ Lawrence Paterson, *U-Boats in the Mediterranean 1941-1945*, Annapolis, MD.: Naval Insitute Press, 2007, p. 63.

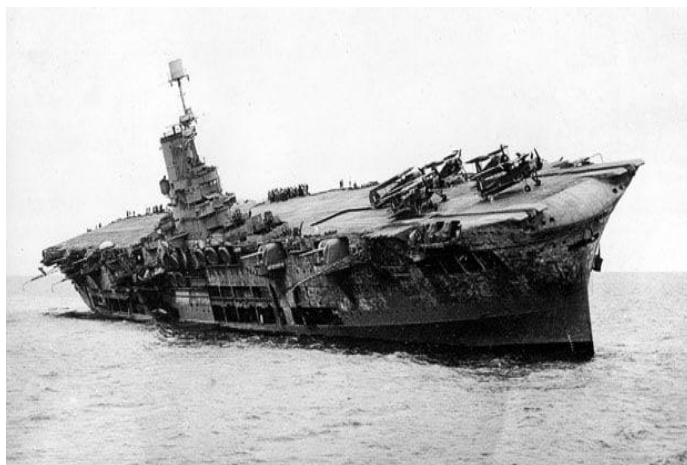
²⁹ *Wolfpack Arnauld-Wolfpacks-German U-boat Operations*, la: <http://www.uboa.net/> (accesat: 13 septembrie 2016).

³⁰ Din informațiile de arhivă ale MARICOSOM, în acea perioadă, italienii dispuneau în zonă de șase submarine. Unul dintre acestea, *Dandolo*, torpilase din greșeală cargoul spaniol *Castillo Oropesa*, la V de portul Ceuta, crezând că este o navă a aliaților.

³¹ L. Paterson, *op. cit.*, p. 64.

³² M. Rossiter, *op. cit.*, în special capitolul "Target Ark", p. 316-344.

ville, comandantul Force "H", transmite prin radio escortei un mesaj de vigilență maximă, deoarece în zonă au fost semnalate submarine³³. La ora 15.00, aflat în careul 9.652, la coordonatele 36° 15' N - 04° 54' V, comandantul submarinului *U-81*, Kpltl. Friedrich Karl "Fritz" Guggenberger, 26 de ani, identifică de la înălțimea periscopului escadra britanică: un cuirasat din clasa *Revenge* sau *Malaya*, un port-avion din clasa *Ark Royal*, un altul din clasa *Furious* (în realitate *HMS Argus*), patru distrugătoare în față pe un curs de 40° și alte trei în spate³⁴.



Portavionul britanic *HMS Ark Royal* torpilat și înclinat periculos spre tribord în apropiere de Gibraltar

(credit photo: telegraph.co.uk/multimedia/archive/01861)

Guggenberger apreciază că distrugătoarele care sunt în patrulă antisubmarin se află la 8.000 de metri și de asemenea remarcă în apropierea marilor nave între 15-20 de avioane care zboară în cerc la 100 de metri deasupra mării, în celule de două și trei aparate. La 15.15, Force "H" înainta în față pe aceeași linie cu *HMS Ark Royal* (Cdt. Cpt. Lauben Maund) și *HMS Malaya* (Cpt. Cuthbert Coppinger), iar anacronicul *HMS Argus* (Cpt. George Tothill Philip) venea în spate flancat de crucișătorul *HMS Hermione* (Cpt. Geoffrey Nigel Oliver); 14 aparate de zbor și nu 20, survolau gruparea navală pentru a preveni un potențial atac submarin³⁵. În acel moment, operatorul hidrofonului (sonarul pasiv) de pe distrugătorul *HMS Laforey* semnalează un contact submarin, iar escadra schimbă urgent cursul. Contactul suspect este pierdut după patru minute. Submarinul german *U-81* se poziționează pentru a lansa de la distanță torpilele asupra cuirasatului din față, în timp ce la ora 15.38 *HMS Ark Royal* naviga cu viteza de 19 noduri. La 15.40, sonarul pasiv de pe distrugătorul *HMS Legion* înregistrează un zgomot necunoscut. Erau cele patru

³³ W. Jameson, *op. cit.*, p. 337.

³⁴ *The Type VII C boat U-81-German U-boats of WWII*, la: <http://www.uboat.net/boats/u81.htm/> (accesat: 4 septembrie 2016).

³⁵ M. Rossiter, *op. cit.*, p. 329.

torpile lansate de submarinul german asupra cuirasatului *HMS Malaya*. Conform jurnalului de bord, la ora 16.37 (ora Germaniei) comandantul submarinului *U-81* a consemnat că a auzit două explozii, prima la 6 minute și 6 secunde de la lansare, a doua la 7 minute și 43 de secunde; în realitate era doar una singură³⁶, o torpilă lovind în poziția 36° 03' N - 04° 45' V portavionul *HMS Ark Royal*, la ora 15.41, exact în momentul când un aparat *Fairey "Swordfish"* apunța. O cantitate de 341 kg de exploziv detonează la impact, provocând o spărtură de 40x9 metri în coca navei, lângă bunkerele de combustibil și muniții de sub punte, protejate de blindaj, care nu sunt afectate dar circuitele electrice suferă avarii grave. Imediat după torpilare căpitanul Maund a încercat să comande o oprire completă a motoarelor, dar în lipsa comunicațiilor ordinul a ajuns în sala mașinilor cu o întârziere de 20 de minute³⁷. Între timp, datorită mișcării portavionului, spărtura din cocă s-a extins, iar *HMS Ark Royal* s-a înclinat la tribord având o bandă accentuată de 18°³⁸.

Având în vedere pierderile semnificative de vieți omenești înregistrate în cazul portavioanelor britanice scufundate, *HMS Courageous* și *HMS Glorious*, comandantul Lauben Edward Harold Maund a ordonat la 49 de minute după atac abandonarea navei de o mare parte a echipajului, care număra 1.487 de ofițeri, subofițeri, piloți, marinari, mecanici și armurieri, care au fost preluați de distrugătorul *HMS Legion*. Ordinul inițial de abandonare s-a datorat, potrivit căpitanului Maund, și lipsei energiei electrice pentru stingerea incendiilor. O altă parte a echipajului, care a inclus echipele inginerului șef Cdr. E. H. Dixon și ale Lt. Cdr. A. G. Oliver, au rămas să evalueze pagubele și să ia măsurile de control a daunelor produse. Datorită, însă, trapele lăsate deschise în timpul evacuării punților inferioare, inundarea compartimentelor de sub punte a devenit incontrollabilă³⁹. Apa răspândită în sala cazanelor a făcut ca portavionul *HMS Ark Royal*, care nu avea generatoare Diesel de rezervă, să-și piardă sursa de energie, deși la un moment dat nava stopată și-a stabilizat înclinarea⁴⁰. Între timp echipele de intervenție au reușit să repornească un cazan și să restabilească puterea pompelor în satină. Distrugătorul *HMS Laforey* și crucișătorul ușor *HMS Hermione* au venit alături de *HMS Ark Royal* pentru a-i oferi putere electrică și pompe suplimentare, iar remorcherele *HMS Thamisa* și *HMS St. Day*, sosite de la Gibraltar, au atașat la ora 20.00 o linie pentru tractare⁴¹. Inundația de sub punțile inferioare a înclinat din nou nava, care era remorcată cu viteza de 2 noduri, iar apa a ajuns în sala mașinilor și de-a lungul lățimii navei prin canalul ventilatoarelor, iar echipa de salvatori a fost forțată să închidă cazanul restaurat.

Potrivit comisiei de anchetă a Amiralității, coordonată de amiralul de flotă Sir Charles M. Forbes⁴², având ca membri pe vice-amiralul H.T. Raikes și Cpt. J.L.

³⁶ W. Jameson, *op. cit.*, vezi în special capitolul "Last Battle", p. 327-348.

³⁷ *Ibidem*, p. 338.

³⁸ <http://www.naval-history.net/xGM-Chrono-04CV-Ark20%Royal.htm/> (accesat: 11 septembrie 2016).

³⁹ W. Jameson, *op. cit.*, p. 339.

⁴⁰ M. Rossiter, *op. cit.*, p. 345.

⁴¹ W. Jameson, *op. cit.*, p. 342.

⁴² David Brown (ed.), *The Royal Navy and the Mediterranean: November 1940-December 1941*, Naval Staff Histories, vol. II, Psychology Press, 2002, p. 195.

Storey, pregătirea deficitară a personalului în controlul avariilor a făcut ca spărtura din coca navei să se extindă la 115 metri lungime, iar la ora 04.00 înclinarea de la tribord a ajuns la 27°⁴³. La ora 04.30, unghiul de înclinare al portavionului avariat a ajuns la 35°, iar echipa de 250 de tehnicieni aflată la bord a trebuit să părăsească nava deoarece căpitanul Lauben Maund a reînnoit ordinul de abandon. În 14 noiembrie 1941, la ora 06.24, *HMS Ark Royal* (în acel moment cel mai scump portavion britanic, care a costat contribuabilii cca. 3 milioane de lire sterline), s-a răsturnat, martorii oculari relatând că nava s-a înclinat la un unghi de 90°, cu chila în sus, apoi s-a rupt în două, scufundându-se la cca. 14 ore de la torpilare⁴⁴. Doar un singur membru al echipajului a fost ucis, marinarul Edward Mitchell, dar au fost pierdute toate avioanele de luptă aflate în hangare și pe punte din escadroanele 808 "Fulmar" și 816 și 825 "Swordfish", alte două escadroane 807 "Fulmar" și 812 "Swordfish", care se aflau în momentul atacului în patrula antisubmarin fiind transferate cu o zi înainte la bordul portavionului *HMS Argus*⁴⁵. Deși inițial căpitanul Lauben Maund a crezut că explozia care a zguduit portavionul *HMS Ark Royal* fără niciun avertisment era datorată unei cauze interne, deoarece nici unul dintre cele șapte distrugătoare de escortă nu raportase un contact submarin, a realizat în scurt timp că banda accentuată de 10° la tribord avea o cauză mult mai complexă. Deoarece camera tabloului electric principal s-a defectat în urma exploziei, comandantul Maund nu a putut utiliza telefoanele, radiodifuzorul și nici telegraful, așa că ordinele pentru a se inversa motoarele și încetini viteza de 19 noduri spre sala de mașini au fost trimise verbal prin curier⁴⁶. Văzând ce s-a întâmplat cu *HMS Ark Royal*, viceamiralul James Somerville, comandantul Forțe "H", care se afla la bordul cuirasatului *HMS Malaya*, a ordonat la ora 16.00 ca nava-amiral, escortată de distrugătoarele *HMS Sikh*, *HMS Zulu* și olandezul *Isaac Sweers*, să se îndrepte în viteză spre Gibraltar pentru ajutor și pentru a scăpa de un nou atac submarin. Cuirasatul *HMS Malaya* va ajunge în siguranță în baza de la Gibraltar la 18.30, iar Somerville își va transfera imediat pavilionul pe distrugătorul *HMS Sikh*, cu care se va întoarce la locul sinistrului pentru a coordona operațiunile de salvare.

Celelalte distrugătoare din escortă – *HMS Laforey*, *HMS Legion*, *HMS Lighthouse* și *HMS Gurkha* –, vor căuta cu asiduitate submarinul inamic începând cu ora 16.25, dar Friedrich "Fritz" Guggenberger, care va fi decorat cu *Crucea de Fier* pentru reușita echipajului său, dă ordin de scufundare la adâncime. *U-81* va ajunge la 162 metri adâncime și nu va face niciun zgomot pentru a nu fi depistat de către sonarele distrugătoarelor, apoi se va deplasa silențios spre N, scăpând de grenadele antisubmarin lansate de trei dintre distrugătoare. La ora 21.22 când s-a ridicat la

⁴³ W. Jameson, *op. cit.*, p. 343.

⁴⁴ În 18 decembrie 2002, la 61 de ani distanță, epava portavionului *HMS Ark Royal* avea să fie descoperită la 30 mile marine E de Gibraltar, la coordonatele 36°06'N - 04°43'V, de o expediție de arheologie submarină, comandată de BBC firmei americane *C & C Technologies AUV Hugin* din Lafayette - Louisiana. Cu ajutorul unui vehicol subacvatic autonom de tip 3000 AUV, coordonat de Daniel Warren și Rick Davey, epava lui *HMS Ark Royal* a fost descoperită la 1.066 metri (3.500 feet/picioare) adâncime, resturile navei fiind împrăștiate pe o suprafață de 0.27 kmp.

⁴⁵ D. Brown (ed.), *op. cit.*, p. 195.

⁴⁶ Kenneth Poolman, *Fortunes of War: Ark Royal*, Tempus Publishing, 2000, p. 78.

suprafață, submarinul german *U-81* era deja la 10 km distanță de escorta britanică ce-l asista pe *HMS Ark Royal* și va naviga spre coasta spaniolă⁴⁷.

Bibliografie:

Admiralty: *Memorandum on Naval Air Policy*, vol. I, DNAD Naval Staff, National Archives ADM 116/4030.

ADM 186/96, Admiralty Handbook, Aircraft Attack and Defence.

Admiralty: Vice Admiral S.J. Meyrick, CB, RN, *FAA Tactics and Equipment. Observations on Draft Memorandum* dated 24 February 1937, ADM 116/4030.

Admiralty: *Combat report extract for No. 803 Squadron, Mers-El-Kebir Action*, dated 6 July 1940 (National Archive ADM/166).

ADM 234/385: FAA Official History, vol. I.

Admiralty: *Combat report extract for No. 803 Squadron, Mers-El-Kebir Action*, dated 6 July 1940 (National Archive ADM/166).

ADM 199/906/ 907, *Report of Proceedings Operation Menace* by Admiral Sir John D. Cunningham. Admiralty, London, BR 1736, Naval Staff History Second World War-Selected Operations Mediterranean 1940, No. 9, *Action off Cape Spartivento, Sardinia*, Historical Section, London: 1957.

BEKKER, Cajus, *The Luftwaffe War Diaries*, London: Corgi Books, 1969.

BROWN, David (ed.), *The Royal Navy and the Mediterranean: November 1940-December 1941*, Naval Staff Histories, vol. II, Psychology Press, 2002.

GLODARENCO, Olimpiu Manuel, *Operațiuni aero-navale în anii celui de-al Doilea Război Mondial*, Craiova, Editura Sitech, 2012.

GREENE, Jack & MASSIGNANI, Alessandro, *The Naval War in the Mediterranean 1940-1943*, Frontline Books, London, 2011.

HOWLAND, Vernon W., Captain RCN, *The Loss of HMS Glo-rious: An Analysis of the Action*, în "Warship International", XXXI, 2010.

JAMESON, William, *Ark Royal: The Life of an Aircraft Carrier at War 1939-41*, Cornwall: Periscope Publishing, 2004.

KEMP, Paul, *U-Boats Destroyed German Submarine Losses in the World Wars*, London: Arms & Armour, 1997.

PATERSON, Lawrence, *U-Boats in the Mediterranean 1941-1945*, Annapolis, MD.: Naval Institute Press, 2007.

POOLMAN, K., *Fortunes of War: Ark Royal*, Tempus Publishing, 2000.

ROSSITER, Mike, *Ark Royal: The Life, Death and Rediscovery of the Legendary Second World War Aircraft carrier*, London: Corgi Books, 2007.

SMITH, Peter C., *Skua: The Royal Navy's Dive-Bomber*, Barnsley: Pen & Sword, 2006.

⁴⁷ Mai multe despre acțiunile submarinelor germane și în special ale lui *U-81*, vezi: Eberhard Rössler, *The U-boat. The Evolution and Technical History of German Submarines*, London: Cassell Military, 2002, dar și versiunea în lb. germană, *Die Torpedos der Deutschen U-boote*, Mittler & Sohn Verlag, Hamburg, 2005.