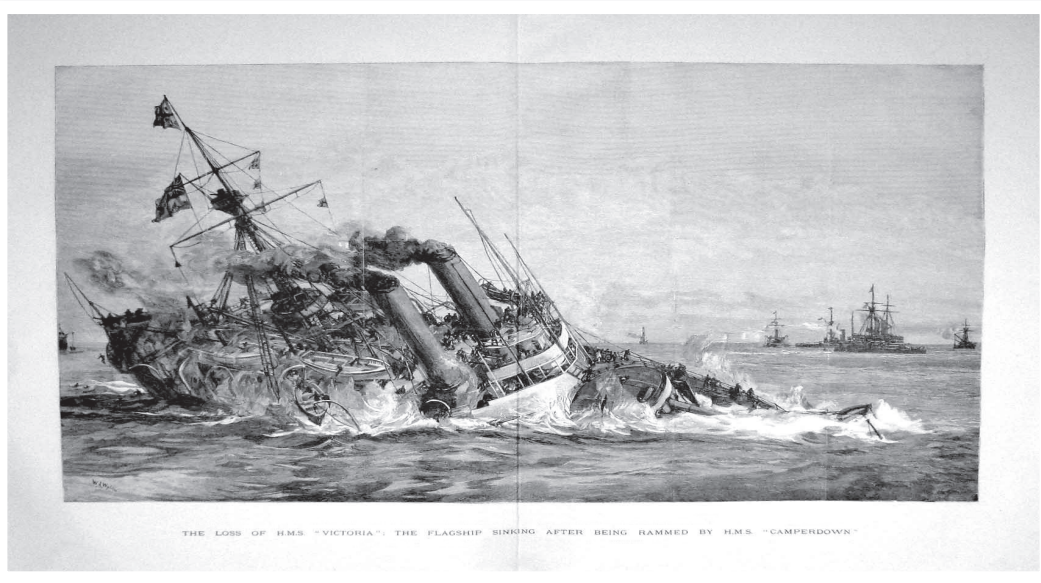


EL DÍA QUE FALLÓ EL VICEALMIRANTE INFALIBLE

Erwin Frederick Rivadeneira*

En un día soleado de junio de 1893, con visibilidad perfecta y mar calma, dos acorazados de la Flota Británica del Mediterráneo se abordaron, causando el hundimiento en menos de 15 minutos del HMS "Victoria", buque insignia, y serios daños en el HMS "Camperdown". Junto al Victoria, 358 hombres de su dotación, incluido el Comandante en Jefe de dicha flota, fallecieron en el hundimiento.



Bastante se ha escrito sobre conceptos de mando y ejemplos de liderazgo de comandantes y almirantes, muy dignos de imitar, que sirven como orientación y guía a los oficiales más jóvenes. Sin embargo, es también muy interesante analizar un ejemplo de lo contrario, lo que no se debe hacer, lo que puede ser tanto o más enriquecedor que los buenos ejemplos.

En un día soleado de junio de 1893, con visibilidad perfecta y mar calma, dos acorazados de la Flota Británica del Mediterráneo, en aquella

época probablemente la fuerza naval más poderosa de cualquier Marina, se abordaron, causando el hundimiento en menos de 15 minutos del HMS "Victoria", buque insignia, y serios daños en el HMS "Camperdown". Junto al "Victoria", 358 hombres de su dotación, incluido el Comandante en Jefe de dicha flota, fallecieron en el hundimiento, quizás el más grave *blue on blue*¹ de la historia naval ocurrido en tiempos de paz. ¿Cómo pudo ocurrir esta colisión en condiciones aparentemente tan favorables?

* Capitán de Corbeta.

1. "Azul sobre azul": Ataque involuntario o por error sobre fuerzas propias. También llamado "fuego amigo".

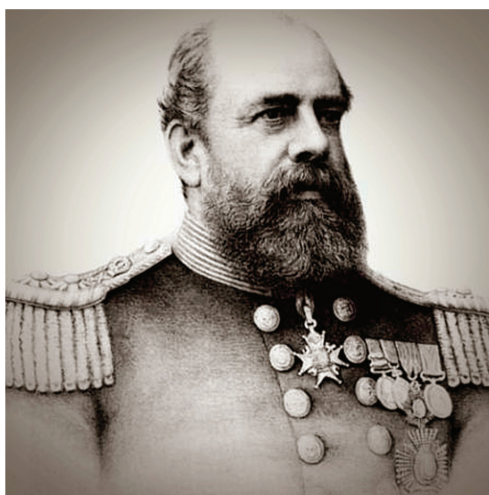
Analizaremos la historia del Vicealmirante de la Marina Real Británica Sir George Tryon, un oficial excepcionalmente brillante, considerado infalible, previo a haber cometido tal vez el único error de su carrera naval. Su complicada personalidad impidió que sus subordinados pudieran detener la cadena de errores que terminó en la fatídica colisión.

El Vicealmirante Sir George Tryon

A diferencia de muchos en su época, George Tryon no necesitó de contactos familiares ni de riqueza para iniciarse en la carrera naval. Posteriormente su dedicación, sumado a su extraordinaria capacidad intelectual y disciplina le permitieron adquirir rápidamente los conocimientos necesarios para dominar muchas materias y ascender rápidamente, sobresaliendo de esta manera entre sus compañeros.

Estuvo en diversos puestos embarcado y en tierra, tanto en Inglaterra como en el extranjero, incluyendo al mando de varias unidades y la participación en acciones bélicas durante la Guerra de Crimea. Su última destinación, con el grado de vicealmirante, fue al mando de la Flota Británica del Mediterráneo. Para él, toda su vida era la Marina.

Tryon buscaba llevar a cabo su trabajo de manera tan eficaz y competente como para probar que cualquiera que se le pudiera comparar era



■ Vicealmirante Sir George Tryon.

inferior. Sin embargo, debido a su reputación y a su personalidad tan fuerte y dominante, era igualmente admirado y respetado como temido, creándose un problema ya que ninguno de sus oficiales, por elevado que fuera su grado, se atrevía a discutir las órdenes de una persona así.

En la práctica, la mayoría de las personas pensaban que llegar a discutir con George Tryon era inútil o era arriesgarse a sufrir una humillación pública al quedar como tonto o incapaz y creían que lo mejor era simplemente obedecer o esperar sus órdenes con tranquilidad. Al mismo tiempo que Tryon intentaba probar a sus oficiales, ellos se sentían atemorizados en mostrar sus incapacidades y se limitaban a esperar que Tryon dijera exactamente qué y cómo se debía hacer, ya que para el almirante parecía haber una sola manera correcta de hacer las cosas, *la de él*.

La Flota Británica del Mediterráneo

Al asumir el mando de la Flota del Mediterráneo en septiembre del 1891, el Almirante Tryon no quedó totalmente conforme con el estado de su Flota y se dedicó a introducir nuevas ideas y a poner a prueba los sistemas existentes. Éstos habían funcionado hasta entonces, pero Tryon siempre estaba disconforme e inquieto y pensaba que aún se podía mejorar, por lo que su mente estaba en permanente actividad buscando métodos para mejorar la eficiencia de sus buques y de sus hombres.

El Almirante Tryon era considerado un maestro en las evoluciones tácticas de flota, a las cuales él daba gran importancia. Con su gran capacidad para intentar la innovación, George Tryon creó un sistema personal de telecomunicaciones que él llamaba "TA" (Tryon Approach). Este sistema no implicaba señales detalladas, sino la idea general de "siga a su líder", mediante la cual debía ser posible ejecutar rápidamente maniobras complejas con unas pocas señales simples, las cuales en esos tiempos consistían solamente en banderas, destellos o semáforo, debido a que aún no se empleaba la radiotelegrafía sin hilos. El propio Tryon escribió: "*es muy importante ejercitar la Flota desde el punto en que los manuales de instrucción no dan información... sería una gran ventaja si una*

flota pudiera ser maniobrada con rapidez sin tener que esperar una serie de repeticiones de señales.” Aunque éstas parecían excelentes ideas, no eran muy tranquilizadoras para sus subordinados, que en adelante deberían enfrentar una serie de maniobras y evoluciones de flota sorpresivas sin señales, Tryon izaría la señal “TA” en su buque insignia y el resto de la flota debía adaptarse a sus movimientos.

En Londres, los almirantes conservadores estaban perplejos e indignados con este nuevo sistema. El famoso periódico británico *The Times* publicó que el nuevo sistema “no era sólido en teoría y era peligroso en la práctica” pero nadie se animó a decirle directamente al Almirante Tryon que podía estar equivocado.

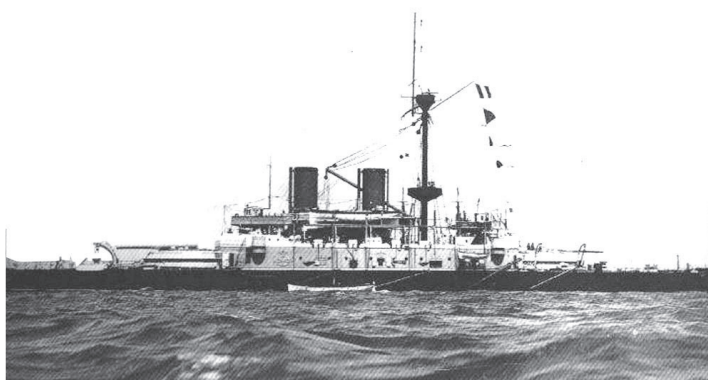
El segundo comandante de esta Flota era el Contralmirante Albert Hastings Markham. El Almirante Markham tenía una buena carrera y había servido en varias unidades, al mando de algunas de ellas y mucho tiempo en el extranjero, en donde sirvió ocho años en la estación británica en China, combatiendo piratas, además de algunos años en Australia y en la exploración del océano Ártico. Su vida no estaba limitada a la Marina, destacaba también por su espíritu de explorador, escritor y su interés en la arqueología y la observación de aves. De pensamiento científico y carácter más bien tranquilo, algunos lo describían como nervioso, complaciente y conservador, más bien dedicado a mantenerse ajeno a los problemas y a no contradecir a sus superiores. Sus trece meses en la Flota del Mediterráneo, con Tryon como superior directo, habían resultado ser prácticamente una pesadilla, manteniéndolo permanentemente bajo excesiva presión y stress, especialmente en las maniobras y evoluciones, en las cuales Markham frecuentemente no podía manejar de manera adecuada. Las constantes y complicadas pruebas a las que era sometido él y la flota, fallas y dificultades que Tryon le criticaba

constantemente, no siempre eran efectuadas en privado.

Nadie pareció darse cuenta de lo peligrosa que podría llegar a ser esta poco sana relación de mando entre el comandante en jefe y su segundo comandante para la Flota del Mediterráneo Británica.

Dos de los buques más importantes que componían esta flota, encargada de mantener abiertas las principales rutas marítimas entre Gran Bretaña y la India, siempre amenazadas por la Marina francesa e italiana, eran el HMS “*Victoria*” y el HMS “*Camperdown*”.

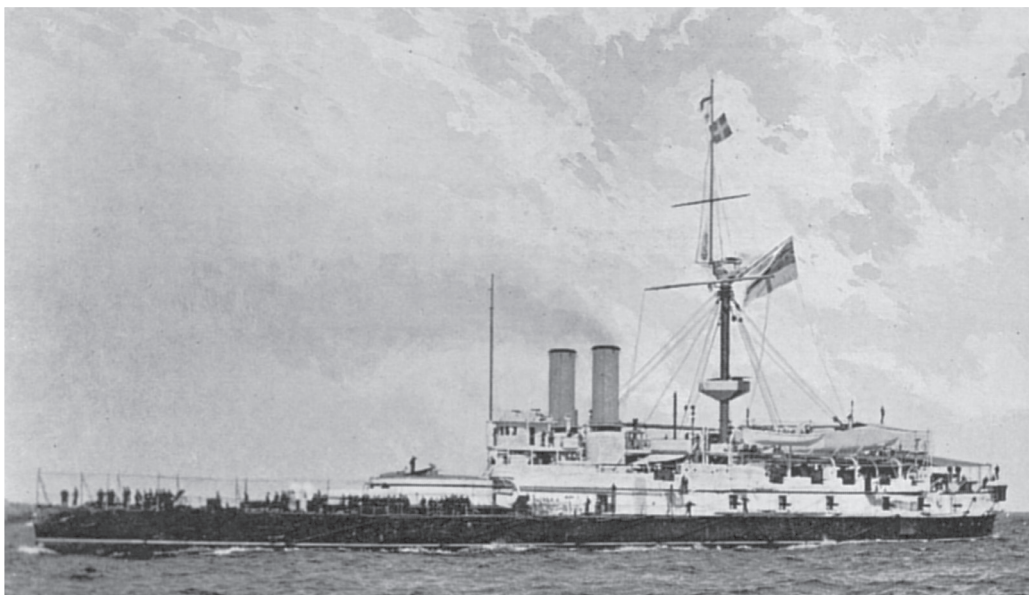
**Camperdown,
1889**



■ HMS “*Camperdown*”, 1889.

El HMS “*Victoria*”, que izaba la insignia del Almirante Tryon, era un buque moderno de diseño innovador en aspectos de propulsión, protección y potencia de fuego. Con un desplazamiento de 11.200 toneladas, su armamento principal era una torre doble a proa con gigantescos cañones de 16,25 pulgadas (413 mm), nunca instalados en otras unidades previamente. Por su aspecto y su condición de navegación en cualquier circunstancia de tiempo, en que se veía aparentemente encabuzado (hundido de proa), era conocido junto a su gemelo el HMS “*Sans Pareil*”, como el “par de zapatillas”.

Por su parte el HMS “*Camperdown*” tenía un desplazamiento levemente inferior de 10.600



■ HMS "Victoria", 1887.

toneladas, era un poco más antiguo y con un armamento más pequeño en calibre consistente en dos torres dobles de 13,5 pulgadas, montadas equilibradamente una proa y la otra a popa. Es muy importante mencionar que ambos acorazados contaban también con un arma considerada obsoleta, pero que todavía se pensaba podía llegar a ser útil en combate, el espolón.

La colisión

El 22 de junio de 1893, once buques de la flota, ocho acorazados y tres cruceros, zarparon de Beirut, Líbano, como parte de su entrenamiento anual de verano y efectuaron diversos ejercicios de entrenamiento, como para sacarse con un golpe fuerte y violento el relajo de varios días en puerto. Esta navegación incluía, entre otros, ejercicios de evoluciones y como broche de oro, al final de la navegación de esa jornada, su comandante en jefe tenía intenciones de efectuar un espectacular fondeo simultáneo de los buques frente a Trípoli, también en Líbano.

El calor era casi insoportable, convirtiendo el interior de los buques en un horno, apenas

aliviado por casi todas las claraboyas y las puertas abiertas que ventilaban levemente el ambiente.

Los once buques navegaban en dos columnas paralelas, la división de estribor con seis unidades iba encabezada por el "Victoria" con el Vicealmirante Tryon a bordo y la de babor, con los otros cinco buques, era liderada por el "Camperdown" con el Contraalmirante Markham a bordo.

En algo poco común a su estilo, que deliberadamente evitaba dar a conocer sus intenciones por adelantado, Tryon explicó la maniobra de fondeo a su Jefe del Estado Mayor y al comandante del buque insignia. Para conseguir el fondeo simultáneo, las unidades debían efectuar un cambio de rumbo de 180 grados, por lo que Tryon dispuso efectuar una caída de ambas columnas hacia el interior de la formación, es decir, la división de Tryon a babor y la de Markham a estribor. La distancia entre cada columna, de acuerdo a lo dispuesto por el comandante en jefe, era de seis cables (1.200 yardas). El Jefe del Estado Mayor, Comandante Thomas Hawkins Smith analizó rápidamente que el diámetro táctico² de los buques involucrados era de cuatro cables (800 yardas) por lo que se

2. Diámetro táctico: Es la distancia lateral en la curva evolutiva de un buque entre el rumbo inicial de avance y el rumbo opuesto, es decir, el rumbo inicial más 180 grados.

necesitaban al menos ocho cables para poder efectuar la maniobra y diez cables para hacerla con seguridad... lo impensable había ocurrido... ¿El almirante se había equivocado? ¿Habrá confundido el diámetro táctico con el radio? ¿Estaba haciendo una prueba a sus subordinados? ¿Se daría una contraorden en el último minuto? Hawkins Smith se atrevió a sugerirle al almirante que eran necesarios al menos ocho cables de distancia entre las columnas para poder efectuar la maniobra. Tryon se sintió levemente molesto por la sugerencia, aunque pareció asentir con la respuesta... "deberían ser ocho cables".

Minutos más tarde el Almirante Tryon dispuso que a través del oficial de señales Lord Gillford, se izaran las señales dispuestas para la maniobra, diferentes para cada división:

- "Segunda división (Camperdown), cambiar curso en sucesión 16 puntos de compás (180 grados) a estribor manteniendo el orden de la flota."
- "Primera división (Victoria), cambiar curso en sucesión 16 puntos de compás (180 grados) a babor manteniendo el orden de la flota."

El Comandante Hawkins Smith se sobresaltó. La señal que se ordenaba mantenía la distancia entre las columnas en seis cables. De inmediato consultó con el oficial de señales respecto a lo resuelto por el almirante en relación a que debían ser ocho cables, pero él le confirmó que el almirante había dicho seis cables y mostró un papel en el cual estaba escrito solamente el número "6", el cual el vicealmirante le había entregado para despejar toda duda. Hawkins Smith se arriesgó a volver a cuestionar la orden, pero a través del oficial de señales, quien se hizo de valor y consultó a Tryon "¿Debe ser la distancia de 8 o de 6 cables, señor?" Esta vez el Comandante en Jefe de la Flota del Mediterráneo, visiblemente molesto, contestó secamente "¡Déjelo en 6 cables!". No era posible contradecir más a un hombre con el prestigio, reputación y complicada personalidad de Tryon, seguramente él tenía la solución para el problema.

La señal fue izada en el buque insignia y uno a uno los buques comenzaron a izar el gallardete de respuesta a media asta indicando que habían visto la señal. Aunque cualquiera de los Comandantes

podía haber impedido la orden de ejecución de la maniobra, ya que tenían dudas de cómo la ejecutarían los buques en cabeza de cada división, suponían que su infalible almirante sabía cómo, por lo que ordenaron izar dicho gallardete a tope, indicando que habían comprendido la señal y estaban listos para ejecutarla. Excepto el "Camperdown", que aún lo mantenía a media asta.

El Contraalmirante Markham y el comandante del buque, Capitán de Navío Charles Johnstone, comprendieron de inmediato que la maniobra era sumamente peligrosa y que si ambos buques cabezas de división caían al mismo tiempo la colisión era inevitable. De todos modos había algunas maneras de evitar un abordaje. Por ejemplo, si la división de Tryon efectuaba la caída con menos grados de caña, el "Victoria" podría virar más abierto y pasar por la banda de babor, rojo con rojo, del "Camperdown" o también era posible que la segunda división, la suya, cayera levemente a babor para abrir la distancia lo suficiente para hacer la caída al interior de la formación en forma segura o por último, nada fácil con un comandante en jefe como George Tryon, habría que contestar al buque insignia que no se comprendía la señal.

Mientras en el puente del "Camperdown" se consideraban estas posibilidades, la flota continuaba acercándose a la costa, objeto iniciar la maniobra prontamente. Tryon estaba impaciente y hablaba en voz alta ¿por qué el "Camperdown" no cumple las órdenes? ¿Qué le pasa a Markham? Molesto, ordenó izar las banderas de distintivo de llamada del "Camperdown", lo cual representaba una fuerte llamada de atención al buque señalado, y simultáneamente enviar una señal dirigida directamente al "Camperdown"; ¿qué está usted esperando?" Esa era la bofetada final para el Almirante Markham, toda la flota podía ver la humillación pública que él era objeto. Debía cumplir la orden de inmediato y cruzar los dedos para que nada grave fuera a ocurrir. Se izó a tope el gallardete de respuesta y el buque inició la caída a estribor.

Por su parte, y al mismo tiempo, el "Victoria" iniciaba su caída a babor... el escenario para el desastre estaba listo.

El Capitán de Navío Maurice Bourke, comandante del "Victoria", al ver que ambos buques se comenzaban a acercar peligrosamente

comentó en voz alta que se estaban acercando mucho al *"Camperdown"*. Después sugirió a Tryon que debían dar atrás con el eje de babor para hacer más cerrada la caída, sin obtener respuesta. George Tryon parecía estar ausente, absorto en su fallida cinemática. Sin atreverse a dar órdenes a su propio buque sin el consentimiento de Tryon, dos veces más tuvo que preguntar al almirante si podía dar atrás para obtener a modo de susurro una respuesta... "de atrás", la cual fue dada al instante junto con la orden de cerrar los mamparos estancos, pero ya era tarde...

En el *"Camperdown"*, el Contraalmirante Markham y el comandante Charles Johnstone ordenaron dar atrás con la máquina de estribor y cerrar los mamparos estancos. Los buques estaban casi directamente apuntando sus proas y acercándose a nueve nudos. En algún momento se pensó en cambiar la caña, pero el reglamento de choques y abordajes indicaba claramente que ante esta situación su buque debía seguir cayendo a estribor y el *"Victoria"* cambiar la caña a estribor, sin embargo este último seguía cayendo a babor y la colisión era ya inevitable...

En algún momento Tryon pudo distinguir claramente a los oficiales en el puente del *"Camperdown"* y les gritó con las manos a manera de bocina "dé atrás". Segundos después la proa del *"Camperdown"* chocó violentamente con la amura de estribor del *"Victoria"*; el espolón, haciendo exactamente la acción para lo cual fue diseñado, penetró el casco del *"Victoria"* a casi cuatro metros de profundidad, a quince metros de la roda del *"Victoria"*, bastante a proa del buque, produciendo de esta manera una gravísima avería. El golpe se sintió violentamente a bordo de los buques y los dejó casi detenidos. Los matalotes de popa respectivos y los demás buques debieron maniobrar decididamente para no abordar a los buques en cabeza de cada división, aún así el *"Nile"* pasó a menos de 45 metros del *"Victoria"*, el *"Inflexible"* a 150 metros y el *"Edinburgh"* a una distancia similar del *"Camperdown"*.

El *"Camperdown"* dio atrás y se separó del *"Victoria"*, dejándole un agujero abierto en el casco de una superficie de nueve metros cuadrados por la que entraba muy rápidamente el agua.

Varias unidades de la flota comenzaron la maniobra de arriado de los botes para acercarse al

"Victoria", pero el Almirante Tryon en su segundo y último error, considerando que la avería, por ser tan a proa, no comprometía seriamente la flotabilidad de la unidad, ordenó devolverse a los botes y dar avance proa al sur para acercarse a aguas más bajas, objeto en caso fuera necesario varar el buque. Sin embargo, por su desequilibrado diseño, con pesado armamento a proa, y en una condición de navegación no estanca, el *"Victoria"* estaba perdido. La dotación intentó cerrar los mamparos estancos y cuanta puerta o claraboya pudo, también intentó colocar un pallette de colisión sobre la avería, pero todas estas acciones no tuvieron éxito por la rapidez del hundimiento y la fuerte escora a estribor. Cinco minutos después de ocurrida la colisión, el castillo estaba completamente bajo el agua, entrando ésta por todas las puertas, escotillas y claraboyas que aún estaban abiertas, para finalmente entrar por las portas de los dos grandes cañones, lo que sumado a la condición dando avance a media fuerza en que se encontraban las máquinas, aceleraron el hundimiento por la proa.

Apenas se pudo alcanzar a dar la orden de abandonar el buque y a los trece minutos de la colisión, el HMS *"Victoria"*, aún con las hélices girando, se hundió de proa para quedar enterrado en el fondo a 150 metros de profundidad en forma completamente vertical. Con él, 358 marinos británicos se fueron al fondo incluido el Vicealmirante Sir George Tryon, a quien se le escuchó decir "todo es mi culpa". A pesar que todos los que estaban en el puente junto a él sobrevivieron, Tryon no hizo ningún esfuerzo por salvarse. Para él, literalmente, toda su carrera naval, su prestigio y su vida se hundieron bajo sus pies.

Mientras el resto de las unidades rescataba sobrevivientes, el *"Camperdown"* con casi 3.000 toneladas de agua en su interior y hundido de proa, se alejaba gravemente averiado en dirección a puerto, donde pudo ser salvado.

La investigación del incidente

Ante la gravedad del accidente se ordenó de inmediato una Corte Marcial para investigar el hundimiento del HMS *"Victoria"*. Ésta se llevó a efecto en Malta a bordo del HMS *"Hibernia"* y fue

dirigida por el nuevo Comandante en Jefe de la Flota del Mediterráneo, el Almirante Sir Michael Culme-Seymour, quien tuvo la complicada misión de aclarar las causas del accidente, impartir justicia y recuperar la confianza de la Flota.

En el análisis de los acontecimientos, en los cuales fueron interrogados decenas de testigos, entre ellos Markham, Hawkins-Smith, Bourke, Johnstone y Gillford, se pudo establecer que la principal causa de la colisión fue la errónea orden dispuesta por el Vicealmirante Sir George Tryon.

En resumen, la Corte obtuvo cinco conclusiones:

- Que la colisión se produjo por una orden dada por el Almirante Tryon.
- Que después del accidente se había hecho todo lo posible para salvar el buque y a su dotación.
- Que ni el Comandante Bourke, ni ningún otro miembro de la dotación del “Victoria” eran culpables.
- Que a pesar de determinarse que el Contralmirante Markham debió haber cuestionado la orden dada por su Comandante en Jefe, hubiese sido fatal para los intereses del servicio haberlo culpado por obedecer una orden directa de su superior.
- Que no se pudo obtener la razón técnica por la que se hundió el “Victoria” tan rápidamente.

La más complicada y polémica de las conclusiones era claramente la relacionada con cuestionar órdenes dadas por los superiores cuando éstas implican riesgos innecesarios. No se debía sancionar al Almirante Markham por obedecer órdenes, para no poner en riesgo la disciplina; pero por otra parte no era aceptable exculpar a un oficial de un desastre por obedecer ciegamente órdenes claramente peligrosas. Esto también hubiese implicado en diversos niveles de responsabilidad al Jefe del Estado Mayor, a los comandantes de los buques involucrados y a sus oficiales de guardia, e incluso a los comandantes de los otros buques, que dieron por comprendida la orden e iniciaron la fatal maniobra. En aquella época la duda igual quedó en el aire... ¿Era deber de un oficial cuestionar una orden peligrosa?

Para entender que se pensaba de ello en aquellos tiempos, el Duque de Cambridge,

Comandante en Jefe del Ejército Británico, lo planteó de la siguiente manera: *“Últimamente mucho se ha dicho de la libertad que se da a los inferiores para cuestionar y desobedecer las órdenes de un oficial superior. La disciplina debe ser la ley y debe prevalecer, es mejor equivocarse siguiendo las órdenes que equivocarse en oposición a las mismas.”*

Es más, el propio comandante del “Victoria”, uno de los principales acusados, señaló al ser interrogado: *“La crítica abierta a un superior no corresponde a la verdadera disciplina”* y a pesar de haber perdido su buque, no fue responsabilizado del accidente.

Algo que sí resultó damnificado con el desastre fue el casi nunca probado “Tryon Approach”, el intento de restablecer la iniciativa de los tiempos del Almirante Nelson, por lo que la Marina Real Británica continuó operando con poca iniciativa en sus mandos subordinados y necesitando órdenes detalladas y muy precisas que durante la Primera Guerra Mundial permitieron, gracias a la obediencia casi ciega, falta de iniciativa y a errores en las señales, famosos escapes de la flota alemana en Dogger Bank y Jutlandia.

Lección aprendida

Al recordar la historia del Vicealmirante Tryon y del hundimiento del HMS “Victoria”, no podemos dejar de darnos cuenta que absolutamente nadie, por muy antiguo y brillante que sea o por tener un prestigio y una reputación de infalible, está exento de cometer errores y es nuestro deber, en el nivel que corresponda a cada uno, apoyar, asesorar, sugerir e incluso cuestionar algunas órdenes cuando puedan implicar riesgos innecesarios para el personal o el material.

Para eso es fundamental que los oficiales y todos los mandos, tengan una actitud favorable con sus subordinados, de manera que ellos se sientan con la confianza suficiente para plantear, guardando el debido respeto y las formas, sus observaciones, sugerencias y objeciones a una orden que puede no ser completamente correcta.

Esa era exactamente la principal carencia del Vicealmirante George Tryon, un hombre que no le gustaba, o más bien no aceptaba, ser cuestionado

o examinado por sus subordinados, a quienes parecía ser una persona inalcanzable.

Además, la respuesta que se debe dar a estas sugerencias o cuestionamientos siempre debe ser correcta y deferente, evitando dejar como tonto o inepto, ni menos humillar, a quien la formuló. Otra importante carencia del Almirante Tryon.

¿En qué momento se dio cuenta el almirante de su error? Nunca podremos saberlo con certeza, pero probablemente fue antes de iniciarse la desastrosa maniobra. Sin embargo, Tryon, aparentemente preso de su propio ego y reputación, no podría reconocer haber cometido un error ante sus subordinados, por lo que tenía que mantener su resolución inicial hasta el fatídico final. Esta incapacidad para reconocer errores pareciera ser otra grave carencia de George Tryon.

No debe dejar de mencionarse la importancia de tener una equilibrada relación entre el

comandante y su segundo comandante. El claro desequilibrio que existía en la Flota Británica del Mediterráneo en 1893, con un comandante con un mando y personalidad dominante absolutamente sin contrapeso, fue otro factor que también contribuyó a la colisión entre el "Victoria" y el "Camperdown".

Aunque posiblemente el día de hoy una situación tan extrema, en que el temor a desobedecer o cuestionar una orden claramente riesgosa, que finalmente condujo al desastre, dada por un almirante sobresaliente que todos (incluido él mismo) pensaban que no se podía equivocar, y que además no permitía cuestionar sus órdenes, como la acontecida en aguas del Mediterráneo en 1893, no debería producirse. Para esto, debemos estar siempre atentos a evitar propiciar el ambiente que pudiera sentar las bases de la ocurrencia de una situación similar.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. Regan, Geoffrey (1995). *Blue on Blue, a History of Friendly Fire*. Avon Books.
2. Regan, Geoffrey (1993). *The Guinness Book of Naval Blunders*, Guinness Publishing Ltd.
3. Verlinden, Vic (2010). *Admiral Tryon's Blunder*. *Sportdiving Magazine*, June/July 2010.
4. Kent, Barrie (2001). *Flag Signalling at Sea*. *Proceedings, The Flag Institute, XIX International Congress of Vexillology*, York, England.
5. McIntyre, Donald (1977). *The Victoria and Camperdown Catastrophe*. Historical Times Ltd, London.
6. Wikipedia (2013). *HMS Victoria (1887)*. Disponible en: [en.wikipedia.org/wiki/HMS_Victoria_\(1887\)](http://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Victoria_(1887)), acceso el 05-07-2013.
7. Wikipedia (2013). *George Tryon*, Disponible en: en.wikipedia.org/wiki/George_Tryon, acceso el 05-07-2013.