

PARTE DE ACCIÓN SOBRE LA INCURSIÓN DOOLITTLE DESDE EL USS *HORNET*

Javier YUSTE GONZÁLEZ
Licenciado en Derecho



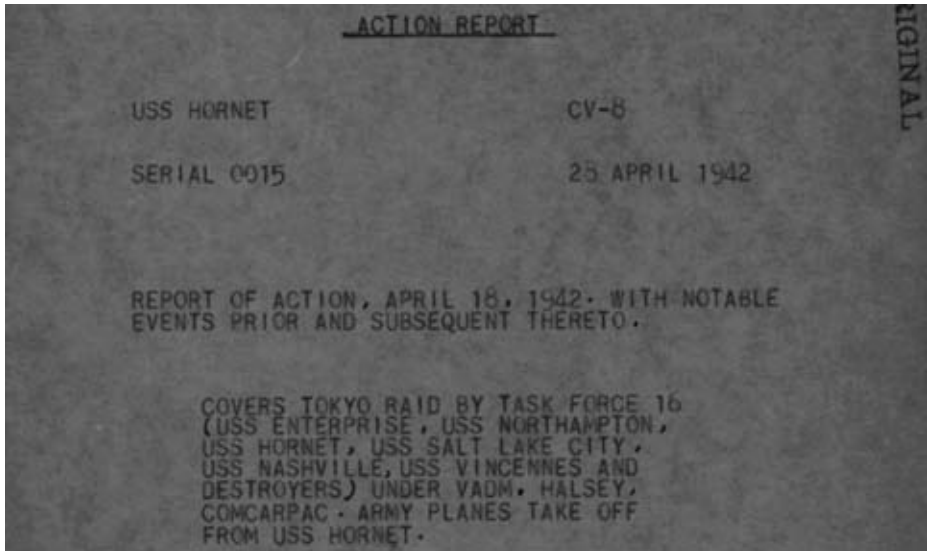
ENTRO de la cronología de la Segunda Guerra Mundial, la audaz operación del teniente coronel Doolittle es reseñada como la primera reacción ofensiva por parte de los Estados Unidos de América en su obligada entrada por la puerta grande en una contienda cuyas llamas consumían el mundo entero.

No obstante, ciertos historiadores ponen el razonado reparo de que la primera reacción contra el enemigo nipón la llevaron a cabo aviadores voluntarios americanos, los cuales ya volaban mucho antes del ataque a Pearl Harbor bajo el pabellón de la China nacionalista —formados en los escuadrones AVG 1 y AVG 2 (1), denominados Adams & Eves y Panda Bears—. Dicha venganza se llevó a cabo en los cielos de Asia continental el 20 de diciembre de 1941. Aquellos pilotos fueron bautizados por la prensa de su país como los *Flying Tigers* una vez conocida su exitosa operación de aborto de un bombardeo sobre Kunming (2).

Pero no vamos a entrar en discusiones a la hora de determinar esta etapa de la guerra. Por el contrario, mi intención es volver la mirada hacia Doolittle y sus hombres, hacia sus *B-25* trincados sobre la cubierta del portaaviones USS *Hornet*. A una misión que podía considerarse suicida, descabellada... pero que acabó siendo un revulsivo moral para la sociedad civil y militar estadounidense. Una misión llena de curiosidades y peligros. Aun sobreviviendo a la respuesta de las defensas antiaéreas y de los cazas enemigos en territorio del

(1) *American Volunteer Group* (Grupo Voluntario Americano).

(2) Hacia dicha localidad se dirigía, procedente de Hanoi, una *Hikotai* (formación de 10 unidades de bombardeo, flanqueadas por otras 10 de caza y escolta), compuesta, principalmente, por bombarderos medios *Kawasaki Ki-48* (código aliado: *Lily*) de la Fuerza Aérea del Ejército Imperial japonés. El informe oficial revela un total de cuatro *Lily* abatidos y la frustración total del plan enemigo.



Detalle de la portada del Parte de Acción.

Japón, había que sumar a la ecuación la incertidumbre, a pesar del compromiso del generalísimo Chiang Kai-shek sobre la real colaboración de diferentes pistas de aterrizaje ubicadas cerca de la costa china bañada por el mar Amarillo, o la posibilidad de precipitarse al mar por falta de combustible o, simplemente, ser apresado por las garras del enemigo (la peor opción) o también acabar muy al norte, siendo retenido durante toda la guerra por el Ejército Rojo y objeto de una anécdota bien curiosa cuando el Kremlin remitiera factura a Washington por la manutención de la tripulación rescatada de un *B-25*.

Encontré, en su momento y por cuestiones ajenas a mi voluntad inicial, el Parte de Acción redactado por el vicealmirante Marc Andrew Mitscher, comandante del USS *Hornet*, el cual he decidido traducir con mis escasas artes y ofrecerlo en el presente artículo a los lectores de nuestra REVISTA por su interés histórico.

Dicho parte reza de la siguiente manera (3):

(3) Se han respetado las palabras en mayúsculas, tal y como se redactó el parte, incluso en los nombres de los buques que, en vez de escribirlos en cursiva, se han mantenido como en el original.

Portada

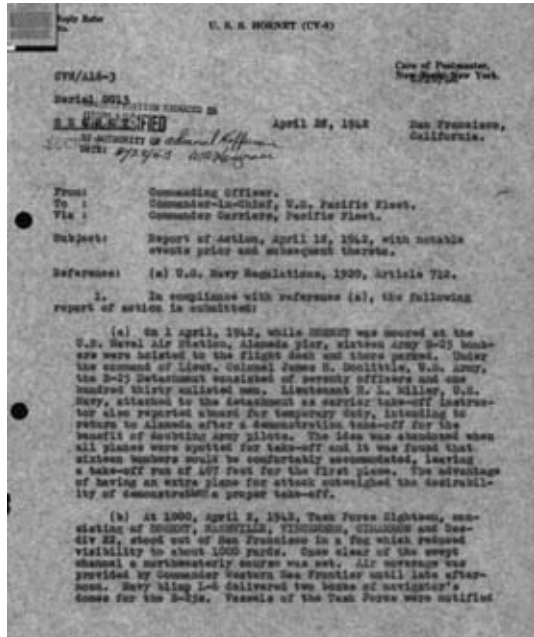
«Parte de acción.

USS HORNET CV-8.

Serial 0015 28 de abril de 1942.

Parte de acción, 18 de abril de 1942, con notables eventos anteriores y posteriores a ello.

Acerca de la incursión (sobre) Tokio (realizada) por la Task Force 16 (USS ENTERPRISE, USS NORTHAMPTON, USS HORNET, USS SALT LAKE CITY, USS VINCENNES (4) y destructores (5) bajo el mando del vicealmirante Halsey, COMPARCAP. Aviones del Ejército despegan desde el USS HORNET.»



Primera página al completo del Parte de Acción.

Parte

«Del oficial al mando.

Para el comandante en Jefe de la Flota de los Estados Unidos en el Pacífico (6).

Vía: comandante de portaaviones, Flota del Pacífico.

(4) El *Enterprise* estaba mandado por el capitán de navío George D. Murray, transportando los escuadrones VB-6, VF-6, VT-6 y VB-3. El *Northampton*, el *Salt Lake City*, el *Vincennes* y el *Nashville* se encontraban bajo el mando del almirante Raymond A. Spruance. El *Hornet*, al mando de Mitscher, además de los 16 B-25, contaba con los escuadrones VF-8, VB-8, VS-8 y VT-8.

(5) Los destructores que acompañaron a los acorazados, cruceros y portaaviones fueron el USS *Balch* DD-363, USS *Fanning* DD-385, USS *Benham* DD-397 y USS *Ellet* DD-398, que componían la División de Destructores 12 (DESDIV 12) al mando del capitán de navío Edward P. Saber; y USS *Gwin* DD-433, USS *Meredith* DD-434, USS *Grayson* DD-435 y USS *Monssen* DD-436, que componían la División de Destructores 22 (DESDIV 22) al mando del capitán de fragata Harold Holcomb. A la formación se unieron los petroleros USS *Sabine* AO-25 y USS *Cimarron* AO-22, además de los submarinos USS *Thresher* SS-200 y USS *Trout* SS-202.

(6) CINCPAC. Almirante Chester V. Nimitz.



Dotaciones de los B-25 en la cubierta del USS *Hornet*. (Fuente: Navsource).

Objeto: Parte de acción, 18 de abril, 1942, con notables eventos anteriores y posteriores a ello.

Referencia: (a) Ordenanzas de la Marina de los Estados Unidos, 1920, Artículo 712.

1. De conformidad con la referencia (a), el siguiente informe de acción es presentado:

- (a) El 1 de abril, 1942, cuando el HORNET estaba amarrado en la Estación Aero-naval de los Estados Unidos, muelle Alameda, 16 bombarderos B-25 del Ejército (7) fueron izados sobre la cubierta de vuelo y

(7) En concreto eran B-25B procedentes del 17.º Grupo de Bombardeo Medio y que componían los Escuadrones 34.º, 37.º y 94.º, además del 89.º Escuadrón de Reconocimiento. Estos aparatos estaban dotados de motores radiales dobles Wright R-2600-9 Double Cyclone, que podían generar 1.700 caballos en el despegue. Su tripulación se componía de cinco hombres: piloto, copiloto, navegante-bombardero, ingeniero-artillero y radioperador-artillero. Su potencia de defensa se limitaba a dos ametralladoras de .50 y a una de .30 en el morro. Podían transportar hasta 1.088 kilos aproximadamente de bombas, contando con una autonomía de 2.000 millas a una velocidad de 300 millas por hora y a una altitud de 15.000 pies.

allí situados. Bajo el mando del teniente coronel James H. Doolittle, Ejército de los Estados Unidos, el destacamento de los *B-25* consistía en 75 oficiales y 130 reclutas. El teniente H. L. Miller, Marina de guerra de los Estados Unidos, fue incorporado al destacamento como instructor de despegues desde portaaviones además de presentarse a bordo por deber temporal, con la intención de regresar a Alameda tras una demostración de despegue para el alivio de los indecisos pilotos del Ejército (8). La idea fue abandonada (9) cuando todos los aviones fueron dispuestos para el despegue y se constató que 16 bombarderos podían ser acomodados confortablemente, permitiendo una carrera de despegue de 467 pies (10) para el primer avión. La ventaja de tener un avión extra para el ataque pesó más que la conveniencia de mostrar un adecuado despegue.

- (b) A las 1000, 2 de abril, 1942, la Task Force 18, formada por el *HORNET*, *NASHVILLE*, *VINCENNES*, *CIMARRON* y la *DÉSDIV 22*, se destacó de San Francisco bajo una niebla que reducía la visibilidad a unas 1.000 yardas. Una vez superado el canal dragado se puso rumbo noroeste. Cobertura aérea proveída por el comandante de la Frontera Marina Occidental hasta última hora de la tarde (11). El dirigible de la Marina *L-6* entregó dos cajas con domos de navegante para los *B-25*. Los buques de la Task Force recibieron notificación (12) de la misión por semáforo a última hora de la tarde, y la tripulación de este buque fue informada por altavoz. La alegría en todas las secciones del barco fue grande con el anuncio, y la moral alcanzó un nuevo máximo de ahí en adelante hasta después del lanzamiento del ataque y de que el barco se alejara de las áreas de combate.
- (c) El 6 de abril un extraño tipo de código numérico se escucha en 3095 kcs (13), una señal fuerte (tipo de código: 69457 R 73296 R 47261 R).

(8) El parte olvida mencionar las instrucciones del capitán de fragata Stephen Jurika, que fue agregado naval en Tokio entre 1939 y 1941, el cual ofreció a las tripulaciones nociones sobre referencias geográficas, así como información sobre la ubicación de las baterías antiaéreas y sobre las tácticas que empleaban los cazas enemigos.

Asimismo, también se olvida al teniente White, oficial médico del *Hornet*, el cual dio instrucciones sobre sanidad y primeros auxilios, y la clase de navegación nocturna por los astros impartida por el oficial piloto del mismo portaaviones.

(9) Aunque el parte dice *The idea was abandoned*, seguramente se refiere a que las dudas fueron olvidadas.

(10) 142,34 metros aproximadamente.

(11) Consistió en hidroaviones Consolidated *PBY Catalina* de la Marina, protegiendo a la formación de un posible ataque submarino.

(12) Fin de la primera página del parte.

(13) Abreviatura de kilociclo, unidad de frecuencia de las vibraciones u ondas, igual a mil oscilaciones por segundo.

- Las estaciones de retransmisión japonesas fueron continuamente monitorizadas para comprobar la continuidad del programa. Ninguna desviación de sus usuales planes pudo ser considerada como una alerta de peligro cuando el HORNET estaba en la zona de combate.
- (d) Las condiciones meteorológicas fueron malas en general durante el viaje. La mar gruesa y el fuerte viento, junto con lluvia y chubascos, redujeron el peligro de ser detectados pero impidió que los aparatos de los cruceros llevaran a cabo operaciones de vuelo. En ocasiones la velocidad de la fuerza se reduce para prevenir daños estructurales en el CIMARRON. Los destructores petrolean el 8 de abril.
 - (e) El 9 de abril se recibe orden de retrasar el encuentro con la Task Force 16 hasta el 13 de abril. Se invirtió el rumbo y se redujo para cumplir (lo ordenado). Intento de petroleo al HORNET desde el CIMARRON, pero se tuvo que posponer la operación por mar gruesa. El CIMARRON pierde dos hombres que caen por la borda en el intento; uno es recuperado mediante salvavidas y sogas, el otro por el MEREDITH. Un hombre que previamente cayó por la borda desde el VINCENNES fue también recuperado por el MEREDITH de forma rápida y eficiente. El 10 de abril, el CIMARRON petroleó a ambos cruceros. El 11 de abril, rumbo 255° verdaderos, para encuentro con la Task Force 16. El 12 de abril petrolea el HORNET y se aprovisionaron los cruceros y destructores. El CIMARRON petrolea satisfactoriamente a dos destructores simultáneamente bajo condiciones meteorológicas adversas. A las 1630 LCT (14) del 12 de abril, se detectan transmisiones de radar desde los 230°, distancia de 130 millas. Contacto con la Task Force 16 a la amanecida del 13 de abril. Desde el 2 de abril hasta la reunión con la Task Force 16 no hubo contacto de clase alguna.
 - (f) Se experimentaron varias dificultades de menor entidad con los B-25 desde la partida hasta el lanzamiento. Fallos en generador, cambios de bujías, pérdidas en tanques de gas, problemas de frenos y de motor que culminó con sus traslados a los talleres del HORNET donde fueron reparados y reinstalados. Los aviones no podían ser dispuestos para el despegue hasta después del repostaje porque sus alas sobresalían por las bandas del barco. El fuerte viento encontrado (15) causa vibraciones en todos los controles de superficie. Son requeridas constantes vigilancias y rígidas inspecciones para tener la certeza de que los aviones están correctamente asegurados en la cubierta de vuelo.

(14) *Local Civil Time.*

(15) Fin de la página segunda del parte.



B-25 trincados sobre la cubierta del USS Hornet. (Fuente: Navsource).

- (g) Los *B-25* fueron dispuestos para el despegue el 16 de abril. El último avión fue enganchado sobre la rampa de popa en precaria posición. El avión líder tuvo 467 pies de pista libre para despegar.
- (h) El 18 de abril a las 0800 se recibieron las órdenes de lanzamiento para los aparatos. Las tripulaciones del Ejército, expectantes por el despegue desde última hora de la tarde, tuvieron que ser convocadas y se les dio instrucciones de última hora. Se calentaron motores, el *HORNET* aprobó al viento y a las 0825 el primer aparato (comandado por el teniente coronel Doolittle) Estados Unidos, piloto, abandona la cubierta.
- (i) Con solo una excepción, los despegues fueron peligrosos y realizados incorrectamente. Aparentemente, el estabilizador de todo atrás fue empleado por algunos de los primeros pilotos. Al llegar cada avión a la proa, con más velocidad de la requerida, el piloto pudo levantar y superar una peligrosa situación de baja energía, forcejeando salvajemente para picar, entonces lucharon con los controles durante bastantes millas para ganar velocidad de vuelo y más de cien metros de altitud. El teniente Miller, USN, presentó una pizarra con instrucciones



Los destructores no se alejaban de sus protegidos. La fotografía, tomada desde algún punto de la isla, muestra un estado de la mar que no fue, ni por asomo y por suerte para la discreción de la misión, la tónica a lo largo de toda la derrota. (Fuente: Navsource).

- finales para los pilotos, pero pocos las siguieron. Que el despegue podía ser realizado fácilmente mientras se realizara correctamente se mostró cuando un *B-25* rodó por la cubierta, se levantó con suavidad en un ascenso fácil y ganó altitud sin problema.
- (j) La colocación de los aviones sobre la cubierta de vuelo fue rápida y bien realizada. Un controlador perdió un brazo al apoyarlo sobre una hélice de un *B-25*. Un fuerte viento sobre los cuarenta nudos y una fuerte marejada provocaron que el *HORNET* cabeceara violentamente, encapillando en ocasiones aguas verdosas sobre la proa humedeciendo la cubierta de vuelo. El tiempo total para el lanzamiento de los dieciséis bombarderos fue de 59 minutos. Promedio de intervalo (entre aparatos) de 3.9 minutos (16).
 - (k) Desde el 13 al 16 de abril, pocos sucesos de anotación ocurrieron; el tiempo continuó duro y turbulento, con escasa visibilidad en general, lo cual contribuyó al éxito de la misión. El *ENTERPRISE* mantuvo patrullas aéreas. Navegando rumbo oeste.

(16) Fin de la página 3 del parte.

- (l) El 17 de abril todos los buques pesados fueron aprovisionados y los petroleros y destructores fueron despachados. Tras el repostaje, los cruceros y los portaaviones continuaron con su avance hacia poniente a varias altas velocidades (20-25 nudos). A las 2000 posición de 17 de abril: Lat: 38°-33'N; Long. 157°-54'E. A las 0310 del 18 de abril se hace contacto por radar con un objeto desconocido, a una distancia de 3.100 yardas por el través. A las 0313, se modifica el rumbo por TBS a 350° T (17). A las 0411 se tocó zafarrancho de combate y el rumbo se modificó de nuevo hacia el oeste. A las 0507 se aproa hacia el viento para el lanzamiento de los aviones del ENTERPRISE. A las 0522 se cambia el rumbo hacia 270° T. A las 0633 se cambia el rumbo hacia 220° T. A las 0738 se avista un barco patrulla enemigo de alrededor de 150 toneladas rumbo 220°, distancia 20,000 yardas (18). A las 0748 se cambió el curso a 270° T. A las 0755 el NASHVILLE abrió fuego sobre el patrullero que estaba siendo también bombardeado y ametrallado por aparatos del ENTERPRISE. La embarcación se mantenía a flote mostrando la proa; el NASHVILLE se ubicó tras ella para destruirla. Posición a las 0800, del 18 de abril: Lat. 35°-26'N.; Long. 153°-27'E. A las 0800 se recibió la orden por parte del COMTASKFOR 16 (19) para lanzar los bombarderos. A las 0803 se aproa al viento y se prepara para el lanzamiento; a régimen de 22 nudos, rumbo 310° T. Tripulaciones al mando de los aparatos y el destrincado de los aviones consume gran cantidad de minutos. A las 0825 se lanzó el primer B-25 (piloto teniente coronel Doolittle). Segundo aparato lanzado 7 minutos después. Los lanzamientos se discutieron previamente. El último bombardero se lanza a las 0920, tras lo cual el HORNET invierte el rumbo hacia 090° T y se une a la formación. A las 1100 se recibe la noticia de que el contacto con avión enemigo ha sido realizado por el Japonés a las 0830 (tiempo-10) en nuestra posición aproximada en ese momento. A las 1107 el NASHVILLE se une (a la formación). Aparatos del HORNET se preparaban para su lanza-

(17) 350° verdaderos.

(18) Se trataba del *Nitto Maru*, sampán de pesca reconvertido. Formaba parte de la 5.^a Flota de la Armada Imperial y del sistema de alerta temprana de protección del territorio metropolitano japonés. Consiguió radiar la posición de la fuerza atacante, aunque la reacción defensiva no fue coordinada a tiempo.

Fue objeto de una desastrosa muestra de puntería por parte de los bombarderos en picado Douglas *Dauntless* SBD y de los cazas F4F *Wildcats* que intervinieron, por no decir de la artillería principal del *Nashville*, la cual, tras 29 minutos y alrededor de 900 cañonazos, logró echar a pique la frágil embarcación enemiga. Por supuesto, el vicealmirante Halsey solicitó explicaciones, entre otros, al propio comandante del *Nashville*, capitán de navío Craven por tan galopante miopía.

(19) Comandante de la Task Force 16 vicealmirante W. F Halsey.

miento. A las 1115 se lanza el 8 VF (20). A las 1410 se avista una pequeña embarcación enemiga a 15,000 yardas por la amura de babor. El NASHVILLE procede y destruye ese barco. A las 1425 un VSB (21) del ENTERPRISE se estrella fuera de su cubierta cuando las operaciones de vuelo se estaban llevando a cabo. El NASHVILLE recoge al personal del avión. A las 1445 se anuncia lluvia sobre Japón a través de una retransmisión en japonés e inglés. No se avistó en ningún momento avión enemigo alguno (22). Los puestos de combate se mantuvieron durante todo el día (23).

- (m) Lo que quedaba de viaje de regreso se realizó sin incidentes (24) excepto por la pérdida de un VSB —ambos tripulantes fueron avistados al hundirse— uno con el avión y otro inconsciente al lado de este (25). Se entra en Pearl Harbor a la mañana del 25 de abril.

2. El oficial al mando desea declarar que la moral de la tripulación estuvo excepcionalmente alta. Todos los oficiales y hombres cumplieron con su deber de forma completamente satisfactoria. Ninguna persona resaltó o fue digna de mención especial, y no hay razón para la censura. La moral estaba un poco baja después de que el peligro de un ataque aéreo hubiera disminuido; una mayoría de los oficiales y hombres se sentía completamente sorprendida porque no se contemplara más acción contra las bases enemigas, y obviamente se sentían defraudados. Se considera que los ataques han de realizarse tan frecuentemente como sea posible mediante misiones de incursión para mantener la moral y las «ganas de acción» en un alto nivel.

3. El empleo de submarinos en conjunción con un ataque sería muy valioso (26). Podrían cubrir la retirada de la fuerza atacante y eliminar las embarcaciones

(20) Escuadrón de cazas 8, compuesto por U S Navy *Grumman F-4 Wildcat*.

(21) Bombardero explorador que cayó en esta acción al ser alcanzado por metralla. Otro aparato resultó dañado conforme al Diario de Guerra del USS *Enterprise*.

(22) Tomando como apoyo el Diario de Guerra del USS *Enterprise*, se detectó un contacto con un avión que acabó siendo amigo.

(23) Fin de la página 4 del parte.

(24) Se produjeron varios accidentes de diversa entidad en las cubiertas de vuelo por mar gruesa el día 19.

(25) *April 21, 1942 2310 (CGT) 1110 (LWT) HORNET plane landed in sea bearing 267 and about 10,000 yards from ENTERPRISE; plane sank, personnel not recovered.* Diario de Guerra del USS *Enterprise*.

(26) Los submarinos *Trout* y *Thresher*, en vanguardia, vigilaban las aguas al este de Honshu antes de la llegada de la Fuerza Expedicionaria, realizando varios ataques. Así el *Trout* torpedeó sin éxito dos pequeños cargueros el 9 de abril. Mismo resultado obtuvo al día siguiente al lanzar sus torpedos contra otra embarcación, hasta que el día 11 logró alcanzar un mercante de dimensiones nada desdeñables, pero sin llegar a hundirlo.

Por su lado, el *Thresher*, que patrullaba la zona de Inubo Saki durante el despegue de los *B-25*, también erró al tratar de hundir un mercante de 10.000 toneladas el día 10, aunque consiguió



Un B-25 despegando por última vez desde la cubierta del USS *Hornet* (fuente Navsource). Como detalle y curiosidad, se puede apreciar en la fotografía como los miembros de las Fuerzas Armadas (cuadrante derecho) aún portaban el casco Brodie o «Doughboy» (M-1917) de la Primera Guerra Mundial, antes de que se impusiera, prontamente, el US M-1, creado el mismo año 1941.

de patrulla en seguimiento de la fuerza atacante, permitiendo a esta alcanzar un punto de lanzamiento más favorable sin ser descubiertos.

M. A. MITSCHER.»

Así termina el parte firmado por el vicealmirante Mitscher, compuesto de cinco páginas mecanografiadas y dividido en tres epígrafes diferenciados en los que, al igual que en la mayoría de los documentos oficiales de la Marina de los Estados Unidos durante este periodo —y que pueden ser consultados con total tranquilidad gracias a la Ley de Libertad de Información—, la brevedad y la concisión son sus notas predominantes. Como bien han podido apre-

una presa en Yokohama de 5.000 toneladas. Entonces, se vio en la obligación de huir al ser descubierto por un cazasubmarinos, y es que su dotación casi no lo cuenta.

Ambos submarinos reportaron lo sorprendente que les resultaba que no hubiera respuesta naval contra la Task Force 16.

ciar los lectores, la relación del propio parte en sí detalla de forma específica los hechos más destacados de la operación sin entrar en profundidad.

El escrito en sí no guarda, en ciertos momentos, mucha coherencia cronológica, saltando de un día a otro en cuanto a los hechos que se describen en sus líneas. En algunos momentos resulta un tanto mareante para el lector, sensación que igual comparten conmigo algunos de los que hayan llegado a este punto.

Se podría comentar también la ausencia de información explícita acerca del éxito en sí de la incursión, como bien podrían haber sido las retransmisiones y las comunicaciones enemigas o de los aparatos desplegados tras el lanzamiento. Incluso se aprecian carencias sobre las mejoras que podrían aplicarse a una operación de este tipo, ya que el parte no va más allá del interés por la participación de unidades submarinas para abrir y cerrar el paso de la Fuerza expedicionaria. Datos «olvidados» que, sin duda, serían recogidos en otros tantos informes de inteligencia de la Marina y del Ejército por parte de los diferentes responsables de sus áreas. Informes que aún no han podido caer en mis manos.



BIBLIOGRAFÍA

Para la realización de este artículo me he servido de las siguientes fuentes:

AA. VV.: *America in WWII*. November-December 2010. Number four, volume six (USA).

CLAYTON K. S. Chun.: *The Doolittle Raid 1942, America's first strike back at Japan*. Ilustrado por Howard Gerrard. Osprey Publishing, USA, 2006.

<http://www.destroyerhistory.org/>

<http://www.navsource.org/>

<http://wwiarchives.net/servlet.jsessionid=D374741EBA7DC64B95E3BB32A17E90F2>

Si desean contactar con el autor de este artículo, pueden hacerlo a través de su blog *El Navegante del Mar de Papel*, <http://navegantedelmardepapel.blogspot.com/>