

## Operaciones de bombarderos pesados

Por el General de Brigada LA VERNE SAUNDERS  
Del Ejército de los EE. UU. (Retirado).

(De *Military Review*.)

La importancia de operaciones iniciales, su planeamiento y ejecución, son generalmente olvidadas al obtenerse la victoria. Creo que esto se aplica a la guerra en el Pacífico, y muy especialmente a las operaciones de 1942. Los hombres que participaron en las campañas de aquellos días críticos nunca olvidarán esas experiencias.

Cuando se declaró la guerra contra las naciones del Eje, se decidió lanzar primero todos nuestros recursos contra Alemania y derrotarla. Toda nuestra movilización industrial, producción y adiestramiento fueron dirigidos principalmente contra Alemania, y secundariamente contra el Japón. Esto significaba que, a pesar de nuestra poca preparación y del largo tiempo que llevaría la producción de material y el adiestramiento de hombres, las fuerzas del Pacífico recibirían sólo una ínfima cantidad de abastecimientos, equipo y personal. Tuvimos que someternos a uno de los principios de guerra: economía de fuerzas.

La derrota que infligimos a la Agrupación Táctica Especial (ATE) y a las fuerzas de ocupación japonesas en Midway, en junio de 1942, fué decidida por la llegada de nuestros tres grandes portaviones y sus escoltas, después de la batalla del mar del Coral y de tomar combustible en Pearl Harbour. Esto sorprendió a los japoneses, que no estaban preparados a la defensa. Nuestras fuerzas de portaviones ocuparon sus posiciones a tiempo, al noroeste de Midway, en la mañana del 4 de junio de 1942, para cambiar el curso de la batalla.

Durante la tarde del 3 de junio, nuestros "B-17" averiaron varios buques de las fuerzas de ocupación, a 670 millas al suroeste de Midway. Un "PBY" descubrió las fuerzas y radió su posición. La fuerza de ataque japonesa, compuesta por seis portaviones y otros buques de apoyo, no fué locali-

zada hasta las 4,30 horas del 4 de junio. Sin el apoyo de portaviones, es muy difícil defender una isla sin la necesaria protección y con aeródromos y facilidades limitadas, contra una fuerza tan extraordinaria como la que tenían los japoneses ese día. Midway, situada a casi 1.300 millas de Hawai, es un atolón de coral, sin facilidades suficientes para acomodar la Aviación necesaria para defenderse y al mismo tiempo para atacar al enemigo. Para protegerla contra los ataques de portaviones, es necesario patrullar las probables vías marítimas de aproximación, llevar a cabo misiones de ataque para destruir el lugar desde donde éstos provienen y tener suficientes aviones de caza para protegerla contra los aviones incursionistas. Si se destruyen o averían las defensas de la base, desaparece por completo su carácter ofensivo.

Una de las dos pistas de aterrizaje fué puesta fuera de servicio durante el ataque inicial; pero la fuerza de ataque japonesa trabó una fuerte lucha con nuestra Aviación de ataque, marítima y terrestre, que no le permitió el bombardeo de los aeródromos después del ataque inicial. No continuaré la descripción de la batalla de Midway, excepto para decir que los japoneses hicieron un uso temerario de sus portaviones, y si hubiesen continuado esas tácticas en las Salomón, se nos hubiese hecho muy difícil forzar su rendición. No obstante, sus tácticas fueron más prudentes tras de perder cuatro de sus grandes portaviones en Midway.

Los Jefes de Estado Mayor Conjunto decidieron emprender una ofensiva limitada en las Salomón, en agosto de 1942. Ya se habían comenzado los preparativos preliminares de esta operación cuando surgió la batalla de Midway. Dos divisiones de Infantería de Marina (IM), con cazas con bases en tierra, bombarderos en picado, bom-

barderos torpederos y ATE de portaviones estaban alertadas para reunirse en el Pacífico Meridional. Se le ordenó a un grupo de bombarderos pesados (el 11.º) que se dirigiese al Pacífico Meridional. Nuestra fuerza, designada Fuerza Aérea Móvil Hawaiana, partió el 17 de junio vía la isla Christmas, Cantón, en el grupo de las Fénix y Nandi, en las islas Viti.

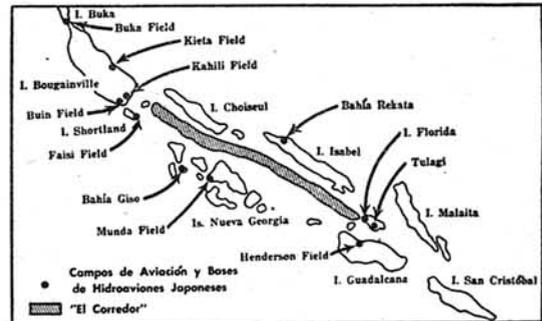
Para esta fecha se había comenzado la construcción de dos aeródromos en las Nuevas Hébridas: uno, en Efat, en el Sur, y otro, en Espíritu Santo, en el Norte. Este último estaba a 620 millas de Guadalcanal. Dudábamos de nuestra habilidad para retener la línea Viti-Nueva Caledonia-Brisbane, pues todas estas bases eran muy vulnerables. Nuestra información sobre el progreso japonés en esta zona era limitada; por tanto, al avanzar hacia esas bases de vanguardia (eran de vanguardia en esos días) tomábamos una posición muy arriesgada, pues nuestras medidas de seguridad no eran muy eficaces. Inicialmente, se asignó una escuadrilla al aeródromo de Viti, una a Efat y las dos restantes fueron enviadas a Plaines des Gaiacs, a la costa occidental de Nueva Caledonia. Grandes distancias separaban estas unidades, y los medios de comunicación eran muy deficientes.

Nueva Caledonia se halla entre Australia y las islas Viti, a 800 millas de distancia de cada una y a 400 millas al sudoeste de las Nuevas Hébridas. A nuestra llegada, el 20 de julio, se nos informó que el 7 de agosto había sido fijado como día "D", y que el Almirante Gormley, Comandante del Pacífico Meridional, a través del Almirante McCain, Comandante (Aviación) del Pacífico Meridional, deseaba que bombardeáramos Guadalcanal y Tulagi (al otro lado de los estrechos de Guadalcanal) una semana antes del día "D".

Teníamos un aeródromo improvisado en Efat a 750 millas de nuestro objetivo. No habíamos visto el mencionado aeródromo de Espíritu Santo. No contábamos con nuestro equipo orgánico ni con el personal de tierra, pues ambos habían sido embarcados en transportes, que quizá tardarían un mes en llegar. Sólo teníamos la dotación de los aviones y otro personal indispensable que transportamos en nuestros "B-17". No contábamos con unidades de Servicio de la

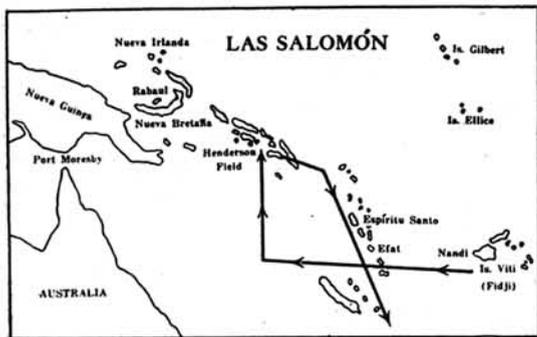
Fuerza Aérea. La situación era verdaderamente patética, pero era imperativo comenzar nuestras funciones. Millas de mar separaban nuestras bases; no teníamos instrumentos auxiliares de navegación; no teníamos nada, excepto nuestros inseparables "B-17" y el intenso deseo de luchar contra los japoneses.

Inspeccionamos el campo de aterrizaje en Espíritu Santo el 21 de julio, después de aterrizar con gran cuidado en un "B-17". Era sólo una pista de aterrizaje y no una base aérea. Los campos de aterrizaje eran contruídos en cocotales situados en un terreno relativamente plano. El cocotero crece aquí generalmente en formaciones de coral. Las palmas y la escasa capa vegetal eran movidas con niveladoras; el resto del trabajo se hizo con palas y camiones, pues el coral facilitaba su construcción. Los ingenieros realizaron una labor encomiable con el toco y escaso equipo disponible en esa fecha.



El dibujo muestra la ruta de las fuerzas de invasión japonesas en su intento de recuperar Guadalcanal en los últimos cinco meses de 1942. Era también ésta la ruta de los barcos de guerra nipones que todas las noches reforzaban la guarnición japonesa de Guadalcanal y bombardeaban Henderson Field. Distancia entre Henderson Field y la zona Buin-Faisi, 370 millas.

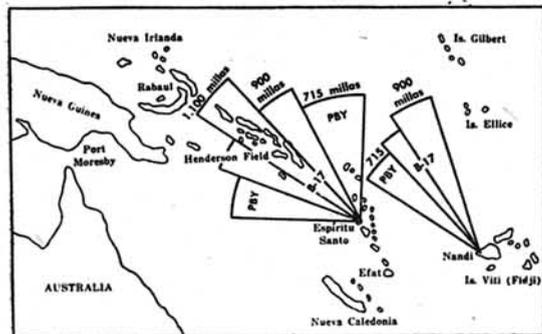
Quando miro hacia el pasado, me pregunto cómo fué posible operar con bombarderos pesados desde aquellos campos de aterrizaje, que hubiesen sido considerados peligrosos en tiempos de paz o en etapas posteriores durante la guerra. Es sorprendente lo que puede hacerse en casos urgentes. La habilidad de nuestros pilotos en circunstancias tan críticas evitó la destrucción de equipo y personal. Cuando recibimos el material y personal de ingeniería pudimos construir rápidamente pistas de aterrizaje



Ruta de las Fuerzas navales anfibas desde el 1 al 12 de agosto de 1942. Distancias aproximadas: de Nueva Caledonia a Efat, 350 millas; de Espiritu Santo a Henderson Field, 640 millas; a la zona Boin-Faise, 370 millas; de Henderson Field a Rabaul, 630 millas; de Henderson Field a Port Moresby, 890 millas.

donde había cimientos de coral. Este facilita el trabajo; es poroso, y si se cubre con macadam, es superior al hormigón. No había coral en la vecindad del primer aeródromo construido en Guadalcanal (Henderson Field), y, por consiguiente, durante las operaciones iniciales disponíamos de una pista de aterrizaje deficiente.

Pero sigamos hablando de las operaciones iniciales. Decidimos que operasen diez "B-17" desde la pista en Espiritu Santo, que era su capacidad máxima. Este campo de aterrizaje estaba situado 150 millas más cerca del objetivo. Los otros "B-17" operarían desde Efat, a 775 millas de Guadalcanal, lo que exigía que los bombarderos llevasen sólo media carga de explosivos, pues



En 1942, los reconocimientos marítimos normales requerían una superioridad en las vías de aproximación hacia las Salomón y zonas adyacentes. Esto requería muchos "B-17" y "PBV", en unión a los "B-26", de Nueva Caledonia, y los "Hudson", de Efat. Frecuentemente volaban "B-17" desde Henderson Field para reconocer la zona bien al Norte, hacia la isla de Truk.

en el otro compartimiento de bombas llevaban gasolina. ¡Imaginémonos el comienzo de una ofensiva con esta fuerza insignificante y en esas condiciones! Empleábamos un avión estratégico y se nos hacía imposible transportar su carga máxima de destrucción debido a la escasez de bases de partida. Recuérdese que nuestro personal de tierra y equipo orgánico tardó seis semanas en llegar, por lo que, entre otras cosas, escaseaban el personal y los comestibles. Adquirimos algunos de estos últimos de una Compañía de Ingenieros del Ejército y de un destacamento naval en Espiritu Santo; pero por lo general nos alimentábamos con las deliciosas y abundantes frutas nativas. A falta de equipo mecánico, llenábamos a mano los tanques de gasolina de los aviones. Los bidones de gasolina eran arrojados en la bahía y teníamos que remolcarlos hasta la orilla. Un día, durante un descenso de la marea, 10.000 bidones fueron arrastrados hacia una isla a 20 millas de distancia. Pudimos recuperarlos, pero con algunas pérdidas. La Armada nos prestó valiosa ayuda en algunas islas, pues trajo consigo todo su equipo de servicio y poseía medios marítimos adecuados. En Guadalcanal, durante los primeros meses, la IM hizo todas nuestras reparaciones.

Llevamos a cabo operaciones contra los objetivos asignados en la zona de Guadalcanal hasta el día "D". Ese día nuestros "B-17" sólo volaron en misiones de patrulla y defensa. La ATE de portaviones comenzó sus operaciones contra Guadalcanal y las cercanas islas de Florida en la mañana del 7 de agosto. La oposición fue insignificante; pero la flota nipona reaccionó inmediatamente y viniendo apresuradamente desde las zonas de Rabaul y de la isla Shortland, hostigó en tal forma a la IM, que nos les permitió descargar todo su equipo y abastecimientos. Nuestras fuerzas navales tuvieron que retirarse. Como resultado, la IM no descargó su equipo de ingeniería ni su equipo para la construcción de aeródromos. Sin defensa aérea, las tropas americanas en las Salomón quedaban desamparadas. No pudimos operar con los "B-17" desde Henderson Field hasta seis semanas después de la ocupación de Guadalcanal. A mediados de septiembre, dos o tres "B-17" hacían escala aquí para cubrir en vuelos de reconocimiento marítimo unas 600 millas

en dirección a Japón. Por algún tiempo la IM usó algún equipo capturado de los japoneses para nivelar el campo de aterrizaje y permitir la maniobra con los cazas y otros aviones ligeros, como bombarderos en picado y torpederos. La pista era bombardeada durante el día por la Aviación, y durante la noche, tanto por la artillería enemiga en las montañas como por unidades de la Armada japonesa. La defensa aérea de la isla estuvo a cargo, inicialmente, de cazas de la Armada y la IM. Una escuadrilla de cazas del Ejército (la 67.<sup>a</sup>) aterrizó en Guadalcanal el 25 de agosto. Más tarde llegaron los "P-39" del Ejército. Los "P-38", los cazas más efectivos, llegaron a Guadalcanal a mediados de noviembre, al terminar el adiestramiento de sus tripulaciones. El Ejército tenía dos escuadrillas de "B-26" en Nueva Caledonia, pero estaban adiestrándose y no prestaron servicio en Guadalcanal hasta noviembre.

La pista (Henderson) que los japoneses comenzaron antes de nuestro desembarco estaba mal situada, y con nuestro limitado equipo de ingeniería la mejoramos lo posible. Los planes requerían dos pistas para cazas y una para bombarderos; pero tuvimos que conformarnos con una, aunque tuviese cabida para sólo una tercera parte de la Aviación necesaria para la defensa de la isla. Digo isla, aunque sólo ocupamos unas cinco millas de playa y cerca de una milla hacia el interior. Las líneas del frente se hallaban prácticamente en el borde del aeródromo. Frecuentemente, soldados japoneses nos disparaban mientras despegábamos o aterrizábamos.

Los preparativos japoneses en las Salomón comenzaron en la última semana de agosto. En la zona Buin-Faise de Bougainville, en Vella Lavella, en el golfo de Kula, y en la bahía de Rekata, en Santa Isabel, los japoneses tenían bases que eran fácilmente abastecidas desde Truk y Rabaul. En septiembre, hombres y abastecimientos enemigos fueron embarcados en destructores y cruceros. Estas embarcaciones niponas zarparían desde el sur de Bougainville después de que nuestros aparatos hiciesen su último servicio de vigilancia, se retirarían de esa zona al anochecer, navegarían a gran velocidad, desembarcarían sus hombres y equipo en el Cabo Esperanza o al este de

ese lugar, cañonearían Henderson Field y regresarían antes de que nuestra escuadrilla de exploración los descubriese. Para esa hora estarían fuera del alcance de la Aviación de combate de Guadalcanal. Los "B-17" hubiesen podido evitar ese movimiento; pero no podían despegar en números suficientes desde la pantanosa pista de Guadalcanal. Por tanto, el enemigo oculto en Guadalcanal era reforzado para atacar nuestra cabeza de playa al mismo tiempo que otras tropas japonesas, apoyadas por una fuerza considerable de la Armada Imperial, se traían desde los Mandatos como una fuerza de ocupación.

Tales acciones eran posibles mientras el enemigo dispusiese de las vías marítimas que conducían al sur de las Salomón. Al perder tal dominio en las batallas de mediados de noviembre, el enemigo se vió obligado a depender del "Expreso de Tokio" únicamente para el transporte de refuerzos. Mientras tanto atacaban diariamente a Henderson Field desde Rabul, desde el aeródromo de Kahili, en el sur de Bougainville, y efectuaron varias acciones de hostigamiento contra nuestra guarnición, las cuales evitaban que las tropas conciliasen el sueño. "Oscar", un submarino, salía a la superficie todas las noches a las afueras de Lunga, hacia su reconocimiento y disparaba unos cuantos proyectiles contra Tulagi o Guadalcanal. Pasada la medianoche, un destartado bombardero bimotor, indistintamente llamado *Louie the Louse*, *Washing Machine Charlie* o *Maytag Mike* lanzaba un grupo de bombas contra la base. Más tarde, cuando recibimos equipo de bombardeo a baja altura y "radar", se varió de táctica.

Lo anterior da una idea general de las condiciones en el Pacífico meridional antes, e inmediatamente después, de la invasión japonesa. El relato que sigue se referirá mayormente a las operaciones estratégicas de nuestros "B-17".

La pista de aterrizaje no estuvo lista para operaciones de los "B-17" hasta el 20 de septiembre, aunque antes de esa fecha aterrizaron varios aviones de patrulla. En realidad, el aeródromo no satisfizo nuestras necesidades hasta 1943. Los soldados de IM maldecían los "B-17" cada vez que uno se atascaba en un cráter producido por una bomba o hacía un hoyo en la pista. En los

primeros días procurábamos no retener los "B-17" en Henderson Field más del tiempo necesario, pues éste era cañoneado todas las noches y bombardeado diariamente. La base era muy expuesta para bombarderos pesados y carecía de equipo y personal de servicio. Sin embargo, con este viejo y admirable avión teníamos que hacer diariamente 600 millas del radio de acción. Falta de protección y servicio hacía esto necesario.

La dispersión, pistas de rodadura, parques de estacionamiento y una pista de aterrizaje duradera son características indispensables de una base para bombarderos pesados. Henderson Field no poseía ninguna de ellas. Por tanto, generalmente despegábamos de Espíritu Santo por la madrugada, nos deteníamos en Henderson Field para tomar gasolina y continuábamos entonces nuestra misión. Si nuestras escuadrillas de patrullas nos radiaban la posición de formaciones enemigas situadas dentro del radio de acción de nuestras fuerzas en Espíritu Santo, nos dirigíamos directamente hacia el objetivo. Esto sucedía frecuentemente; pero teníamos que extender el radio de acción de nuestros "B-17" para lograrlo. El regreso al anochecer hacia una pequeña isla bajo las condiciones atmosféricas habituales en ese sector, y sin instrumentos auxiliares de navegación, exigía una navegación excelente.

No dábamos instrucciones finales a nuestras dotaciones antes de atacar objetivos móviles, pues todo se ejecutaba con arreglo a procedimientos uniformes reglamentarios. Quizá no sea ésta forma de operar en circunstancias normales; pero era la más fácil y expedita, aunque conociésemos las tácticas y procedimientos correctos.

Nos vimos forzados a variar nuestras tácticas y técnicas de bombardeo a las pocas semanas de estar en ese teatro de operaciones. Con raras excepciones, nuestra misión principal era el bombardeo de objetivos móviles. Habíamos participado en algunas misiones simuladas contra objetivos remolcados y contra el viejo acorazado "Utah" en Hawai antes de la guerra. Estas misiones eran generalmente realizadas en grupos. Frecuentemente se llevaban a cabo algunas misiones de escuadrillas para adiestrar a sus jefes. En otras palabras, las

misiones simuladas de la preguerra fueron proyectadas para adiestrar un número mayor de aviones que los que poseíamos en el Pacífico Meridional. Siempre teníamos objetivos que atacar, y, como dijimos anteriormente, tuvimos que practicar una *economía de fuerza*.

Las experiencias de Midway nos convinieron de que debíamos bombardear desde menos altura. Allí bombardeamos desde 10.000 a 20.000 pies de altura. Decidimos entonces emplear una formación "V" de cinco aviones contra todos los buques de superficie, ya fuesen transportes de tropas, acorazados, cruceros o destructores. Esta era nuestra formación de ataque. Necesariamente no volábamos en esta formación desde y hacia el objetivo, pues nuestra formación de defensa se componía de dos patrullas escalonadas de tres aviones cada una. Al llegar a la zona del objetivo, si la formación continuaba con seis aviones, el sexto se situaba inmediatamente detrás del vértice de la misma durante el ataque. Dimos órdenes prohibiendo que se bombardease desde una altura mayor de 15.000 pies, pues el objetivo podía evadir con facilidad el grupo de bombas lanzado por los aviones a más de esta altura.

Por lo general operábamos desde nueve a 13.000 pies, aunque el fuego antiaéreo era muy nutrido a esa altura, especialmente cuando atacábamos ATE de acorazados y cruceros.

Durante los meses de octubre y noviembre hicimos impacto en la mayoría de los objetivos. Seleccionamos los mejores jefes de patrulla, de navegantes y bombarderos para llevar a cabo nuestras misiones. Estos Oficiales adquirieron gran eficiencia en su aplicación. Como la fuerza de ataque disponía sólo de quince minutos para prepararse después de darse la alerta durante las horas del día, apenas se disponía de tiempo suficiente para dar la información a los pilotos, bombarderos y navegantes. El avión de reconocimiento, al establecer contacto con fuerzas enemigas, informaba la posición, rumbo, composición y velocidad del objetivo. Esta información, sin otras instrucciones finales, era dada a conocer al personal, e inmediatamente se iniciaba el despegue. Este era el procedimiento normal;

sin embargo, si surgía algo especial eran instruidos en la forma conveniente. Siempre había objetivos que combatir, por lo que la fuerza de ataque no permanecía en tierra durante largos intervalos. Si la posición radiada por el avión de patrulla no era exacta, la fuerza de ataque efectuaba un reconocimiento a su llegada al punto señalado. Muchos de los aviones retornaban a sus bases casi sin gasolina debido a este plan de vuelo.

Además de las misiones de ataque, teníamos que realizar otras de reconocimiento marítimo que se extendían en ciertas zonas hasta cerca de 1.000 millas. Para mantener al Comandante del Pacífico Meridional (COMSOPAC) debidamente informado de los movimientos navales enemigos, cada "B-17" con base en Espíritu Santo cubría un sector que se extendía entre cinco o seis grados, dependiendo de la visibilidad. Los dos "B-17" que hacían escala en Guadalcanal cubrían el sector extremadamente peligroso a través de la zona Buin-Shortland-Faisi, en el sur de Bougainville, y la sección septentrional de la isla en el paso de Buka. Los objetivos abundan en el extremo inferior de Bougainville, en donde la bahía de los poblados de Tonoley y Buin se hallaban al norte de la frondosa isla Shortland, y en el "corredor" que se extendía hasta Guadalcanal entre el archipiélago de Nueva Georgia y Santa Isabel y Choiseul en el Este. Tonoley, protegida por Kahili Field, recibía embarques de Rabaul, Palau y Truk, mientras que los objetivos en el "corredor" eran las embarcaciones de la Armada japonesa de todos los tipos.

Este reconocimiento era necesario para estar prevenidos contra ataques por sorpresa, especialmente ataques de portaviones, que eran los más peligrosos. No obstante, el cañoneo por un acorazado es una experiencia muy difícil de olvidar. Las patrullas deben cubrir una zona de 1.000 millas alrededor de las probables vías de aproximación enemigas hacia la isla para que la fuerza de ataque intercepte anticipadamente el ataque enemigo. Esto significa que el avión de patrulla debe hacer contacto y enviar su mensaje a la base a tiempo para que la fuerza de ataque vuele y realice su misión el día antes de la fecha del ataque enemigo. Los

ataques nocturnos no eran muy eficaces. Los portaviones, por lo regular, atacan por la madrugada para aprovechar la protección nocturna durante la travesía.

Los "B-17" y "PBV" de la Armada eran empleados en estos extensos reconocimientos. Hubo que aumentar el número de "B-17" en patrullas, pues los "PBV" no podían rechazar los ataques de los cazas nipones con tiempo suficiente para enviar un informe completo sobre su posición, especialmente en el "corredor", cerca de Bougainville, y cuando interceptaban una ATE de portaviones. Los "PBV" sólo informaban al haber establecido contacto con el enemigo, pero no daban más detalles.

En cierta ocasión un "PBV" envió un informe como sigue: "Estamos persiguiendo una formación enemiga; notifiquen a nuestros familiares." Este comentario se hizo famoso, e indudablemente indica la actitud mental de las dotaciones de los "PBV" cuando se hallaban en combate. En realidad, sufrieron lo indecible.

Un repaso de cómo empezó la guerra en el Pacífico revela que no sólo carecíamos de poderío aéreo, sino también de los servicios y bases para operar. No estábamos preparados para la guerra, y, naturalmente, pasó tiempo antes de adquirir o producir los medios necesarios. La guerra con el Japón fué una batalla por el dominio de bases. Constantemente luchamos por la conquista de bases desde donde emplear nuestra potencia aérea para acercarnos o llegar hasta el corazón del Japón.

Durante los días críticos en Guadalcanal no pudimos emplear los "B-17" en su forma más efectiva. Si hubiésemos podido operar desde allí con nuestros bombarderos tetramotores, hubiésemos eliminado todas las fuerzas aéreas y navales japonesas en las Salomón en dos semanas; las hubiésemos destruido antes de que llegasen a su punto de reunión en el sur de Bougainville, porque nuestras patrullas y ataques se hubiesen extendido 600 millas más; les hubiésemos imposibilitado el uso de estas vías marítimas de aproximación. La importancia de los tres factores que más influyen en la Fuerza Aérea: aviones, bases y dotaciones, nunca fué tan evidente.