



Hugo A Cañete

La Aviación del Cuerpo de Marines nace oficialmente el 22 de mayo de 1912. Ya desde sus orígenes, subyace en su propia concepción la misión de apoyo a la progresión de la Flota.

Tras el desastre de Pearl Harbour, numerosas unidades de las fuerzas armadas de los Estados Unidos, entre las que se encuentra la aviación del Cuerpo de Marines, sufren una penosa escasez de recursos, lo que provocará que durante los primeros estadios de la contienda, todas las fuerzas disponibles sean utilizadas en la defensa de los enclaves estratégicos.

El retorno a la misión principal de apoyo aéreo a las fuerzas terrestres no se retomará hasta muchos meses más tarde, en los que, a pesar de cometer importantes errores en cuanto a proyección estratégica, se alcanzó un éxito pleno.



Aviación de Marines durante la Segunda Guerra Mundial

Título: Aviación del Cuerpo de Marines durante la Segunda Guerra Mundial

© 2010 Hugo A Cañete



GEHM. Grupo de Estudios de Historia Militar

Maquetación: Hugo A Cañete

Foto Portada: Escuadrón de cazabombarderos Dauntless

Foto Contraportada: Piloto Bob McClurg del VMF-214

Se permite la reproducción parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo públicos siempre que sean sin ánimo de lucro y se haga la correspondiente cita de la fuente.

Grupo de Estudios de Historia Militar

www.gehm.es

info@gehm.es

Esta obra es gratuita



Siglas

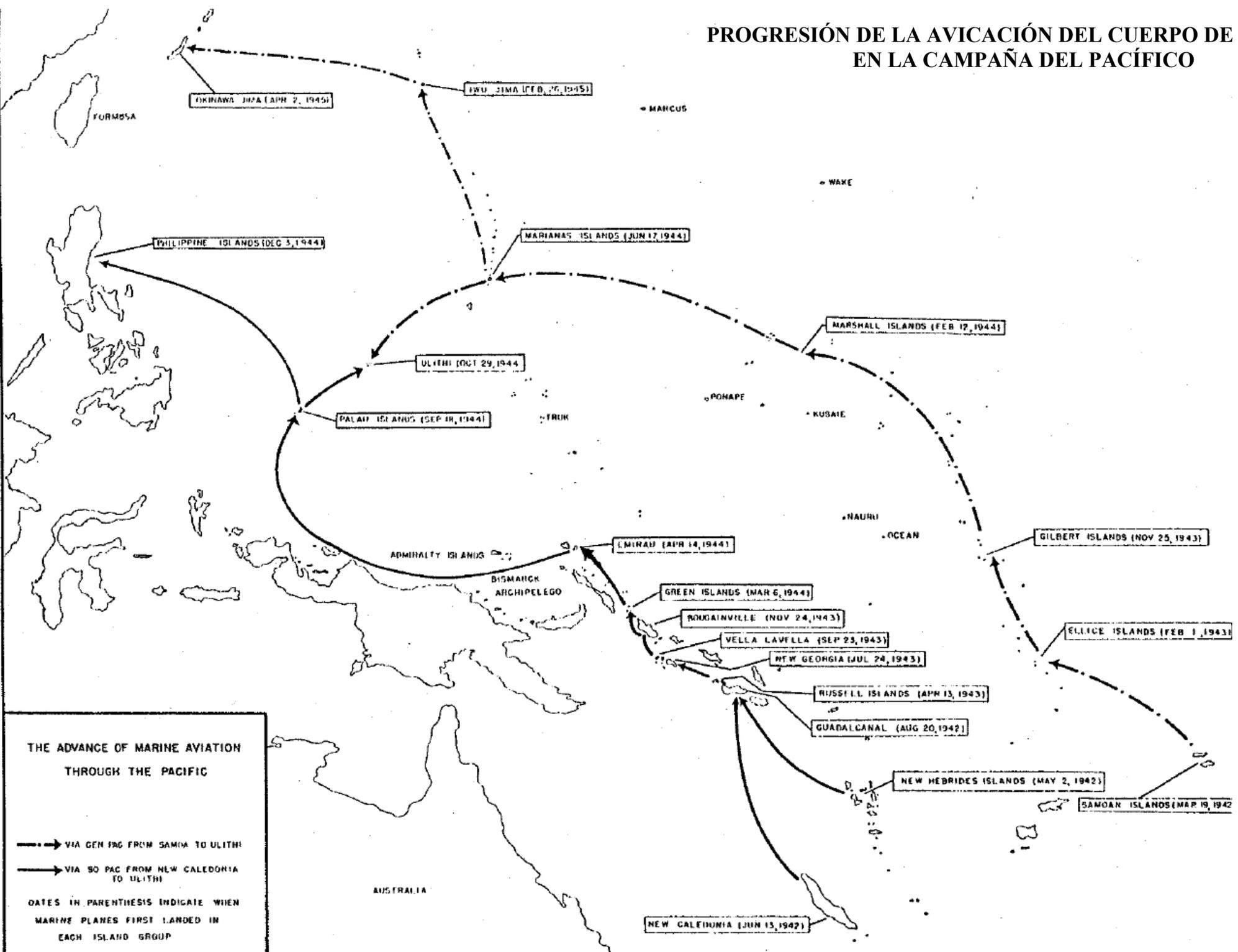
ADC	Air Defense Command, Okinawa- Mando de la defensa aérea, Okinawa	PBJ	Versión naval del bombardero B-25 Mitchell
ALP	Air Liaison Party – Grupo de Enlace Aéreo	CVE	Escort Carrier – Portaaviones de Escolta
AWS	Air Warning Squadron – Escuadrón de alerta temprana	CVS	Carrier Squadron – Escuadrón embarcado de Marines
CINCPAC	Commander in Chief, Pacific – Comandante en Jefe del Pacífico	CV	Fast Carrier – Portaaviones de ataque
ComAirNorSols	Jefe de las Fuerzas Aéreas de las Salomón Septentrionales	MASG	Marine Air Support Group – Grupo de Apoyo Aéreo de Marines
USMC	United States Marine Corps - Cuerpo de Marines de los Estados Unidos	MCVG	Marine Carrier Group – Grupo de Aviación embarcada de Marines
LFASCU	Landing Force Air Support Control Unit –Unidades de Control del Apoyo Aéreo a las Unidades de Desembarco.	TAF	Tactical Air Force – Fuerza Aérea Táctica
MAW	Marine Air Wing – Ala de la Aviación de Marines	TF	Task Force – Fuerza Operativa
MAG	Marine Aircraft Wing – Grupo de Aviación de Marines	TG	Task Group – Grupo Operativo
MCAS	Marine Corps Air Station - Base Aérea del Cuerpo de Marines	TU	Task Unit – Unidad Operativa
AAS	Army Air Service – Fuerza Aérea del Ejército USA (hasta 1926)		
USAAC/AAC	US Army Air Corps – Fuerza Aérea del Ejército USA (1926-1941)		
USAAF/AAF	US Army Air Force- Fuerza Aérea del Ejército USA (1941-1947)		
CAS	Close Air Support- Apoyo Aéreo cercano a las tropas.		
CAP	Combat Air Patrol – Patrulla de defensa aérea		

ÍNDICE

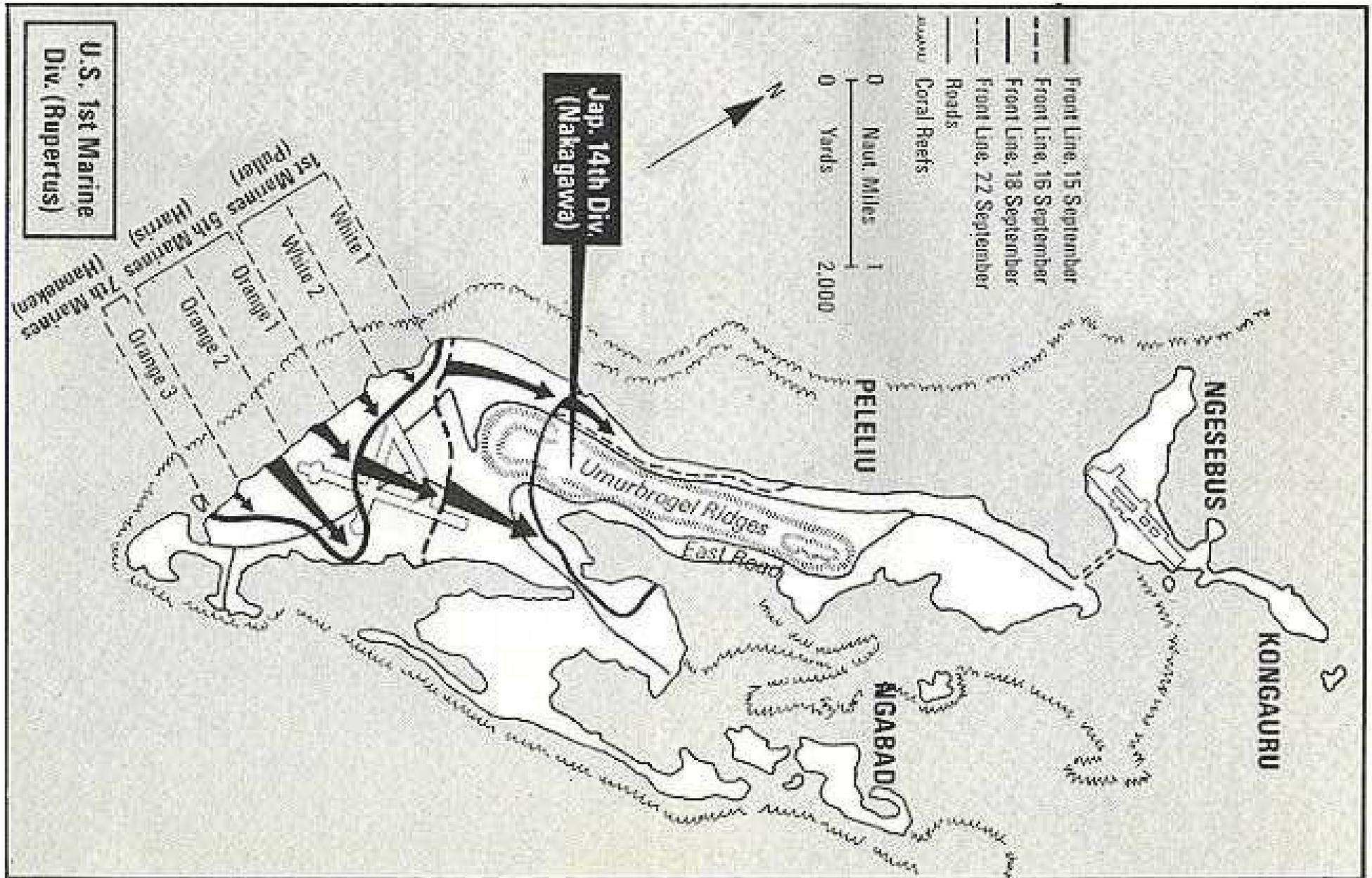


Mapas	4
Prefacio	7
Antecedentes	7
Misión y Organización	11
To To To	21
Pearl Harbor	21
Isla de Wake	23
Midway	25
The Road Back	33
Guadalcanal	33
Campaña de las Islas Salomón	43
Pacífico Central	52
Peleliu	56
Filipinas	59
Okinawa	62
Bibliografía	72
Cuadro Despliegue Cronológico de las Alas	20
Perfiles	34

PROGRESIÓN DE LA AVICACIÓN DEL CUERPO DE MARINES EN LA CAMPAÑA DEL PACÍFICO



Operaciones en Peleliu



Prefacio

La Aviación del Cuerpo de Marines nace oficialmente el 22 de mayo de 1912. Ya desde sus orígenes, subyace en su propia concepción la misión de apoyo a la progresión de la Flota. Tras su participación en la Primera Guerra Mundial y durante los primeros años de entreguerras, es el único cuerpo de aviación en el mundo que se interesa por la doctrina de apoyo directo a las tropas, evolucionándola y desarrollándola principalmente en el teatro de las operaciones anfibia. Tras el desastre de Pearl Harbour, numerosas unidades de las fuerzas armadas de los Estados Unidos, entre las que se encuentra la aviación del Cuerpo de Marines, sufren una penosa escasez de recursos, lo que provocará que durante los primeros estadios de la contienda, todas las fuerzas disponibles sean utilizadas en la defensa de los enclaves estratégicos. El retorno a la misión principal de apoyo aéreo a las fuerzas terrestres no se retomará hasta muchos meses más tarde, en los que, a pesar de cometer importantes errores en cuanto a proyección estratégica, se alcanzó un éxito pleno en lo relativo a la doctrina.

Único escenario el Pacífico

La idiosincrasia del frente en el Pacífico reforzó la necesidad de desarrollar un método efectivo de apoyo a tierra. Las grandes distancias requerían un avance isla a isla para llegar a puntos desde donde poder lanzar ataques aéreos estratégicos contra Japón. El pequeño tamaño de las islas daba lugar a una gran concentración de tropas enfrentadas a corta distancia tan pronto como los desembarcos se hacían efecti-

vos. Además, la imposibilidad de desplazar grandes contingentes de tropas en las operaciones anfibia en los primeros estadios de la guerra hizo todavía más necesarias las tareas de apoyo aéreo. Había, además, otros factores que demandaban que la integración de las fuerzas aero-terrestres (Air Ground Integration) estuviera extremadamente bien coordinada para ser efectiva y evitar bajas por fuego amigo. La densidad de las junglas limitaba la identificación visual de los objetivos, siendo también muy difícil detectar las posiciones del enemigo hasta que no se estaba realmente próximo al objetivo, por lo que había que bombardear peligrosamente cerca de las tropas propias. Por último, las tropas operaban en islas remotas, por lo que la aviación que les prestaba apoyo debía estar desplegada en esas mismas islas, lo que permitió que las tareas de enlace fueran muy intensas entre personal de aire y tierra, dando pie a la mejora de las técnicas a medida que la guerra fue avanzando

Antecedentes

La integración efectiva entre las unidades aéreas y terrestres ha sido siempre una tarea de difícil ejecución. Durante la segunda guerra mundial esta dificultad se manifestó una y otra vez en sus distintos escenarios. A comienzos de la guerra en el teatro europeo, la Luftwaffe tenía posiblemente el procedimiento más efectivo de coordinación entre unidades de aire y tierra en el campo de batalla. Con el transcurso del tiempo, más fuerzas aéreas empezaron a desarrollar procedimientos que resultaron ser excelentes para el apoyo a tierra, como la Fuerza Aérea del Ejército de Estados Unidos (USAAF) o la Real Fuerza Aérea Australiana. Sin embar-

go, fue la aviación del Cuerpo de Marines la que recibió gran parte del mérito de las innovaciones en las técnicas de integración de unidades de aire y tierra. Hay estudiosos dentro de la USAF que opinan que el concepto de Apoyo Aéreo Cercano (Close Air Support), CAS por sus siglas en inglés, vio la luz en el Cuerpo de Marines. Entre las razones que hicieron a la aviación del USMC tan efectiva en misiones CAS se pueden destacar: su filosofía del poder aéreo, su experiencia bélica durante el periodo de entreguerras, la singularidad del teatro de guerra del Pacífico y la experiencia acumulada desde el comienzo de las hostilidades, especialmente durante las campañas de Guadalcanal, Bougainville y Luzon. Todas estas circunstancias permitieron a los Marines desarrollar uno de los sistemas de integración y coordinación de fuerzas más eficientes de toda la guerra.

Desde sus comienzos, la aviación del cuerpo de Marines se ha centrado en la integración del poder aéreo con las fuerzas terrestres. Tras la Primera Guerra Mundial, la aviación del USMC se vio en la necesidad de vender los beneficios del poder aéreo al resto del Cuerpo de Marines. A diferencia del Army Air Service (AAS, futura USAAF), que empezaba a forjarse como un arma de aviación autónoma, los aviadores de los Marines creyeron que su rol pasaba por el apoyo a las fuerzas de tierra. El Mayor Alfred Cunningham, primer aviador del Cuerpo de Marines ya opinaba en fecha tan temprana como 1920 que *"está plenamente demostrado que la única razón de ser de la aviación en el cuerpo de Marines es su utilidad en el apoyo a las tropas de tierra para que alcancen plenamente sus objetivos"*. Aserto que anticipó por donde iría la doctrina de la aviación de los Marines en el periodo de

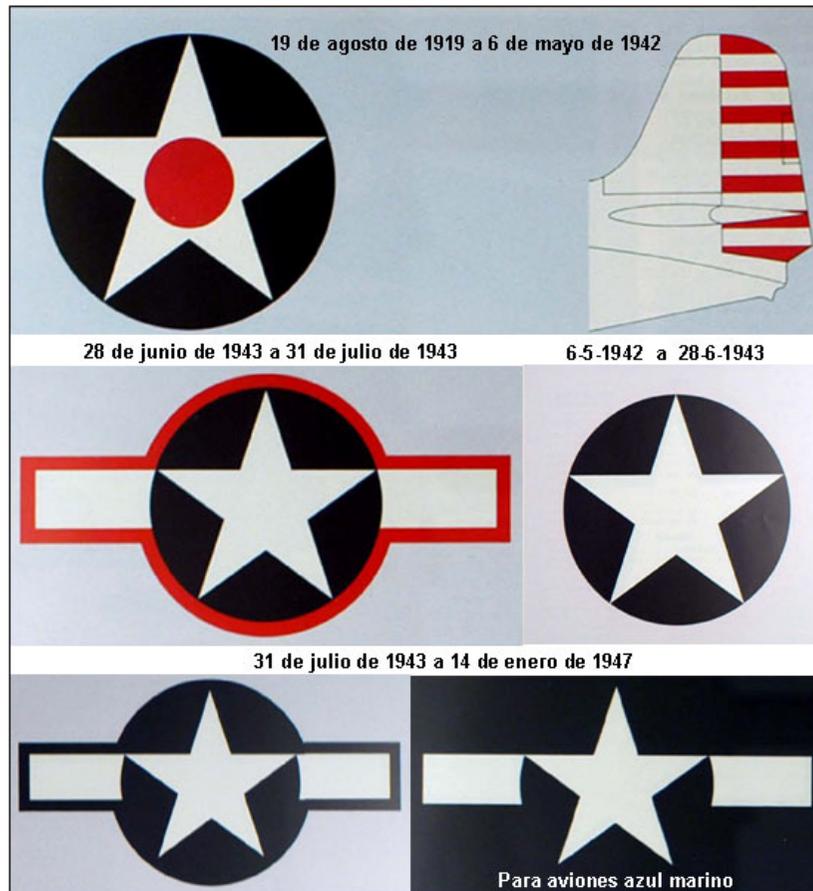
entreguerras y durante la segunda guerra mundial.

Periodo de Entreguerras

Durante el periodo de Entreguerras, el Cuerpo de Marines adquirió una experiencia preciosa en la integración de unidades aeroterrestres. Con la única excepción de los pilotos que lucharon en la guerra civil española y los que lo hicieron en la RAF en los dos primeros años de la guerra mundial, fueron los pilotos del USMC los únicos aviadores americanos con experiencia de guerra entre 1918 y 1941. Los pilotos de los Marines volaron misiones de apoyo a las tropas de tierra en Haití, República Dominicana y Nicaragua.

Una de las tácticas practicadas por la aviación del USMC durante este periodo y que mejoró enormemente la tarea de apoyo a las tropas, fue el bombardeo en picado (Dive-Bombing). Los británicos fueron los pioneros en la práctica de esta técnica allá por 1918. En 1923, el Mayor Rowell, del USMC, fue asignado al 3ª Attack Group del AAS, que estaba experimentando con el bombardeo en picado. Sin embargo, en el Ejército pararon este tipo de tácticas ya que pensaban que los aviones eran demasiado vulnerables a las baterías antiaéreas. Sin embargo Rowell quedó plenamente convencido de que el bombardeo en picado era de gran utilidad en un escenario de guerra de guerrillas. Así que para 1924, el escuadrón de Rowell, el VO-1M, ya estaba entrenando como una unidad de bombardeo en picado.

En febrero de 1927, Rowell fue destinado con su escuadrón a Nicaragua para prestar apoyo aéreo a los Marines que lu-



Evolución de las marcas de identificación de la aviación norteamericana en el Pacífico de inicio a fin de hostilidades.

chaban contra las guerrillas de Sandino, lo que le dio la oportunidad de poner en práctica las tácticas ensayadas de bombardeo en picado, así como el desarrollo de las técnicas de integración de unidades de aire y tierra¹. Durante la cam-

paña, los aviones y la infantería se comunicaban utilizando pistolas de señales y paneles, o mediante el lanzamiento y recogida de mensajes. La infantería usaba los paneles para marcar las posiciones del frente e indicar la dirección y la distancia al objetivo a atacar. De esta manera, los hombres de Rowell podían proveer CAS efectivo en los puntos indicados. El apoyo prestado a las tropas en liza fue prácticamente continuo. Para la época, estos procedimientos desarrollados en la gran guerra habían sido olvidados por la mayoría de las fuerzas aéreas.

Un ejemplo de la efectividad de los apoyos a tierra se dio en la pequeña villa nicaragüense de Ocotol, donde 800 sandinistas atacaron una pequeña posición de los Marines. Un avión de reconocimiento del cuerpo de Marines divisó paneles indicando emergencia. De inmediato varios DH-4B efectuaron ataques en picado y dispersaron a los rebeldes. Durante el picado se disparaba la ametralladora de proa hasta que se soltaba la bomba, y una vez que el avión ascendía, se seguía ametrallando el objetivo con la ametralladora de cola. Tras el ataque, los aviones evacuaron a los heridos y dejaron provisión de municiones a la posición. Esta misión es el primer caso conocido en el que un ataque aéreo es dirigido por las tropas de tierra. Tras la experiencia de Nicaragua, los aviadores del Cuerpo de Marines continuaron practicando las tácticas de integración de fuerzas aeroterrestres. En 1928, los Marines empezaron a poner el énfasis en las comunicaciones usando la radio, lo que concedió a la infantería la posibilidad de controlar directamente la evolución de los aviones. Esta idea de control directo de las misiones CAS por la infantería ganaría importancia en las primeras campa-

1. Air ground integration

ñas de la guerra del Pacífico.

Varias conclusiones se extrajeron en el campo del apoyo aéreo a tierra (CAS): Primera, la comunicación eficaz con radio desde el aire a tierra era esencial para la efectividad del apoyo. Los radios de un solo canal eran totalmente inadecuados para la tarea. Segunda, los paneles y pirotécnicos se demostraron inferiores a la comunicación por radio, pero a menudo se tenían que utilizar debido a las limitaciones de los equipos y a su mal uso. La dificultad en el uso de paneles se fue haciendo más patente debido a las velocidades crecientes que desarrollaban los nuevos monoplanos. Tercero, un coordinador en vuelo² era necesario para el enlace efectivo entre los bombarderos³ y las unidades de infantería en tierra. Desafortunadamente, ninguna de estas conclusiones se convirtió en procedimientos operativos, constituyendo lecciones que tendrían que ser reaprendidas en Guadalcanal. Unos años más tarde, durante las competiciones aéreas de Cleveland⁴ en 1933, Rowell y sus Marines hicieron exhibiciones de su técnica. Según contó más tarde Rowell, el Mayor Ernst Udet, as alemán de la Gran Guerra y asistente a dicho evento, demostró gran interés por el bombardeo en picado e hizo un montón de preguntas al respecto, opinando que era una táctica que con el desarrollo adecuado podría tener una gran importancia a futuro. Udet sería posteriormente uno de los responsables en el desarrollo del Stuka.

Desarrollo de la Doctrina

El desarrollo concreto de la doctrina de apoyo a las fuerzas terrestres comenzó en 1935, cuando la aviación del USMC

fue concebida como un cuerpo independiente dentro del USMC. Un manual para los pilotos fue publicado ese mismo año. Gran parte del contenido del manual versaba sobre el apoyo aéreo a operaciones anfibia:

“Apoyo aéreo continuo debe ser prestado en toda la fase de desembarco, debiendo continuar hasta que las tropas estén bien desplegadas en tierra firme”.

“La cooperación entre las unidades aero-terrestres debe ser máxima y las operaciones deben ser meticulosamente coordinadas con las planificadas por las unidades de tierra. Las tareas de enlace y planificación se deben atender con el máximo cuidado para que el apoyo aéreo se efectivo a pesar de las dificultades que entrañan este tipo de operaciones”

El manual seguía contemplando el uso primordial de la radio para comunicarse con las fuerzas de tierra, e incluso entre aviones. También preveía el uso de paneles y pirotécnicos. En abril de 1936 la aviación del Cuerpo de Marines adquiere status de División y en enero de 1939 la Secretaría de la Marina incluye entre sus objetivos el apoyo a las unidades del cuerpo de Marines tanto en las operaciones anfibia como en las terrestres y, de manera secundaria, la constitución de una reserva para la aviación naval basada en portaaviones. Al contrario que en la aviación de los Marines, el concepto de apoyo a fuerzas terrestres no caló en los hombres de la AAF, que estaban más interesados en cuestiones como la de su constitución en cuerpo independiente o de otras técnicas entonces en boga, como el bombardeo estratégico.

2. Airborne coordinator

3. Scout- bombers

4. Cleveland Air Races

En mayo de 1939, Aircraft One, FMF, pasó a denominarse 1º Marine Air Group, y Aircraft Two, FMF, pasó a ser 2º Marine Air Group. En junio de 1940, el Congreso autorizó un programa de construcción de 10.000 aviones para todos los brazos armados de los tres ejércitos. La cuota para el Cuerpo de Marines fue de 1.167 aviones. La planificación preveía la creación de 4 MAG con aproximadamente 11 escuadrones cada uno. Sin embargo, el director de aviación de los Marines consideró este modelo inadecuado, proponiendo para la mejor gestión de los recursos el término Ala (Wing). Según esta propuesta, cada Ala debía comprender tres grupos homogéneos (mismo tipo de avión) de tres o cuatro escuadrones cada uno. En los tiempos de preguerra hubo también gran controversia respecto de la proporción de cazas y cazabombarderos necesarios para llevar a cabo una misión de apoyo a una operación anfibia. En principio, la artillería naval estaría disponible, pero las unidades de artillería del Cuerpo de Marines debían esperar a que las cabezas de playa estuvieran consolidadas. El director de la aviación de los Marines demandó 12 escuadrones de caza como esenciales para apoyar los desembarcos iniciales. Sin embargo, el Comandante General de la Fuerza Anfibia del Atlántico⁵, tras llevar a cabo unas maniobras de desembarco en 1941, recomendó 12 escuadrones de caza, 8 de bombarderos en picado, 2 de observación y 4 de transporte- servicios, para apoyar con éxito un asalto anfibio llevado a cabo por una división de infantería.

La 1ª y 2ª MAW fueron puestas en servicio en 1941, la primera en Quantico y la segunda en San Diego. Cada una de ellas contaba con un MAG⁶ (Grupo de Aviación de Marines),

aunque con el tiempo y la expansión de unidades, las Alas se fueron haciendo multigrupo. Para el 7 de Diciembre de 1941, el MAG-11 estaba en Quantico, Virginia y el MAG-21 casi por entero en la base de Ewa, Hawai. En esas fechas, la aviación del Cuerpo de Marines tenía unos efectivos totales de 13 escuadrones y 230 aviones, de los que 12 escuadrones y 204 aparatos estaban encuadrados en los dos MAG existentes (11 y 21). En realidad, los aparatos disponibles en las dos Alas, apenas eran un número suficiente para equipar un solo Ala y a todas luces insuficientes para apoyar la 1ª División de Marines. A mediados de 1942, se autorizaron 5000 aviones para la aviación del Cuerpo de Marines (aunque la mayoría no estaban disponibles para esa fecha), encuadrados en dos Alas (MAW), 10 MAG (2 de caza, 2 bombardeo en picado, seis de defensa de bases) y un Ala de entrenamiento.

Misión y Organización

La misión y organización de los Marines la fija la Secretaria de la Marina mediante documento emitido el 18 de enero de 1939, en el que se establece que *la aviación del Cuerpo de Marines debe ser equipada, organizada y entrenada principalmente para apoyar los desembarcos llevados a cabo por las unidades del USMC, así como en apoyo de las actividades de dichas tropas tierra adentro. Secundariamente serán contemplados como reemplazo de los escuadrones basados en los portaaviones de la Marina.*

Pese a ello, la Marina no permitió a las unidades de los Marines volar desde portaaviones en operaciones importantes

5. Commanding General, Atlantic Amphibous Force

6. Marine Aircraft Group

hasta la campaña de Iwo Jima. En su rol de reserva de la flota, los Marines usaron los mismos tipos de aviones que la Marina y recibieron el mismo tipo de entrenamiento, teniendo un foco especial en CAS. La misión principal original de apoyo aéreo a las tropas solo contemplaba defensa local y apoyo directo (CAS) a las tropas desembarcadas. La misión incluía patrullas estáticas de cobertura (Combat air patrol, CAP por sus siglas en inglés) para prevenir incursiones aéreas enemigas, patrullas antisubmarinas en el perímetro de la flota y del objetivo, y misiones especiales como el silenciamiento de baterías de costa. El apoyo directo a las tropas terrestres consistía principalmente en ataques con bombas, cohetes, ametralladoras y material incendiario sobre las tropas enemigas y sus defensas. Para ser efectivo, tanto en las misiones defensivas como en las ofensivas, se requería un alto grado de coordinación y control.

Con anterioridad a Iwo Jima, los escuadrones de aviación de los Marines eran transportados en portaaviones hasta los objetivos y lanzados hacia sus bases insulares. En esta época solo en dos ocasiones pudo la aviación de los Marines prestar apoyo aéreo durante un desembarco desde el comienzo del mismo: en Nueva Georgia y en Bougainville, debido a que pudo hacerlo desde bases operativas en islas cercanas. Desde entonces, la aviación del Cuerpo de Marines siempre tuvo que esperar a que se capturara, reparara o construyera un aeródromo para empezar a prestar apoyo CAS a las fuerzas terrestres.

Además, y de manera provisional, la aviación del Cuerpo de Marines participó en defensa de guarniciones, bases e insta-

laciones. Aunque esto último era una tarea de la aviación del Ejército, los Marines se encargaron de ello en tanto que las unidades del Ejército se centraban en el objetivo prioritario de Europa. Este cambio de roles fue posible debido al acuerdo llevado a cabo en 1935 entre el Ejército y la Marina, que especificaba que en caso necesario, un arma prestaría servicio a la otra para cubrir una necesidad. Igualmente, la aviación de los Marines asumió tareas de Garrison Air Force, llevando a cabo numerosas incursiones sobre las instalaciones enemigas de Nueva Bretaña, Rabaul y otros enclaves del Pacífico Sur, así como en las islas del Pacífico Central, con el objetivo de prevenir interferencias en las comunicaciones aliadas por parte de las bases japonesas aisladas en retaguardia. Para desempeñar esta misión, los escuadrones fueron equipados con bombarderos bimotores Mitchell PBJ.

La unidad básica de la aviación de los Marines era el escuadrón, que variaba entre 12 y 32 aviones. Dos o más de estas unidades constituían un Grupo (MAG). Igualmente, 2 o más Grupos con su estado mayor y sus unidades de servicios constituían un Ala. Originalmente estaba planeado que cada División de Marines tuviera su propia Ala de apoyo aéreo, pero las exigencias de la guerra lo hicieron imposible, por lo que las unidades disponibles fueron enviadas allí donde más falta hacían. En el orden logístico y de suministros, las unidades aéreas de los Marines dependían del Alto Mando Naval.

Marine Aircraft Wings

El Ala de Aviación de Marines (Marine Aircraft Wing [MAW])

es la unidad de aviación del Cuerpo de Marines equivalente a la División. Cada Ala tenía asignados un número determinado de Grupos (MAG) y podía reservarse el mando directo sobre ciertos escuadrones. Además de sus responsabilidades en la dirección de los combates, el Ala asumía gran parte de las tareas administrativas y logísticas. En teoría, un Ala debía estar compuesta por 4 Grupos (MAG) y 14 escuadrones, pero al comienzo de la guerra la realidad distó mucho de la teoría. La 1ª MAW y la 2ª MAW fueron puestas en servicio en 1941, la primera en Quantico y la segunda en San Diego. Cada una de ellas tenía un solo Grupo (MAG). El 7 de diciembre el MAG-11, único grupo de la 1ª MAW estaba en Quantico, y el MAG-21, único grupo de la 2ª MAW casi por entero en Ewa, Hawaii. Debido a las pocas unidades disponibles en los duros comienzos, durante la campaña de Guadalcanal y las Salomón, la 1ª MAW se hizo cargo de todas las operaciones de combate, teniendo bajo su mando todos los Grupos y escuadrones de la 2ª MAW, además de los suyos propios, quedando esta última para labores de entrenamiento e instrucción, hasta su vuelta al combate ya avanzada la guerra. En total hubo 4 Alas de Aviación del Cuerpo de Marines, cuya participación en la guerra puede ser visto en el cuadro adjunto.

Marine Aircraft Groups (MAG)

Sobre el papel, los Grupos de Aviación de Marines (MAG) tenían 4 escuadrones cada uno: 2 de caza y 2 de bombardeo en picado, aunque podían llegar a 10. El MAG es el equivalente a un Regimiento. Orgánicamente disponían de dos unidades administrativas "Headquarters Squadron" y



Corsairs de un escuadrón embarcado de Marines a bordo del USS Block Island preparan el despegue para una misión de apoyo cercano a las tropas (CAS) en Okinawa

"Service Squadron", que tenían un pequeño número de aviones de transporte y de otros tipos para tareas de apoyo al mando, enlace y rescate. Dependiendo de la necesidad táctica del momento, los MAG podían ser homogéneos, con escuadrones del mismo tipo de avión, o mixtos. Los MAG fueron designados con dos dígitos, correspondiendo el primero al Ala al que pertenecía y el segundo al numeral del Grupo:

por ejemplo, el MAG-23 era el tercer Grupo de Aviación de Marines de la segunda Ala (2ª MAW). A lo largo de la guerra hubo 38 MAG con aparatos de todos los tipos.

Marine Flying Squadrons

El escuadrón era la unidad con la que los aviadores del Cuerpo de Marines se identificaban más estrechamente. Era el equivalente al mando de un Batallón. Un escuadrón de caza, por ejemplo, estaba equipado normalmente con 18 cazas, 40 pilotos, 10 oficiales de dotación de tierra y 250 hombres. El ratio entre pilotos y aparatos permitía mantener al escuadrón operativo continuamente. La mayoría de los escuadrones tácticos tenían 18 aparatos, pero en un esfuerzo por reducir el número de escuadrones, la cantidad de aviones de caza o de bombardeo en picado se elevó a 24 por escuadrón a finales de 1944, lo que permitió desactivar 8 escuadrones de caza y 7 de bombardeo en picado. Esto supuso también la reducción teórica de los escuadrones de un Grupo de 4 a 3. Los escuadrones se dividían en divisiones (divisions) de 6 aparatos cada una. Normalmente los escuadrones iban equipados con el mismo tipo de avión, aunque había excepciones.

El 29 de marzo de 1922 el Bureau of Aeronautics de la Marina lanzó la *Note 213*, estableciendo que las marcas de identificación de los escuadrones debían tener tres caracteres. La primera letra identifica la categoría del aparato, escogiéndose la V (del francés *voler*) para designar a los que vuelan por sus propios medios (denominados oficialmente *heavier than air*); y la Z (de Zepelin) para aquellos otros más ligeros

que el aire (cuya denominación oficial es *lighter than air*). La segunda letra es la M. El 29 de mayo de 1924 el Jefe de Operaciones Navales ordenó que uno de los caracteres en la denominación de los escuadrones de aviación del Cuerpo de Marines fuera una letra M (por Marines). Originalmente puesta en primera posición, la M pasó al segundo lugar el 1 de Julio de 1937. La tercera letra tiene que ver, según la tradición, con el verbo que contextualiza la acción del escuadrón: por ejemplo, la F de Fighting. Aunque muchos documentos suelen identificarlos por el sustantivo, Fighter, este proceder no fue oficialmente adoptado hasta 1948.

En cuanto a los numerales, el 28 de junio de 1941 se acuerda que éstos pasen a ser de tres dígitos (así el VMF-2 se convierte en el VMF-211), renombrando a todas las unidades existentes salvo al VMS-3. Los dos primeros dígitos identifican al Grupo (MAG) y el primero a la Ala (MAW). El tercero se corresponde con el número que ocupa el Escuadrón dentro del Grupo. Este sistema, sin embargo, colapsó con la rápida expansión de las unidades en tiempo de guerra y la transferencia continua de escuadrones entre Grupos y Alas. Parece que a finales de 1942 los nuevos escuadrones en servicio recibían la secuencia de números al azar o en bloques, usualmente múltiplos de 4. De todas formas, hubo muchas excepciones a esta regla.

Las denominaciones oficiales para los escuadrones eran (con algunas excepciones):

VMF	Marine Fighting Squadron	Caza
VMF(N)	Marine Night Fighting Squadron	Caza Nocturna
VMSB	Marine Scout Bombing Squadron	Bombardero explorador
VMBF	Marine Fighter Bombing Squadron	Caza Bombardero
VMTB	Marine Torpedo-Bombing Squadron	Bombardero Torpedero
VMB	Marine Bombing Squadron	Bombardero
VMS	Marine Scouting Squadron	Exploración
VMS-R	Marine Scouting Squadron-Reserve	Exploración de la Reserva
VMO	Marine Observation Squadron	Observación
VMD	Marine Photographic Squadron	Reconocimiento Fotográfico
VMJ	Marine Utility Squadron (antes de junio 44)	Servicios
VMR	Marine Transport Squadron (después junio 44)	Transporte
VML	Marine Glider Squadron	Planeadores
MTS	Marine Training Squadron	Entrenamiento
VMTD	Marine Target Towing Detachment (antes mayo 45, luego VMJ)	Entrenamiento Antiaéreo

Los renombramientos de unidades en tiempo de guerra fue-

ron muy comunes, pasando por ejemplo de VMSB a VMTB y viceversa. Como complemento, muchos escuadrones adoptaban mote llamativos, generalmente graciosos, alusivos a algún motivo de orgullo o amenazantes. Regularmente estos mote se incluían en la insignia del escuadrón, lo que repercutía muy positivamente en la moral de la unidad.

Marine Fighting Squadron – VMF

Los escuadrones de caza, de lejos los más numerosos, eran unidades multi rol. Podían llevar a cabo combates aire- aire⁷, patrullas de combate (CAP⁸), ataques a buques de superficie⁹, escolta a grupos de bombardeo¹⁰ y apoyo aéreo directo a las fuerzas terrestres (CAS¹¹). Más tarde con la aparición de nuevos modelos como el Corsair, adquirieron también el rol de cazabombarderos. Su principal misión era la de apoyar las operaciones anfibias y las progresiones tierra adentro de las tropas de invasión. Si bien desde el principio, la intención era dotar a estas unidades de cazas que pudieran operar desde portaaviones, lo cierto es que en los primeros estadios de la guerra, los escuadrones operaron con F4F Wildcats desde bases terrestres. A partir de 1944, se dotó a los escuadrones con F-4U Corsairs y F6F Hellcats preparados para operar desde las cubiertas de los portaaviones, con el propósito de proporcionar desde el principio apoyo CAS en las operacio-

7. Air to air combat
8. Combat Air Patrols
9. Antiship attack
10. Bomber escort
11. Close Air Support

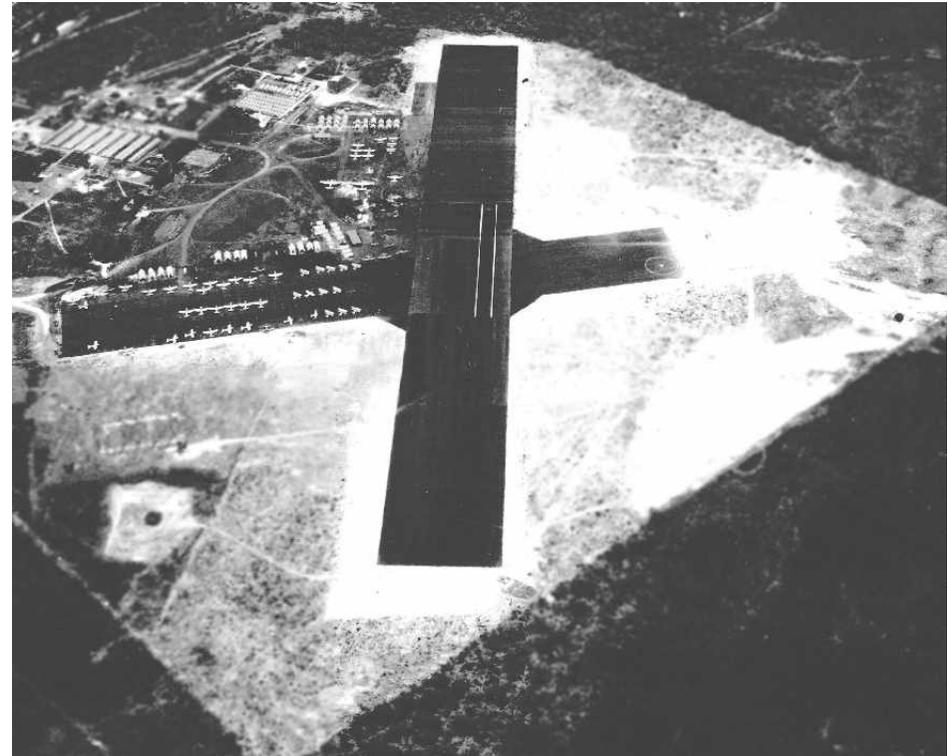
nes anfibas. Los escuadrones de caza estaban equipados con 18 cazas, cifra que se amplió a 24 más tarde, en 1944.

Marine Night Fighting Squadron - VMF[N]

Los escuadrones de caza nocturna fueron equipados y entrenados para interceptar incursiones aéreas enemigas cuando todavía estaban en ruta hacia sus objetivos y para llevar a cabo ataques nocturnos contra la flota enemiga. Los aparatos de caza nocturna eran dirigidos a sus objetivos por los escuadrones de alerta aérea (AWS¹²) desplegados en tierra. Los cazas estaban equipados con un sistema de identificación amigo-enemigo IFF¹³, una radio de alta frecuencia y un radar de corto alcance que los guiaba en la aproximación final. El primer escuadrón operativo fue el VMF(N)-531, que entró en servicio en las Islas Salomón en septiembre de 1943 dotado con aparatos PV-1N Venturas. Para los escuadrones posteriores se utilizaron las versiones de caza nocturno del Corsair y del Hellcat.

Marine Scout-Bombing Squadron-VMSB

Estas unidades estaban equipadas con bombarderos de exploración (scout-bombers) para llevar a cabo acciones de bombardeo en picado, de reconocimiento de largo alcance y de patrullaje. Su misión principal era la de llevar a cabo bombardeos previos al lanzamiento de una ofensiva y la de ofrecer apoyo CAS a las tropas. También podían llevar a cabo acciones de bombardeo horizontal a alta o baja cota y tender cortinas de humo. Estos escuadrones estuvieron dotados con 18 aparatos (ampliados a 24 a finales de 1944)



Aeródromo de MCAS Ewa, Hawai, en el mes de septiembre de 1941

principalmente SBD-Dauntless y SB2C-Helldivers.

Marine Torpedo-Bombing Squadron – VMTB

La mayoría de los escuadrones de bombarderos torpederos fueron creados a partir de antiguos escuadrones VMSB. Estaban equipados con 18 TBF Avengers y fueron utilizados principalmente en misiones de bombardeo horizontal a alta y baja cota; participando también en acciones contra barcos

de superficie y submarinos, y llevando a cabo patrullas de largo alcance. Debido a la capacidad de carga de los aparatos, también fueron empleados para lanzar en paracaídas provisiones a las tropas del frente.

Marine Bombing Squadron – VMB

La aviación de los Marines disponía de escuadrones de bombarderos ligeros desde 1937, pasando a denominarse éstos Scout-Bombing en 1941. El primer escuadrón de bombarderos medios (VMB-413) fue organizado en marzo de 1943, aunque su primera misión tuvo lugar en mayo de 1944. La creación por parte de la aviación del Cuerpo de Marines de unidades equipadas con bombarderos medios ha sido a menudo criticada, siendo posiblemente una de las razones de su creación el hecho de que había excedentes en la USAAF. Cada escuadrón estaba equipado con entre 12 y 15 PBJ-1 (B-25 Mitchells).

Marine Observation Squadron – VMO

Los escuadrones de reconocimiento llevaban a cabo misiones de reconocimiento táctico para los jefes de las fuerzas terrestres y dirigían el fuego de la artillería terrestre y de la artillería naval. Los aparatos utilizados en estas unidades fueron muy variados, empleándose aviones ligeros para tareas de enlace y apoyo para el alto mando, o en las unidades de artillería; y cazas equipados con sistemas fotográficos y de reconocimiento para misiones de largo alcance.

Marine Aircraft Carrier Units

Quizás uno de los mayores fracasos del USMC en toda la guerra fue su incapacidad para exigir que su aviación fuera desplegada en portaaviones. Teniendo el apoyo aéreo a la infantería como principal misión, ésta se pudo llevar a cabo desde aeródromos a lo largo de 1942 y de 1943. Pero a partir de 1944 la situación cambió. Las islas del Pacífico Central estaban separadas por distancias enormes. Los aviones de los Marines podrían haber dado perfecta cobertura a estas operaciones anfibia desde las cubiertas de los portaaviones, pero ni la Marina estaba por esa labor, ni el Cuerpo de Marines hizo una presión eficaz para lograrlo. Así que mientras se luchaba en las Marshalls y las Marianas con el apoyo de la aviación naval y de la USAAF, la aviación del Cuerpo de Marines quedaba relegada a misiones de ataque a zonas de retaguardia, aisladas y sobrepasadas en la progresión del ataque principal, como es el caso de la base aeronaval de Rabaul. Según el documento que establecía la misión de la aviación de los Marines, se esperaba que ésta fuera reserva de la aviación naval, y aunque como ya sabemos, esta función no fue llevada a la práctica durante la primera mitad de la guerra, unos pocos pilotos del VMO-155 estaban ya embarcados en el USS Nassau en mayo de 1943 en la campaña de las Islas Attu asumiendo estas funciones.

La situación cambió a partir del verano de 1944, cuando el general Vandergrift, para situar a la aviación del Cuerpo de Marines en primera línea, empezó a presionar para que se embarcaran los escuadrones de aviación de los Marines. Las previsiones esperaban una finalización de las hostilidades para finales de 1946 y las fuerzas terrestres, tanto del Ejército como de los Marines, necesitaban el profesional y efecti-

vo paraguas CAS prestado por la aviación del USMC. La Marina se resistió todo lo que pudo, pero en última instancia tuvo que ceder, debido a la presión y a la carencia de efectivos en sus propias fuerzas, ya que debía equipar 50 portaaviones de escolta (CVE) que tenía disponibles para el apoyo a las futuras operaciones anfibias.

Así que a finales de 1944 empezaron los programas de entrenamiento para las nuevas unidades basadas en portaaviones. A principios de 1945 los escuadrones de los Marines empezaron a desplegarse en los CVE, en los que constituían la única clase de aviación embarcada en cada uno que ocupaban. La única misión de estas unidades era la de proveer apoyo CAS a las fuerzas de invasión. La designación de estas unidades embarcadas era CVS (Carrier Squadron), esto es, escuadrón basado en portaaviones o escuadrón embarcado. Originalmente se planificó dotar con este tipo de unidades a 11 portaaviones de escolta, pero solo 6 llegaron a estar operativos antes del fin de la guerra.

La aviación del Cuerpo de Marines embarcada en los portaaviones de escolta estaba estructurada en tres eslabones de mando. Todas las unidades estaban subordinadas al Marine Carrier Groups, Aircraft, FMFPac, mando supremo creado el 21 de octubre de 1944. En dependencia directa del anterior se constituyen los Grupos de Apoyo Aéreo de Marines (MASG¹⁴), que alineaban a su vez 4 Grupos Embarcados de Marines (MCGV¹⁵). Cada MCGV era embarcado en un portaaviones de escolta y constaba de las siguientes unidades: un escuadrón de caza, designado VMF(CVS), con 16 Corsairs y 2 Hellcat de reconocimiento fotográfico; un escuadrón bom-

bardero-torpedero, designado VMTB(CVS), con 12 Avengers; y un escuadrón para tareas de servicio y mantenimiento (CASD). Un caso particular es el del USS Block Island (CVE-106), que fue equipado con un radar de alerta temprana y puesto a punto para operar con los cazas nocturnos del VMF (CVS)-511, que disponía de 10 Corsairs y 10 Hellcats, 8 del modelo F6F-3N y 2 del F6F-5P de reconocimiento fotográfico.

Además y como se ha comentado anteriormente, algunos escuadrones fueron también desplegados en portaaviones de ataque (CV) para paliar la escasez de unidades de aviación naval que sufría la Marina. En estos buques, los escuadrones embarcados de los Marines estaban subordinados al Carrier Air Group [Grupos Aéreos Embarcados] (CVG) de la Marina.

Air Warning Squadron (AWS)

Los primeros escuadrones de alerta aérea, AWS-1 y AWS-2, fueron activados en septiembre de 1943. Inicialmente se formaron para prestar un servicio de alerta aérea por radar basado en tierra, pero posteriormente, en octubre de 1943 se ordenó que se reequiparan para poder ofrecer servicios de guía e interceptación para los cazas. Estaban equipados con radares SCR-270 y 527A de alerta temprana y de control y dirección de la caza nocturna respectivamente. A finales de 1944 fueron creados cuatro escuadrones de alerta aérea aerotransportables, designados Air Warning Squadrons Air Transportable (AWS[AT]), renombrados más tarde como Marine Assault Air Warning Squadrons (MAAWS),

14. Marine Air Support Groups

15. Marine Carrier Groups

equipados con radares ultraligeros SCR-602

Landing Force Air Support Control Units (LFASCU)

La necesidad de controlar desde tierra las operaciones aéreas de apoyo directo CAS (aquellas realizadas a una distancia máxima de 950 metros) empezó a materializarse en Guadalcanal, cuando oficiales de infantería sin experiencia intentaban dirigir los aviones hacia el objetivo con radios de alcance táctico totalmente inadecuadas. Más adelante veremos la evolución y desarrollo de las técnicas de coordinación y enlace aire-tierra a través de los grupos de enlace aéreo (Air Liason Parties, ALP por sus siglas en inglés). El entrenamiento de las primeras unidades de enlace empezó en febrero de 1943. El concepto fue puesto a prueba durante el asalto a la isla de Attu en las Aleutianas. Un oficial de aviación de los Marines entrenó a cuatro equipos de observación de artillería naval como Directores de misiones de apoyo aéreo (CAS Directors) para ejercer funciones de guía y control sobre la aviación del Ejército y la Marina desde tierra. Las primeras Unidades de Control del Apoyo Aéreo a la Fuerza de Desembarco, designadas Landing Force Air Support Control Units (LFASCU), fueron puestas en activo entre noviembre de 1944 y enero de 1945 en la base hawaiana de Ewa. Estas unidades proveían las comunicaciones y el control del apoyo aéreo cuando la fase de desembarco de una operación anfibia había llegado a su fin y empezaba la fase terrestre. Un destacamento de la LFASCU-1 sirvió en Iwo Jima, y las LFASCUs 1 y 3 sirvieron en Okinawa. Fueron desactivadas en 1946.

Rangos de oficialidad al mando de las distintas unidades

Aircraft Section	1st lieutenant	Teniente
Aircraft Division	Captain	Capitán
Marine Heavier-than-air Squadron	Major	Comandante
Marine Aircraft Group (MAG)	Colonel	Coronel
Marine Aircraft Wing (MAW)	Brigadier general	General de Brigada
Aircraft, Fleet Marine Force, Pacific	Major general	General de División

* De manera frecuente, el mando de las unidades menores fue llevado a cabo por oficiales de rango inferior al reglado.

Despliegue cronológico de las Alas de la Aviación del Cuerpo de Marines

1941

La 1ª MAW fue transferida desde la costa este a la costa oeste unos pocos días después de la declaración de guerra para asumir tareas defensivas. La 2ª MAW permaneció en la costa oeste, aunque la mayor parte de sus unidades estaban desplegadas en Hawái en el verano de 1941 preparadas para afrontar los primeros escarceos de la guerra.

1942

La 1ª MAW se desplegó en Espiritu Santo en Septiembre. El destacamento de vanguardia del ala sirvió como Commander, Aircraft, Guadalcanal, dirigiendo las operaciones en las Solomón, mientras que el destacamento de retaguardia quedó para prestar apoyo en Espiritu Santo.

La mayoría de las unidades desplegadas pertenecientes a la 2ª MAW estaban subordinadas a la 1ª MAW. La 2ª MAW permaneció en la costa oeste, creando y entrenando nuevas unidades. Su destacamento de vanguardia se desplegó en Guadalcanal a finales de año para relevar del puesto de Commander Aircraft Guadalcanal a la 1ª MAW.

1943

La 1ª MAW continuó con las operaciones de las Solomón con el rol de Aircraft, Northern Solomon. La 2ª MAW se desplegó en Guadalcanal y más tarde en Nueva Zelanda. Su destacamento de vanguardia constituyó Commander Aircraft New Georgia desde mayo. El Ala rotó unidades a la zona de combate, aunque su rol principal consistía en el entrenamiento de unidades y pilotos para el combate con la 1ª MAW.

Las unidades en combate de la 1ª y 2ª MAW habían quedado tan mezcladas que fue creado el AirSoPac en abril en las Russells para gestionar la administración y logística de ambas.

La 3ª MAW estaba creando y entrenando unidades en la costa este. La 4ª MBDAW fue destinada a las Islas Gilbert en Noviembre.

1944

La 1ª MAW avanzó su área de operaciones hacia las Bismarcks. Su cuartel general se trasladó a Bougainville en Julio. Las unidades de la 1ª MAW empezaron a desplegarse en Filipinas en Diciembre. La 2ª MAW siguió entrenando unidades, rotando puntualmente algunas a las Bismarcks hasta Octubre, cuando se trasladó a las Islas Palaus, constituyendo la Garrison Air Forces, Western Carolinas. A finales de año transfirió sus unidades a la 4ª MAW que se estaba preparando para Okinawa, y que más tarde se constituiría en cuartel general, de la Tactical Air Force del décimo ejército.

En abril, la 3ª MAW transfirió sus tareas de entrenamiento a la recién creada 9ª MAW y partió para Oahu. Allí relevó de sus tareas al MAHA, que fue dado de baja en mayo. La 4ª MBDAW se trasladó a las Marshalls en Enero con la misión de suprimir los núcleos de resistencia japoneses dejados atrás en las Gilberts, Marshalls y Marianas. En noviembre se renombró como 4ª MAW.

1945

La mayoría de las unidades de la 1ª MAW operaron en Filipinas hasta el final de la guerra. El cuartel general del Ala no llegó a Filipinas hasta agosto. En Septiembre empezó a trasladarse a Okinawa y luego a China en Octubre. La 2ª MAW sirvió como Tactical Air Force, Tenth Army en Okinawa desde abril y permaneció allí el resto del año.

La 3ª MAW continuó sus tareas en Oahu hasta que fue desactivada en Diciembre. El destacamento de vanguardia de la 4ª MAW se trasladó a Kwajalein en febrero y continuó sus tareas de barrido de tropas japonesas, permaneciendo en ello el resto del año. La 9ª MAW continuó con sus tareas de entrenamiento para el resto del año.

To To To [トラ・トラ・トラ]**Pearl Harbour**

A finales de 1941, la aviación de los Marines contaba con dos Alas en servicio activo. La 1ª MAW, con el MAG-11 y todas sus unidades estaba desplegada en la Marine Corps Air Station (MCAS) de Quantico, Virginia. La 2ª MAW tenía su base en San Diego, California, aunque su único grupo, el MAG-21, estaba destinado en la MCAS de Ewa, Hawai. Para estas fechas, la aviación del Cuerpo de Marines contaba con unos efectivos totales encuadrados en ambas Alas de 12 escuadrones y 204 aviones. El desglose de unidades y efectivos el día 7 de diciembre de 1941 queda reflejado en los siguientes cuadros:

Unidad	Número y Modelo de aparatos	Destino
2ª MAW	-	San Diego, California
MAG-21	-	MCAS, Ewa, Hawai
HQ Squadron 21	-	
Service Squadron 21	-	
VMF-211	12 F4F-3 10 F4F-3 ; 1 SNJ	Wake Island MCAS, Ewa, Hawai
VMF-221	14 F2A-3	USS Saratoga (CV-3) en San Diego
VMSB-231	18 SB2U-3 7 SB2U-3	USS Lexington (CV-2) en ruta a Midway MCAS, Ewa, Hawai
VMSB-232	19 SBD-1 ; 3 SBD-2	MCAS, Ewa, Hawai
VMO-251	Sin dotación	NAS San Diego, California
VMJ-252	2 J2F-4 ; 2 R3D-2 ; 1 JO-2 1 JRS-1 ; 1 SBD-1 ; 1 SB2U-3	MCAS, Ewa, Hawai



Grupo de F2A Buffalo en un vuelo de entrenamiento sobre Florida.
Agosto de 1942

Unidad	Número y Modelo de aparatos	Destino
1ª MAW	1 JRB-2 ; 1 SBC-4	MCAS, Quantico, Virginia
MAG-11 HQ Squadron11 Service Squadron11	2 SBD-1	MCAS, Quantico, Virginia
VMF-111	15 F4F-3A ; 2 SNJ-3	MCAS, Cherry Point, NC*
VMF-121	20 F4F-3 ; 2 SNJ-3	MCAS, Cherry Point, NC*
VMSB-131	18 SB2U-3	MCAS, Quantico, Virginia
VMSB-132	19 SBD	MCAS, Quantico, Virginia
VMO-151	12 SBC-4	MCAS, Cherry Point, NC*
VMJ-152	3 J2F-4 ; 2 R3D ; 1 J2F-1 ; 1 JO-2	MCAS, Quantico, Virginia

* De Maniobras

Unidad	Número y Modelo de aparatos	Destino
Base Air Detachment 3	-	MCAS, St Thomas, Islas Vírgenes, Mar Caribe
VMS-3	7 J2F-4 ; 1 JRF	MCAS, St. Thomas, Islas Vírgenes, Mar Caribe

En vísperas del 7 de diciembre, habían salido de la base de Ewa con destino a otras bases del Pacífico un total de 44 aparatos, pertenecientes a distintas unidades del MAG-21, por lo que, de los 92 aviones disponibles en la 2ª MAW, solo 48 estaban en Hawaii. Poco después del amanecer de la Infamia, el ataque a la base de Ewa fue simultáneo al de otros



Restos de un Vought SB2U-3 Vindicator en Ewa tras del ataque japonés del 7 de diciembre de 1941

campos de aviación en la isla de Oahu. En Ewa todos los aviones estacionados en el aeródromo fueron destruidos en el primer ataque. Los aparatos no estaban debidamente dispersados por las instalaciones debido a la alerta general, emitida unas horas antes para evitar posibles sabotajes, que ordenaba agrupar los aviones cerca de las pistas. A las 7:55 los aparatos japoneses hicieron pasadas a baja altitud ametrallando pistas y aparatos. De los 48 aviones que había en Ewa ese día, 33 fueron totalmente destruidos y el resto sufrió daños tan graves que no pudieron ser recuperados para el servicio activo. Solo un R3D sobrevivió al ataque porque

estaba en reparaciones en la isla de Ford, escapando de alguna manera también a los ataques que se produjeron allí.

En cuanto a los 44 aparatos restantes del MAG-21 desplegados fuera de Ewa, el portaaviones USS Enterprise había entregado 12 F4F Wildcats del VMF-211 en Wake, y el USS Lexington iba camino de Midway con 18 SB2U-3s del VMSB-231. Precisamente esta circunstancia evitó que los dos portaaviones estuvieran en Pearl Harbour durante el ataque japonés. Los 14 aparatos del VMF-221 se encontraban temporalmente a bordo del USS Saratoga en la base naval de San Diego.

Isla de Wake

Este atolón, a 3200 kilómetros al oeste de Honolulu, fue reclamado por Estados Unidos en 1898 y desde entonces había permanecido en el olvido, hasta que la Pan American Airways eligió la isla como base para la ruta de sus clippers hacia a oriente en los años 30. No obstante lo anterior, en la planificación estratégica de preguerra de la Flota del Pacífico ya se preveía crear una base de hidros en dicho atolón para potenciar las misiones de reconocimiento de largo alcance en el Pacífico Central, aunque para el 7 de diciembre los trabajos aún no habían comenzado. Las primeras fuerzas americanas en llegar a Wake fueron elementos del Primer Batallón de Defensa de Marines¹⁶, el 19 de agosto de 1941. El Mayor Putnam y sus 12 Wildcats del VMF-211 partieron hacia la isla lanzados desde el USS Enterprise el 4 de diciembre. Los F4F-3s habían sido recién entregados al escuadrón, por lo que sus pilotos no estaban todavía familiariza-

dos con ellos.

Las obras de construcción del aeródromo, comenzadas a finales de agosto, estaban avanzadas para el mes de diciembre, y la longitud de la pista se consideró suficiente para garantizar la operatividad de los aviones; aunque de manera restringida ya que no era lo suficientemente ancha para que pudiera operar más de uno al mismo tiempo. Las instalaciones eran prácticamente inexistentes y no había abrigo para los aviones ni disposiciones para la dispersión de los aparatos. Los mecánicos no disponían de talleres de reparación y apenas había herramientas y piezas de repuesto para los Wildcats. El Batallón de Defensa no disponía de radar, pese a ser reglamentario, para evitar el riesgo de que pudiera caer en manos japonesas; y el único equipo disponible para las tareas de repostaje era el bombeo a mano del fuel desde barriles de gasolina de 250 litros¹⁷.

Las noticias del ataque a Pearl Harbour se recibieron en la mañana del día 8. Inmediatamente una patrulla de 4 aparatos se puso en el aire, dirigiéndose hacia el norte a unos 3660 metros de altitud. Sin embargo, el primer ataque japonés de 36 bombarderos bimotores llegó desde el sur a través de un chubasco a 457 metros de altitud. El ataque fue devastador, dejando al destacamento del VMF-211 solo con los aparatos que estaban en el aire y produciendo 20 muertos y 11 heridos. La mayor parte de las reservas de gasolina fueron destruidas, así como las herramientas, las piezas de repuesto y los manuales de mantenimiento de los aparatos. A las 11:45 se produjo un segundo raid, y esta vez los cazas americanos derribaron un bombardero. El día 10 volvieron

16. First Marine Defense Battalion

17. 55 galones



F4F-3 Wildcat del VMF-221 dejado para canibalización de piezas en Midway. Son tiempos de escasez y penuria

los japoneses y el capitán Elrod derribó dos bombarderos con su Wildcat.

El día 11, una fuerza naval japonesa llegó por la parte sur de la isla y se dispuso a desembarcar. Las baterías del Batallón de Defensa repelieron el ataque logrando hundir un destructor japonés, mientras la aviación atacaba al resto de la fuerza en retirada con bombas de 45kg, haciendo blanco en dos cruceros ligeros y un transporte. Para rematar el ataque, los ametrallamientos de los cazas americanos provocaron la explosión de otro destructor a 32km de la costa. Como consecuencia de esta acción hubo que lamentar la pérdida de dos de los cuatro aviones disponibles. Cuatro horas

después, 30 bombarderos japoneses volvieron a la isla, siendo dos derribados y uno dañado por los dos cazas supervivientes.

El día 14, un Wildcat es destruido en un bombardeo. Los mecánicos haciendo esfuerzos sobrehumanos lograron poner en funcionamiento un F4F con los restos de los aviones destruidos, elevando otra vez a 2 aviones la fuerza disponible en la isla para el día 17.

El día 20, un PBY de la Marina aterrizó en la isla e informó de una fuerza de socorro que estaba en camino. Fue el último contacto con la guarnición de Wake. 50 minutos después de que despegara, 29 bombarderos y 18 cazas procedentes de portaaviones japoneses atacaron la isla; y tres horas más tarde lo hicieron 33 bombarderos provenientes de la base de Roi.

En la mañana del 22, los dos aviones supervivientes del VMF-211 estaban de patrulla cuando aparecieron 33 bombarderos y 6 cazas procedentes de la flota japonesa. En la escaramuza que tuvo lugar seguidamente, uno de los F4F hizo un aterrizaje forzoso y del otro nunca más se supo. Con estas dos pérdidas la isla se había quedado sin cobertura aérea y sin aparatos, por lo que el personal de tierra del VMF-211 se unió al Batallón de Defensa como tropa de infantería. Este mismo día, la fuerza de socorro estaba a unos 965km de Wake, pero un análisis detallado del material que había quedado disponible tras el desastre de Pearl Harbour llevó al Alto Mando a reconsiderar la misión de socorro, estimando que esta fuerza iba a ser de más utilidad en la de-

fensa futura de otros enclaves; así que el día 23 se ordenó su vuelta a Hawai. Esa misma madrugada las primeras fuerzas japonesas empezaron a desembarcar en la isla y a las 7:00 de la mañana el comandante en jefe de la isla, Cunningham, ordenó la rendición.

Tras el revés de Wake, la aviación de los Marines no participó en más acciones defensivas hasta la batalla de Midway, casi seis meses después. Sin embargo, no había tiempo que perder respecto de algunos movimientos estratégicos de primer orden. En la línea vital de abastecimientos del Pacífico Sur, que comunicaba Hawai con Australia, había otras islas que defender de la amenaza japonesa. Se estaban construyendo aeródromos a marchas forzadas en la mayoría de ellas, y tan pronto como éstos estaban listos, aviones del Ejército, de la Marina o de los Marines eran apostados en ellos. Algunas de estas islas estaban en manos británicas, como el caso de Fiji, donde había una guarnición con 22 aviones británicos.

Midway

Tras la caída de Wake, Guam y las Filipinas en los días siguientes al ataque a Pearl Harbour, la actividad de la 2ª MAW se centró en las tareas de refuerzo de Midway. El MAG-21 tomó las primeras decisiones al respecto enviando el día 17 de diciembre al escuadrón de bombardeo en picado VMSB-231, cuyo destacamento abordo del USS Lexington había regresado a Ewa el 10 de diciembre. Según varias fuentes consultadas, el vuelo a Midway, a unos 1800km de

distancia, se hizo con depósitos extras de combustible y con el acompañamiento de un PBY Catalina que les sirvió de guía, lo que, según dichas fuentes, constituyó el mayor vuelo sin escalas realizado hasta entonces por aviones monomotores. Sin embargo, y respecto a este hito, es de importancia resaltar el testimonio tomado en 1999 a Thomas B. Hartmann, piloto del VMSB-231, donde haciendo alusión al trayecto de Hawai a Midway dice:

"algunos de nosotros¹⁸ volamos con nuestros aparatos a Midway, mientras que otros miembros del escuadrón viajaron en barcos de transporte...volamos una gran distancia sobre la inmensidad del océano, que en aquel tiempo debió ser de las mayores en aviones de esta clase. Volábamos ala con ala con un DC-3 [no un Catalina], y aterrizamos en French Frigate Shoals¹⁹ para repostar. Los japoneses no sabían de la existencia de French Frigate Shoals. Se trataba de una pequeña isla [Tern Island] del atolón de coral prolongada artificialmente con una pista de 900 metros de longitud, junto a la cual había un carguero atracado. Estaba justo a mitad de camino entre Hawai y Midway, de manera que los aviones en trayecto entre los dos archipiélagos podían parar allí para repostar. En la pista solo había una pequeña dotación de hombres de la Marina para atender a los aviones que pudieran aterrizar allí [...]"

Posteriormente, el día 25, como regalo de Navidad, llegó el escuadrón de caza VMF-221, equipado con 14 F2A procedentes del USS Saratoga, que regresaba del socorro frustrado a la Isla de Wake. En los preparativos para la defensa de

18. Hartmann habla en plural mayestático, pero él personalmente no pudo estar en ese vuelo ya que tuvo lugar en diciembre de 1941 y él habla posteriormente de su entrenamiento con un piloto que había estado en la Batalla del Mar del Coral. En el original: *we picked up our aircraft, which were a lot of new SBDs, and some of us flew to the island of Midway and others took a ship out [...]*

19. Bajíos de la Fragata Francesa



Pista artificial construida sobre el islote de Tern en el atolón de French Frigate Shoals

Midway empiezan a coincidir unidades tanto de la 1ª como de la 2ª MAW²⁰.

El 1 de marzo de 1942 se llevaron a cabo una serie de medidas organizativas que fijaron los cimientos de la futura expansión del cuerpo en los años siguientes. Algunos escuadrones existentes se escindieron para aprovechar parte del talento disponible en la creación de nuevos MAG y escuadro-

nes, de caza o de bombardeo en picado. Fruto de esta decisión, se crea ese día en la base naval de Midway el MAG-22, a cuyo cargo estarían los escuadrones de aviación de los Marines desplegados en la isla. Este Grupo de Aviación recibió el apodo de *Legión Extranjera de la Aviación de Marines*²¹ debido a que pasó toda la guerra destinado en distintos enclaves del Pacífico sin pisar el territorio continental estadounidense. Las rotaciones de pilotos en estos meses fueron continuas, destinando en Midway y Samoa a pilotos que ya contaban con alguna experiencia de vuelo y mandando a retaguardia a los veteranos para hacerse cargo de los escuadrones nuevos. Los aparatos y el material disponible para esas fechas no eran suficientes para equipar a las unidades creadas, por lo que éstas estaban en unas condiciones lamentables, teniendo de media cada escuadrón unos 60 tenientes recién graduados y solo seis viejos F2As para volar. Respecto de las deficiencias de la instrucción en cuanto a la experiencia de los instructores, es muy revelador el testimonio de Thomas B. Hartmann:

Hacía tan poco tiempo que había empezado la guerra, que ninguno de nuestros instructores tenía experiencia en combate. No tuve a un piloto de combate como instructor hasta que me gradué y empecé en Florida el entrenamiento operativo que me capacitase para ser destinado en el Pacífico. Era un piloto de la Marina que había participado en la batalla del Mar del Coral. Un día volamos juntos para una lección de vuelo instrumental y eso fue todo [...]

Tras la batalla del Mar del Coral en mayo de 1942, los servicios de inteligencia norteamericanos empezaron a señalar a

20. Más tarde, en Guadalcanal, todas las unidades operativas pasarían a depender de la 1ª MAW, quedando la segunda como unidad de entrenamiento de los nuevos escuadrones.

21. Foreign Legion of Marine Aviation

Midway como destinataria del siguiente movimiento de la flota japonesa. Con la invasión de las islas Midway, los japoneses lograrían un doble objetivo: cortar las comunicaciones estadounidenses con Australia a través de la ruta del Pacífico Sur y amenazar directamente Hawaii. El 2 de mayo la isla recibió la visita del almirante Nimitz, e inmediatamente después, las preparaciones defensivas para repeler el probable ataque se intensificaron. Para finales de mayo, el aeródromo de Isla del Este (Eastern Island) estaba literalmente colapsado con prácticamente todos los aparatos disponibles que había en Hawaii, incluidos 4 B-26 y 17 B-17s del Ejército; y 6 aviones torpederos y 16 aviones de reconocimiento de la Marina.

En lo que atañe a la aviación de los Marines, para el 21 de mayo, día que dan comienzo las tareas de reconocimiento y alerta aérea, el MAG-22 reunía las siguientes unidades: HQ Squadron 22 (Estado Mayor), Service Squadron 22 (unidad de servicios), Escuadrón de Caza VMF-221 y Escuadrón de Bombardeo en Picado (Scout-Bombing) VMSB-241. En total, 47 oficiales y 335 hombres. Los aviones disponibles en esa fecha eran 17 SB2U del VMSB-241²² y 21 F2A del VMF-221.

Días más tarde llegaron 19 SBD-2 de refuerzo para el VMSB-241 y 7 F4F-3 para el VMF-221. Los SBD Dauntless y F4F Wildcats eran aparatos nuevos que fijarían los cimientos de la superioridad de la aviación de los Marines en las campañas futuras. Sin embargo en Midway su operatividad fue limitada debido a la falta de experiencia de los pilotos en su manejo y a la bisoñez de muchos de ellos. Los otros dos modelos, el SB2U Vindicator y el F2A Buffalo, estaban ya ob-

soletos, pero no había otra cosa disponible.

Las instalaciones estaban pobremente acondicionadas y eran insuficientes para el gran número de hombres que se estaba concentrando, teniendo que dormir muchos de ellos al raso. Las reservas de combustible se almacenaban en dos depósitos subterráneos de 455.000 y 232.000 litros respectivamente. Adicionalmente, 250 barriles de 250 litros fueron dispersados por el aeródromo como suministro de emergencia. La gasolina de aviación era suministrada a Isla del Este en una barcaza con una capacidad de 68.200 litros, que bombeaba el combustible a los depósitos subterráneos. Dos bombas eléctricas llevaban el fuel a seis mangueras de repostaje situadas en las cercanías de la pista número 1. Igualmente, dos camiones cisterna de 5.500 litros de capacidad estaban disponibles cerca de las pistas. La munición y las bombas estaban almacenadas en varios depósitos dispersos alrededor de la isla. El agua potable se guardaba en tanques, de los que 113600 litros estaban bajo tierra y 91.000 litros en la superficie. También había depósitos en altura de agua salada, que se utilizaban para la higiene de la tropa y otros usos diversos. Había bunkers disponibles para los aviones desplegados en la isla, variando en tamaño desde los más pequeños, capaces de albergar solamente un caza, a los más grandes, en concreto 12, capaces de guardar un B-17.

La cronología de la fase previa de búsqueda y reconocimiento, y el desarrollo posterior de la batalla podemos seguirla con cierto grado de detalle atendiendo al informe emitido por el oficial ejecutivo²³ del MAG-22 el 7 de junio de 1942

22. El recién estrenado VMSB-241 había sido creado a partir de la reorganización del VMSB-231, cuyo código fue transferido a Ewa para el levantamiento de una nueva unidad.

23. Executive officer (XO)

sobre la batalla de Midway. A modo de resumen, podemos destacar los siguientes acontecimientos:

22 de Mayo: 6 PBY5A del VP-44 con 20 oficiales y 40 hombres llegan desde Pearl Harbour. El MAG lleva a cabo patrullas de rutina y maniobras tácticas. Se inicia la construcción de 12 bunkers adicionales. Se incrementa el camuflaje de las instalaciones. Entra en vigor el nuevo plan de operaciones con las frecuencias de radio. Todos los aviones calibran, sintonizan y prueban las nuevas frecuencias.

26 de Mayo: Llega un B-17 de Oahu con el General Tinker y su Estado Mayor. El USS Kitty Hawk llega con 22 oficiales y 35 hombres del MAG-22. Trae también 19 SBD-2 y 7 F4F-3. De los 21 pilotos recién llegados, 19 venían directamente de la escuela de pilotos.

28 de Mayo: Siguen las patrullas del VP-44 con 11 aviones desplegados en un radio de 1130km. 2 SB2U capotan en el aterrizaje y quedan fuera de servicio.

29 de Mayo: El VMSB-241 tiene ahora disponibles 19 SBD-2 y 11 SB2U-3, mientras que el VMF-221 opera con 21 F2A-3 y 6 F4F-3 (1 queda fuera de servicio). Se activan los procedimientos de ataque diurno o con luz de luna a unidades de superficie del enemigo. Llegan otros 12 PBY5 para apoyar en las tareas de reconocimiento.

30 de Mayo: Llegan 7 B-17 de Oahu con 22 oficiales y 50 hombres. Las instalaciones están al 100% por lo que tienen que acomodarse en tiendas de campaña. Se producen dos

contactos con aviones enemigos por parte del VP-44. Se pone en funcionamiento el radar en turnos continuos de 24 horas. La Frecuencia de Combate del MAG-22 cambia debido a su uso durante una falsa alarma de ataque aéreo.

31 de Mayo: 9 B-17 con 30 oficiales y 60 hombres llegan de Oahu. Salen 14 B-17 en misión de búsqueda y ataque sin resultados. Llegan 4 PBY5 desde Pearl Harbour con tripulaciones de refresco para el VP-44. Las reservas de gasolina empiezan a escasear. Aparatos operativos en este momento: 17 B-17, 16 PBY5, 19 SBD-2, 12 SB2U, 21 F2A-3 y 6 F4F-3, quedando fuera de servicio 5 SB2U-3 y 1 F4F-3. La circulación y despegue por las pistas extremadamente peligrosa debido a la gran cantidad de aparatos estacionados en el aeródromo.

Junio 1: Llega un barco con 3.000 barriles de gasolina. Se suministra directamente de los barriles. Contacto de dos aparatos del VP-44 con un avión enemigo. 6 TBF de la Marina con 6 oficiales y 12 hombres llegan de Oahu y se arman con torpedos.

2 de Junio: El VMSB-241 presta servicio de escolta a un petrolero con destino Midway a lo largo de 80km. Llegan 4 PBY5A desde Pearl Harbour. 9 B-17 en misión de búsqueda y ataque. 6 B-17 y 4 PBY regresan a Oahu. Llega un DC-3 del Cuerpo de Marines desde Ewa con algunas tripulaciones de refresco para el VP-23 y munición del calibre 12,7mm.

3 de Junio: Contactos por parte de los aparatos del VP-44 con unidades de superficie enemigas. También contacto con

la fuerza principal²⁴ a 268 grados y distancia de 1130km. Se despachan 10 B-17 al mando del Tte. Coronel Sweeney en misión de bombardeo a las 12:00 y regresan a las 20.00 reportando blancos en un Acorazado y en un Crucero Ligero. 20:15 horas, 4 VP despegan de noche en misión de ataque con torpedos. 1 B-17 llega desde Ohau.

4 de Junio:

03.55: VMF-221 presta servicio de cobertura durante el despegue a las 0400 de 11 PB5A y el aterrizaje de 10 B-17 a las 05.00.

04.30: A 10 B-17 que habían despegado a las 04.00 se les ordena atacar a la Fuerza Principal.

05.20: Portaaviones enemigos localizados por los PB5 del VP-23 a las 05.15 a 320 grados, distancia 290km, rumbo 135 grados, velocidad 25 nudos.

05.30: Todas las tripulaciones puestas en alerta junto a sus aviones en marcha.

05.45: Tripulaciones a los aparatos. Radios encendidas. Calentando motores.

05.55: Se detecta por radar una fuerza aérea aproximándose a 310 grados y a una distancia de 150km.

05.55: Alarmas antiaéreas conectadas.

06.00: Se dan órdenes a los 4 B-26 del Mayor Collins y a

los 6 TBF del Teniente Fieberling de atacar a los portaaviones enemigos.

06.01: Todos los bombarderos en picado reciben órdenes por radio de atacar a los portaaviones.

06.05: Tres divisiones de caza se posicionan en un vector de 310 grados y se les avisa de aviones enemigos aproximándose en su sector.

06.15: Todos los aparatos disponibles en Midway en el aire, salvo 1 PB5, 1 SBD, 1F4F, 2 F2A y 2 SB2U fuera de servicio, y 3 SB2U de reserva. El MAG-22 organiza el VMF-221 en 5 divisiones de caza, y el VMSB-241 en un grupo de 16 SBD-2 y otro grupo de 11 SB2U. Las 5 divisiones de cazas habían formado dos grupos: uno de 7 F2A y 5 F4F se dirigió a interceptar a los aviones detectados, mientras que el otro de 12 F2A y 1 F4F se posicionó a 16km de la base para prevenir cualquier ataque que pudiera llegar desde otra dirección.

06.15: Los dos grupos de cazas norteamericanos hacen contacto sucesivamente con los 108 aviones (72 bombarderos y 36 cazas) de la fuerza enemiga en dirección a Midway desde una distancia de 48km a 4.260 metros de altura, sufriendo en el encuentro unas pérdidas de 9 aviones para el primer grupo y 6 para el segundo (13 F2A y 2 F4F).

06.17: La batería Easy reporta dos aviones cayendo en llamas.

06.17: El radar sigue mostrando gran número de aparatos

24. “Main body” en el original.

enemigos aproximándose a 320 grados.

06.20: Los SBD-2 del mayor Henderson se reúnen en el punto de encuentro a 32km de la base y comienzan la aproximación a la flota enemiga.

06.35: Las primeras bombas caen en Isla del Este.

06.38: El suministro de electricidad queda cortado por impacto de una bomba.

06.35 a 07.10: 14 bombas caen en el aeródromo de Isla del Este, 4 de ellas de 500kg. Dos cazas averiados aterrizan. Cazas japoneses atacan las posiciones de artillería antiaérea y derriban a un Buffalo que sobrevuela las pistas.

07.10: Se produce el primer ataque a la flota japonesa por parte de los B-26 y los TBF a 241km de Midway. Antes de que, si quiera, pudieran tirar sus bombas, 2 B-26 y 6 TBF son derribados.

07.20: La pantalla de radar solo detecta aparatos enemigos retirándose, así que se ordena a todos los cazas aterrizar y repostar.

07.30: De los 8 cazas que hay en tierra solo dos están en condiciones de volver a volar. Se quedan en alerta.

07.45: Termina la inspección de daños y se vuelve a poner en servicio la pista número 2. Se tapan con tierra los cráteres en las pistas y se quitan los restos y escombros con un bulldozer.

07.50: Se vuelven a poner en servicio 5 surtidores de gasolina. El MAG-22 reporta la pérdida de 6 hombres entre el personal de tierra, resultando heridos otros 20.

07.55: El grupo de SBD-2 avista la fuerza enemiga y se centra en dos portaaviones. El líder del escuadrón, el Mayor Henderson entra en una espiral desde 2750 metros de altitud con la intención de comenzar el ataque final. El escuadrón no había tenido tiempo de desarrollar la técnica del bombardeo en picado con los nuevos Dauntless, así que se prepararon para hacer una aproximación con la técnica del glide-bombing²⁵. El escuadrón es inmediatamente atacado por cazas y AA (artillería antiaérea) de los buques de superficie. El Dauntless de Henderson fue el primero en caer en llamas, así que el Capitán Glidden de la segunda sección toma el mando. En el picado, el escuadrón encuentra refugio en una densa nube justo encima de uno de los portaaviones, y desde ese punto se completa el ataque. La presión de los cazas japoneses es grande y cada avión norteamericano llega a tener uno o dos de ellos en su cola. Según el informe de 7 de junio del MAG-22, el resultado del ataque produjo 2 impactos directos y 2 impactos cercanos en un portaaviones japonés, que fue visto ardiendo y desprendiendo una gran columna de humo. Sin embargo, según la documentación japonesa consultada tras la guerra, a las 0810 se produjeron blancos en dos portaaviones, Akagi y Soryu, aunque los daños fueron rápidamente controlados. De los 16 SBD-2 que iniciaron el ataque, 8 fueron derribados.

8.20: Un poco más lentos que los Dauntless, los SB2U hacen su aparición sobre la flota japonesa, pero antes de

25. Dive-bombing o bombardeo en picado con inclinación menor de 60°

que pudieran ser localizados los portaaviones enemigos, la unidad es atacada por cazas japoneses con tal eficacia que se toma la decisión de abandonar los objetivos iniciales y dirigirse contra dos acorazados, el Kirishima y el Haruna, que navegan en las cercanías. Se ejecuta un ataque en glide bombing, penetrando los aparatos en la cortina de fuego de la AA de los acorazados y provocándoles daños menores [en el informe del MAG-22 de 7 de junio, los pilotos informaron de 2 impactos directos en un acorazado japonés, viéndose bastante humo saliendo de él. Por su parte, los artilleros de cola reclamaron seis Zeros derribados y tres severamente dañados, cifras sin duda exageradas]. De los 11 SB2U, 3 fueron derribados y un piloto fue recogido por un PT boat.

19.00: 6 SBD-2 y 5 SB2U se ponen en el aire para interceptar y atacar un "portaaviones en llamas" reportado en los informes de la mañana a 322km al noroeste de la isla. Los aparatos no pudieron encontrar el objetivo.

5 de Junio: a las 6:30 se pusieron en el aire 6 SBD-2 y 6 SB2U, todos los disponibles. Durante el vuelo detectaron en el mar una fuga de aceite que siguieron a lo largo de 80km para encontrar al crucero pesado japonés Mogami, al que inmediatamente atacaron los SBD-2 efectuando 6 lanzamientos sin conseguir un impacto directo. Los SB2U se centraron en el crucero ligero Mikuma. El capitán Flemming con su avión tocado y en llamas se estrelló contra una de las torretas del crucero causando grandes daños. Por este acto de valor le fue concedida de manera póstuma la Medalla de Honor del Congreso. Esta fue la última acción de combate de la aviación de los Marines en la batalla de Midway.



SBD-2 Dauntless haciendo un bombardeo en picado. Nótese los aerofrenos de color rojo desplegados en el borde posterior de las alas.

Tras el fin de las hostilidades, el MAG-22 reportó 25 oficiales y 12 hombres desaparecidos, y 3 oficiales y 6 hombres heridos entre las tripulaciones de los aviones. A este respecto, también son interesantes las declaraciones de Thomas B.

Hartmann, que, aludiendo al número de aparatos perdidos en Midway dice lo siguiente:

El 231 [se refiere al recién designado VMSB-241] estuvo en la batalla de Midway, durante la cual perdió a 30 de sus pilotos, chicos jóvenes desaparecidos por problemas de navegación y no porque fueran derribados, trágico, pero ese océano es gigante, las islas son muy pequeñas, y los chicos tenían poca experiencia. Era como si te dijeran "Encuentra a la flota japonesa, bombardéala y vuelve a casa [¿sabes?], buena suerte". Si al menos hubieran tenido algún tipo de asistencia en la navegación... pero no había señal guía de radio²⁶ desde Midway que pudieran seguir, porque los japoneses también podrían hacer lo mismo, así que realmente estaban abandonados a su suerte. Muchos de ellos nunca encontraron el camino de vuelta a casa [...]

De gran importancia, a mi juicio, son las primeras impresiones de los pilotos norteamericanos supervivientes del MAG-22 sobre los aviones japoneses, incluidas en el informe que el MAG-22 realizó tras la batalla (citado anteriormente):

Según los pilotos del VMF-221, los modelos identificados eran cazas Zero (en el informe aparece con la denominación 001 Sento K1 Fighter) y bombarderos navales Aichi Type 99, estimando que la fuerza de cazas rondó los 50; mientras que la de bombarderos pudo alcanzar los 60-80. Estas fueron las impresiones de los pilotos supervivientes dos días después de la batalla. En realidad, la fuerza japonesa estaba compuesta por 36 Zeros, 36 Aichi Type 99 y 36 Nakajima B5N.

El VMF-221 se lanzó al ataque desde una altitud de 5.200 metros. A los pilotos les dio la impresión de que los cazas y bombarderos enemigos eran muy vulnerables a la munición del calibre 12,7mm, aunque coincidieron en que la única manera de salirse de la estela de un caza japonés era buscar cobertura en las nubes, o entrar en grandes picados. Un piloto dijo haber eludido a un caza japonés cortando el gas del motor y entrando en un picado profundo. Todos los pilotos del VMF-211, sin distinción de grados o de experiencia, quedaron impresionados con las capacidades del Zero japonés, poniendo de manifiesto que su velocidad ascensional podía ser un 20% superior, teniendo, además, mayor maniobrabilidad que el Buffalo y el Wildcat.

En cuanto al número de victorias reclamadas por los pilotos de caza, el informe subraya que no hacen justicia en comparación con el trabajo desempeñado, ya que cada piloto pudo hacer solo uno o dos pases sobre los bombarderos antes de enredarse con los cazas japoneses. En los reclamos citados en el informe no aparecen los reportes de los dos pilotos heridos, y obviamente tampoco la de los, en ese momento, desaparecidos. De esta manera, el 7 de junio de 1942 se reportan 3 Zeros derribados y 1 dañado; y 8 Aichi derribados y 3 dañados. La realidad fue que los cazas norteamericanos acertaron a derribar 3 Zeros y 4 bombarderos.

Las impresiones de los pilotos sobrevivientes del VMSB-241, tanto de los SBD-2, como de los SB2U-3 se plasmaron en el informe del MAG-22 de 7 de junio en seis puntos:

1. La técnica de Glide bombing es mucho más peligrosa y

26. *Radio beam*” en el original.

menos efectiva sin la presencia de una escolta de cazas propia.

2. Se hace imperativo la coordinación del ataque entre varias unidades.
3. Las unidades deben lanzarse al ataque tan pronto tengan contacto visual y retirarse rápidamente.
4. La AA fue abundante pero nada en comparación con la cortina de cazas.
5. Los cazas enemigos operan a dos o tres niveles de altitud y actúan en grupos de dos, con excelente trabajo en equipo. Atacan preferentemente a los líderes de formación.

Los portaaviones enemigos navegan en cursos paralelos, rodeados de otras unidades de superficie. Los portaaviones son fácilmente identificables por llevar un sol naciente pintado en la cubierta de vuelo.

The Road Back

Tras la victoria en Midway había que poner de nuevo el foco en la ruta del Pacífico Sur para garantizar las comunicaciones con Australia, la única gran base disponible desde la que organizar la guerra. Los japoneses ya se habían puesto manos a la obra en la tarea de intentar estrangular esa línea de comunicación, progresando desde su base de Rabaul hacia el sur a lo largo de las islas Salomón hasta la toma de Tulagi y el comienzo de las obras de un aeródromo en la isla de Guadalcanal, en el extremo sur del archipiélago.

Tras los desastres de diciembre de 1941, el almirante King se había puesto rápidamente manos a la obra en las tareas de protección de la ruta del Pacífico Sur. Allá por febrero de 1942, ordenó la construcción de una base y un aeródromo en la isla de Efate (actual Vanuatu) en las Nuevas Hébridas. A finales de marzo una fuerza norteamericana desembarcó en Vila, la capital de la isla. Constaba del 4º Batallón de Defensa de Marines, una avanzadilla del MAG-24 (activado el 1 de marzo) y 500 soldados de infantería procedentes de los regimientos del Ejército desplegados en diciembre para defender Nueva Caledonia (posteriormente reorganizados como la Americal Division). Apenas dos meses y medio después, el 9 de junio de 1942, el VMF-212 al mando del Tte. Coronel Bauer estaba ya operando en Efate. Para el 7 de agosto de 1942, fecha de comienzo de los desembarcos en Guadalcanal, había dos escuadrones de aviación de los Marines en el Pacífico Sur: el VMF-212 de Bauer en Efate y el VMO-251 recién llegado a Espíritu Santo a finales de julio desde Noumea (Nueva Caledonia) y equipado con F4F-3P de reconocimiento fotográfico de largo alcance. Sin embargo, los tanques exteriores de combustible para los aviones del VMO-251 no llegaron hasta dos semanas después, por lo que no pudieron tomar parte en los desembarcos de Guadalcanal.

Guadalcanal

La invasión de Guadalcanal es la primera acción ofensiva de envergadura de los aliados en el Pacífico. Tras los meses de penuria sufridos desde el desastre de Pearl Harbour, en los que las pocas fuerzas disponibles se emplearon en defender

PERFILES

Fuente: Squadron Signal

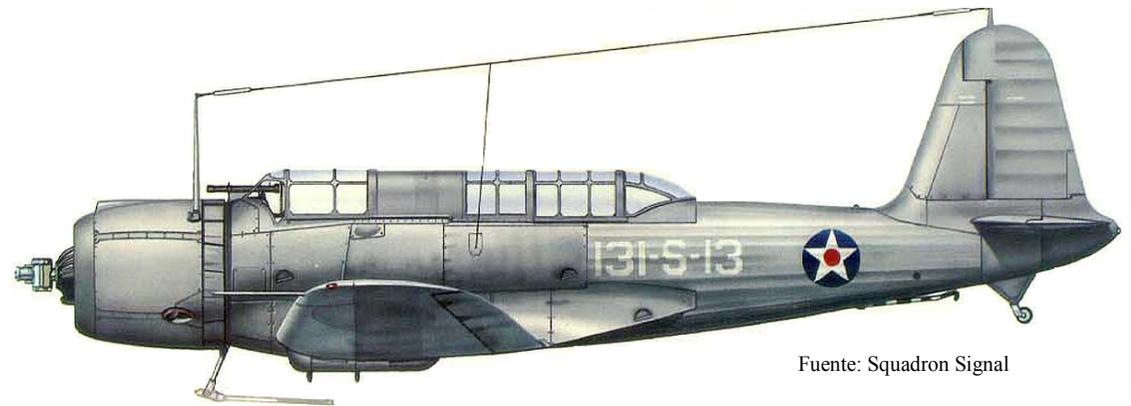


Brewster F2A-3 Buffalo del VMF-221. Ewa Hawaii. Diciembre de 1941

El Buffalo realizó su primer vuelo en 1938 y es el primer caza monoplano de la marina norteamericana. La versión F2A-3 tenía un motor más potente, el morro más largo y un poco más de blindaje que las versiones anteriores. Este modelo no tuvo mucho éxito y para cuando se produjo el ataque a Pearl Harbour ya era un modelo anticuado. Podía alcanzar una velocidad máxima de 517 km/h y estaba armado con 4 ametralladoras de 12,7mm, 2 en el fuselaje y 2 en el borde de las alas, pudiendo transportar una carga de bombas de 105 kgs.

Vought SB2U-3 Vindicator del VMSB-131. Camp Mitchell NC. Agosto de 1941.

Fue encargado en 1934, siendo el primer monoplano scout (explorador) y de bombardeo en picado (dive) de la Marina. Hizo su primer vuelo en 1936. Entró en servicio en diciembre de 1937 y empezó a darse de baja en 1942. Prestó servicio en solo dos escuadrones del Cuerpo de Marines, el VMSB-131 y el VMSB-241, entrando en combate con ellos en Midway. Para esta época este modelo estaba ya claramente obsoleto, apodándolo los aviadores como “Wind Indicator” debido a su lentitud. Alcanzaba una velocidad máxima de 391km/h, e iba armado con una ametralladora fija en la parte superior izquierda del morro, otra en la carlinga posterior y una carga exterior para bombas de 454kg.



Fuente: Squadron Signal

Fuente: Squadron Signal



Grumman F4F-3A Wildcat del VMF-211. Wake Island. Diciembre de 1941.

Inicialmente concebido como un avión biplano, se reconfiguró como monoplano que tuvo su primer vuelo en 1937. Para el 7 de Diciembre de 1941 era el mejor caza disponible en la Marina. Una versión mejorada, el F4F-4 llegó a tiempo para ver combate en Guadalcanal. Alcanzaba una velocidad punta de 512km/h, con una subida inicial de 594 metros por minuto. Su armamento consistía en 6 ametralladoras de 12,7mm en el borde de ataque de las alas y capacidad para portar bombas de 91kg.

PERFILES



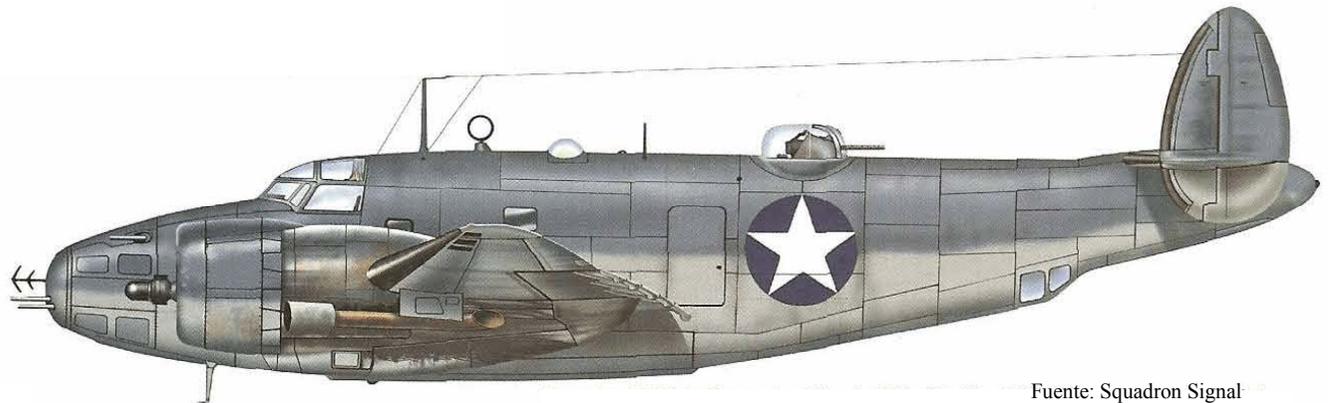
Fuente: Squadron Signal

Douglas SBD-3 Dauntless del VMSB-141. Campo Henderson. Guadalcanal. Octubre de 1942

El Dauntless es conocido por su intervención decisiva, a pesar de sus limitaciones y escasa maniobrabilidad, en la Batalla de Midway. Tuvo su primer vuelo en 1938 y entró en servicio en 1940. La versión SBD-3 supuso una mejora sustancial respecto de las anteriores por incorporar ametralladoras de 12,7mm en vez de las de 7,7mm, depósitos de combustible autosellantes, blindaje de protección para el piloto y componentes electrónicos a 24 voltios en vez de a 12. Alcanzaba una velocidad máxima de 410 km/h y una autonomía de 2519 km. Su armamento consistía en dos ametralladoras fijas de 12,7mm en el fuselaje delantero, dos ametralladoras orientables de 7,7mm en la parte trasera de la cabina operadas por el ametrallador de cola y una carga de bombas de 1021 kg.

Lockheed PV-1 Ventura del VMF(N)-531. MCAS Cherry Point. Mayo de 1943

El Ventura es el resultado de un requerimiento británico para un bombardero ligero diurno. El avión resultante no tuvo mucho éxito y se dedicó a tareas de reconocimiento marítimo y entrenamiento. El Cuerpo de Marines reconvirtió algunos aparatos para reconvertirlos en cazas nocturnos. Estaban equipados con un radar británico AI (Air Intercept) MkIV en el morro. Lo operaban cinco tripulantes. Su velocidad máxima era de 518km/h y estaba armado con 2 (luego 3) ametralladoras de 12,7mm en el morro, 2 ametralladoras de 12,7mm en la torreta dorsal y, en su caso, 2 ametralladoras de 7,7mm en posición ventral. Podía llevar una carga de bombas de 2268kg.



Fuente: Squadron Signal

PERFILES



Fuente: Squadron Signal

Vought F4U-2 Corsair del VMF(N)-532 de caza nocturna. Tarawa. Enero de 1944.

Equipados con un radar AN/APS-6, apreciable en el extremo inferior del ala derecha. Tenía un alcance de 9 km (5 millas náuticas), un peso de 150 libras y una pantalla de 5cm de diámetro (2 pulgadas) que permitía un uso directo por parte del piloto.

Vought F4U-1 Corsair del VMF-214. Vella Lavella. Septiembre de 1943

El Corsair es sin duda uno de los mejores cazas de la guerra. Tiene alas de gaviota invertida, con el objetivo de minimizar la envergadura y el tamaño del tren de aterrizaje, ya que inicialmente se concibe para operar en portaaviones. Sin embargo las pruebas desde cubierta fueron negativas, lo que motivó que se introdujeran cambios en el tren de aterrizaje y en la altura de la carlinga. Inicialmente entra en servicio basado en tierra con el USMC y se reveló como un magnífico aparato de ataque al suelo y apoyo directo a tropas. Posteriormente, realizados los ajustes de diseño necesarios brilló también con luz propia operando desde portaaviones. Alcanzaba una velocidad máxima de 718 km/h con una espectacular subida inicial de 1180 metros por minuto, que hizo que se le destinara a la interceptación de kamikazes. Iba armado con 6 ametralladoras de 12,7 en el borde de las alas y podría llevar una carga de bombas y cohetes de 907 kg.

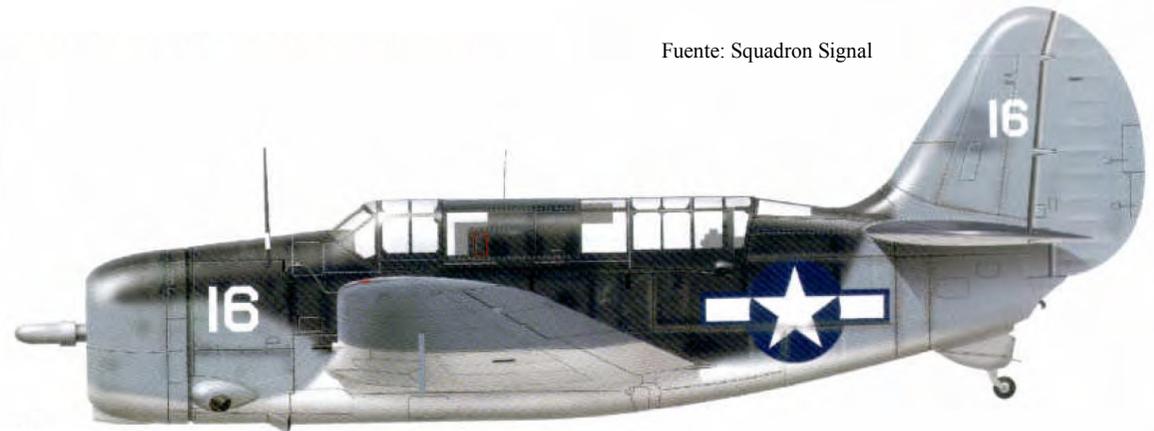
Fuente: Squadron Signal



PERFILES

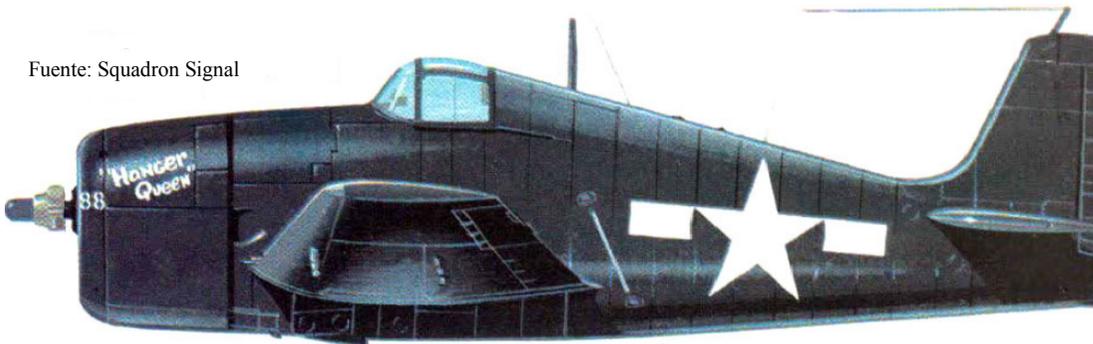
Curtis SB2C-3 Helldiver de la 4th Marine Air Wing. Marshall Islands. Marzo de 1945

El Helldiver fue proyectado como el sucesor del SBD Dauntless en su rol de bombardero en picado basado en portaaviones. Voló por primera vez en Diciembre de 1940 y entró en servicio en Noviembre de 1943. Antes de que la Marina lo aceptara hubieron de hacerse más de 800 modificaciones del proyecto original. Nunca fue del todo eficaz y tenía fama de ser difícil de pilotar, recibiendo por ello el mote de *Son of a bitch 2nd class*. Alcanzaba una velocidad máxima de 473km/h y su armamento constaba de 2 cañones fijos de 20mm en el borde de ataque de las alas, 2 ametralladoras orientables de 7,7mm en la parte trasera de la carlinga y una carga interior y exterior de bombas, torpedos y cargas de profundidad de 1361kg.



Fuente: Squadron Signal

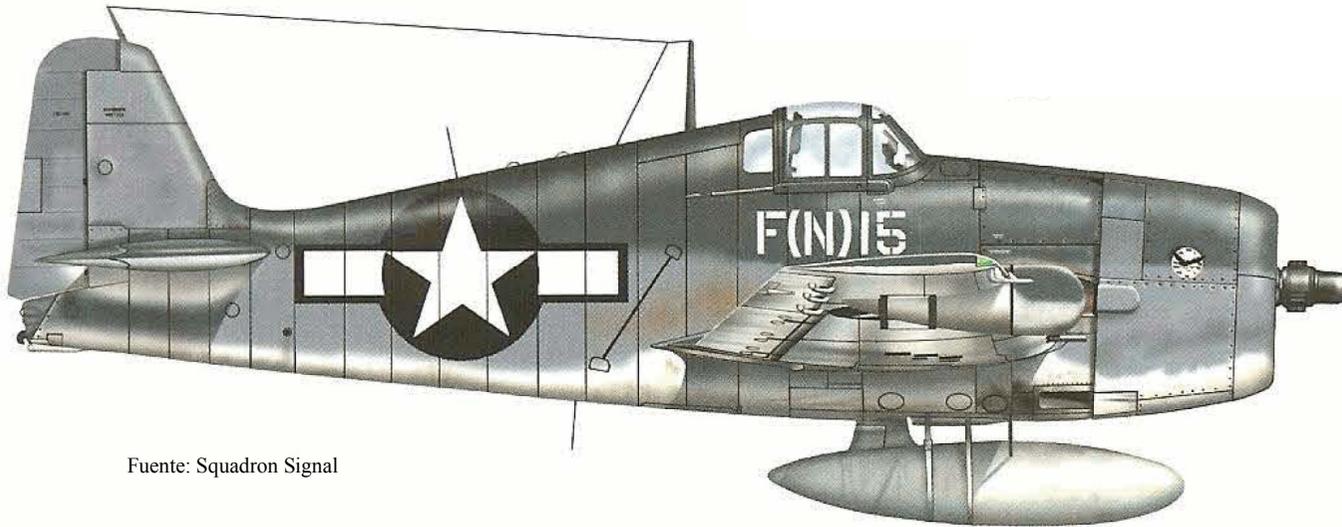
Fuente: Squadron Signal



Grumman F6F Hellcat del VMF-511 embarcado en el USS Block Island (CVE-106). Okinawa Mayo de 1945.

El Hellcat se proyectó en la primavera de 1941 como una evolución del F4F más potente y de mayor tamaño. El primer vuelo tuvo lugar en Junio de 1942 y entró en combate en Agosto de 1943. El F6F es el caza de más éxito en la Guerra del Pacífico, con una tarjeta de presentación de 5156 aviones japoneses derribados contra 270 bajas propias. Alcanzaba una velocidad punta de 603 km/h, con una subida inicial de 1067 metros por minuto. Su armamento constaba de 6 ametralladoras de 12,7mm en el borde de las alas y una carga para bombas de 454 kg.

PERFILES



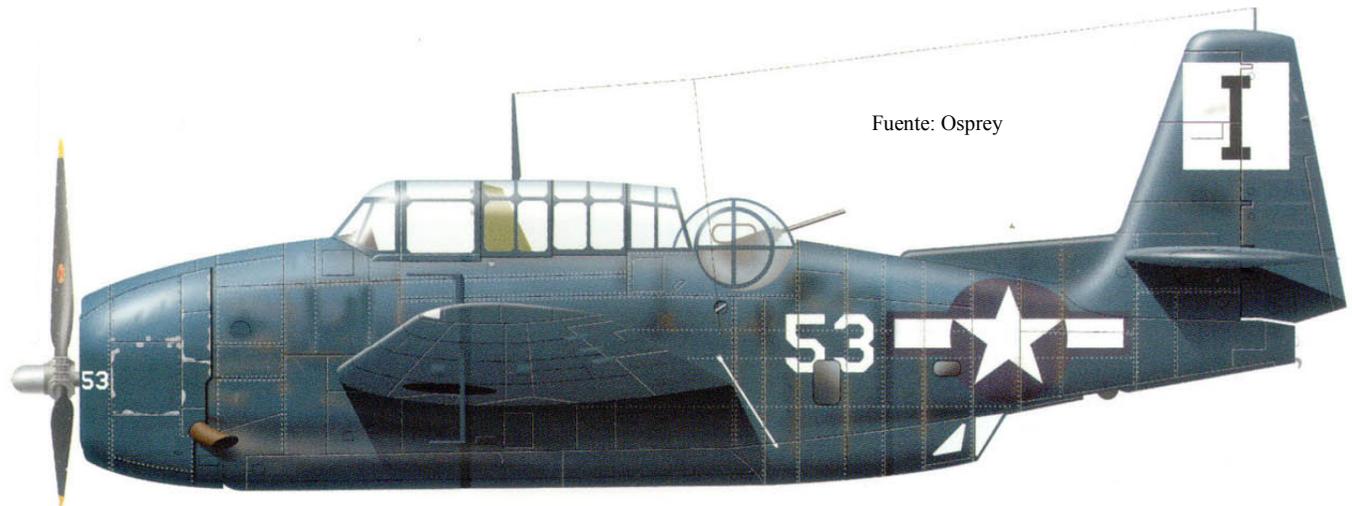
Fuente: Squadron Signal

Grumman F6F-5N Hellcat del VMF(N)-543 de caza nocturna. Kadena Airfield. Okinawa Mayo de 1945

La serie 5 era una mejora del F6F-3, con cambios de diseño en el capó del motor, el parabrisas y una mejor capacidad como bombardero, pudiendo portar 2 bombas de 454kg o 2 cohetes “Tiny Tim” de 298mm y 6 cohetes de 127mm. La versión de caza nocturna llevaba un radar AN/APS-6 en el borde del ala derecha, y algunos aparatos cambiaron la configuración de armas introduciendo 2 cañones de 20mm y dejando en 4 el número de ametralladoras, como es este caso.

TBM-3 Avenger del VMTB-233. CVE USS Block Island. Okinawa Mayo de 1945

El Grumman TBF Avenger fue proyectado como bombardero torpedero triplaza y voló por primera vez en Agosto de 1941. El bautismo de fuego de los Avengers tuvo lugar en Midway y fue desastroso. Sin embargo, con el tiempo se convirtió en un clásico de su género en la segunda guerra mundial. La denominación TBM corresponde a los Avengers fabricados por la General Motors, tras serle asignada una cuota de producción que las factorías de la Grumman no podían satisfacer. Desarrollaba una velocidad de 414 km/h y su armamento consistía en 2 ametralladoras fijas de 12,7mm en el borde de las alas, una ametralladora Browning orientable de 12,7mm disparando hacia atrás en la torreta dorsal, y una ametralladora de 7,62mm disparando hacia atrás en posición ventral. Asimismo, podía llevar una carga de torpedos, bombas y cohetes de 1.134 Kg.



Fuente: Osprey

a toda costa los enclaves norteamericanos en el Pacífico, los aliados recuperan la iniciativa. En Guadalcanal se lleva a cabo una operación anfibia en toda regla, donde la aviación de los Marines tendrá la oportunidad de retomar de nuevo su rol de apoyo a las fuerzas terrestres. Sin embargo, lo precario de la situación y la escasez de aparatos en los primeros meses de invasión, hará que los aparatos de los Marines no se puedan dedicar enteramente a ello, debiendo llevar a cabo también misiones de defensa aérea.

La invasión de Guadalcanal, primer paso en la conquista de las Islas Salomón, se vislumbra como el punto de inflexión en la disposición y organización de las fuerzas norteamericanas para el combate en la guerra del Pacífico. La invasión comenzó casi con la misma precariedad de medios aéreos que en todas las confrontaciones anteriores: primero con un frágil apoyo aéreo desde los tres portaaviones de la flota de invasión (USS Saratoga, USS Enterprise y USS WASP), que tuvieron que abandonar la zona dos días después de su comienzo; y a partir del 20 de agosto, con un batiburrillo de unidades basadas en tierra pertenecientes a los Marines, al Ejército, puntualmente a la Marina y a otras unidades aliadas australianas y neozelandesas. Esta amalgama de fuerzas apiñadas entre barrizales en el parcialmente construido Campo Henderson acabó conociéndose informalmente como la Cactus Air Force.

En la isla de Guadalcanal los Marines tuvieron la primera oportunidad de poner en práctica toda la doctrina de apoyo a las tropas que habían ensayado en los años anteriores. Desafortunadamente la realidad de los combates hizo que se

aprendieran duras lecciones acerca de la actuación integrada²⁷ de las fuerzas aéreas y terrestres. La misión de los Marines en Guadalcanal era tomar la isla y defenderla de futuros ataques japoneses. La mayoría de los altos oficiales, tanto de las fuerzas aéreas como terrestres, eran veteranos de Nicaragua. Uno de los objetivos prioritarios de la aviación consistía en evitar los intentos japoneses de desembarco de tropas en la isla, mientras que el objetivo de las fuerzas terrestres era doble: proteger el Campo Henderson, mediante la destrucción de cualquier unidad enemiga que hubiera en la isla, y rechazar incursiones nocturnas que por sorpresa pudieran venir desde el mar.

La campaña de Guadalcanal comenzó el 7 de agosto de 1942 con desembarcos en Guadalcanal y Tulagi. Al comienzo de la invasión, durante la fase de desembarcos, un Centro de Control Aéreo²⁸ abordo del buque insignia del Comandante en Jefe de la fuerza de invasión controlaba y coordinaba los dos tipos principales de misiones que llevaba a cabo la aviación embarcada: las misiones CAS consistentes en el apoyo aéreo a las tropas, y las misiones CAP consistentes en patrullas de combate para la defensa aérea, que protegían a las tropas y a las unidades de la flota de incursiones aéreas enemigas.

Las operaciones de defensa aérea dejaron bastante que desear. El Plan de invasión preveía el despliegue de una patrulla aérea de combate para la defensa aérea del perímetro, dirigida por el Director de la Caza²⁹ desde el Centro de Control Aéreo. Su función era analizar la información que le suministraba el radar del buque, sobre posibles incursiones

27. Doctrina Air Ground Integration

28. Air Control Center

29. Fighter controller

aéreas enemigas y sobre la posición de los cazas propios, para transmitir órdenes concretas a los aviones en vuelo y dirigirlos a un punto donde pudieran hacer contacto visual con el enemigo. Sin embargo, la cobertura que ofrecía el radar del crucero en el que iba embarcado era a todas luces insuficiente, por lo que cuando fallaba en detectar las incursiones enemigas, el Director de la Caza era incapaz de llevar a cabo su trabajo, lo que suponía un peligro para las tropas de tierra o para los buques de la flota. Estas técnicas de alerta temprana por radar fueron mejorándose a lo largo de la guerra hasta alcanzar un gran nivel de eficiencia en Okinawa.

El 9 de agosto, tras dos días de desembarcos, los portaaviones norteamericanos que prestaban cobertura aérea a la operación se vieron obligados a retirarse, abandonando a la fuerza anfibia y a las tropas desembarcadas, que quedaron sin apoyo aéreo hasta que el aeródromo capturado de Guadalcanal pudo completarse y ponerse operativo. La trágica historia de las semanas que siguieron, en las que los aviones disponibles para la defensa (CAP) y para las misiones CAS eran penosamente pocos, demostraron la importancia del mantenimiento de una fuerza aérea embarcada de apoyo durante el periodo crítico que va desde el asalto inicial a la consolidación de las posiciones en el interior y la plena operatividad de un aeródromo en tierra.

Para el 12 de agosto ya había en Guadalcanal 1.160 metros de pista disponible y 400 bidones de gasolina de aviación. Con una radio capturada al enemigo se transmitió el día 17 el mensaje de “preparados para recibir a las unidades de

caza y bombardeo”. Los dos primeros escuadrones de los Marines destinados al Campo Henderson habían sido retenidos en Suva (Fiji) por razones de precaución, debido al desastre naval de la Isla de Savo, ocurrido frente a Guadalcanal en la madrugada del día 8 de agosto. Sin embargo, también se han barajado otro tipo de razones para justificar el retraso, como la existencia de síntomas de inseguridad en los pilotos de dichos escuadrones, que no se veían capaces de despegar desde los portaaviones que los transportaban. Finalmente, y debido a la urgencia que había de disponer de los aviones en Guadalcanal, 8 pilotos del escuadrón de Bauer en Efate fueron intercambiados por ocho novatos del VMF-223, de manera que el 20 de agosto, los aviones estaban aterrizando en Guadalcanal.

La aviación de los Marines, una vez desplegada en Campo Henderson, jugó un papel preponderante en toda la campaña, ya que ésta era principalmente una operación del Cuerpo de Marines. Sin embargo, durante los primeros días de la invasión, el desempeño del mando conjunto de las fuerzas aéreas fue un poco difuso, ya que el Cuerpo de Marines no nombró ningún jefe para desempeñar dicha misión. La Cactus Air Force estaba técnicamente bajo el mando del contralmirante McCain, jefe de toda la aviación aliada basada en tierra en el Pacífico Sur³⁰, sin embargo, el estado mayor de Vandergrift asumió informalmente el mando local de las fuerzas aéreas aliadas de Campo Henderson, hasta que el 3 de septiembre llegó el brigadier general Roy Geiger, que asumió la dirección de las operaciones aéreas de todas las unidades desplegadas, incluidas las del Ejército³¹ y de las de los aliados australianos y neozelandeses, como Comandante

30. Land Based Allied Aircraft in the South Pacific

31. “Army Air Corps” en el original.

en Jefe de la Aviación de Guadalcanal³², ComAirGuadal por sus siglas en inglés, también conocido como ComAirCAC-TUS. De manera temporal, nunca más de un mes, algunos escuadrones embarcados de caza, bombardeo en picado y torpederos de la Marina también operaron desde Guadalcanal volviendo posteriormente a sus portaaviones. Geiger cedió el mando el 7 de noviembre a su jefe de estado mayor, el brigadier general Louis Woods, que desempeñó el cargo hasta diciembre, fecha en que lo reemplazó el brigadier general Francis Mulcahy.

Durante esta campaña aparecen por primera vez, simultáneamente con la 2ª MAW, elementos de mando y administración la 1ª MAW, que en el futuro tomará el mando de las operaciones. En concreto, se destina a Campo Henderson un destacamento adelantado del Estado Mayor a principios de septiembre, y el MAG-14 a mediados de octubre. Mientras tanto, el grupo encargado de dirigir las operaciones es el MAG-23, activado el 1 de marzo de 1942. Los primeros escuadrones en llegar el 20 de agosto procedentes del USS Long Island (CVE-1) fueron el VMF-223 de John L Smith [Medalla de Honor] equipado con 18 F4F Wildcats y el VMSB-232 con 12 nuevos SBD-3, equipados con depósitos de combustible autosellantes y blindaje en la cabina. El VMF-224 y VMSB-231 igualmente equipados llegaron el 30 de agosto. (El 22 de agosto llegaron 14 P-400 del 667 escuadrón de caza del Ejército).

Desde finales de agosto hasta mediados de noviembre, cuando la amenaza directa japonesa ya había remitido, hubo incrementos graduales en la fuerza de cazas y bombarderos

en picado. La mayoría eran refuerzos programados con unidades de Hawai y la costa oeste, aunque en las primeras semanas de operaciones, prestaron apoyo provisional VMF-212 venidos de Efate, y VMO-251 llegados desde Espíritu Santo. El Army Air Corps operó de la misma manera, trasladando pilotos desde sus bases de entrenamiento tan pronto como tenían el entrenamiento mínimo de vuelo para operar.

A principios de Octubre el MAG-14 relevó al MAG-23 y trajo como refuerzo el VMF-121, el VMSB-132 y el VMF-112. A mediados de Octubre, el VMF-212 de Bauer se trasladó de manera permanente a Henderson desde Efate, y el VMO-251, en el rol de escuadrón de caza, llegó un poco después también para quedarse. A mitad de Noviembre llegaron el VMSB-131 y el VMSB-142. Las fuerzas totales que operaron bajo el mando del ComAirCactus en Guadalcanal fueron 20 escuadrones de aviación del Cuerpo de Marines: 9 de caza, 9 de bombardeo y 2 de servicios; 2 unidades del Ejército: 1 escuadrón de cazas y 1 grupo de bombardeo; y 5 escuadrones de la Marina: 1 de caza, 3 de bombardeo y 1 torpedero. Los escuadrones de la Marina que operaron desde el USS Enterprise fueron 5: 1 de caza, 3 de bombardeo y 1 torpedero.

En cuanto al desarrollo de las operaciones de apoyo a las fuerzas de tierra, aunque en Guadalcanal los Marines habían vislumbrado la necesidad de tener unidades de enlace con las tropas situadas tierra adentro, las comunicaciones inadecuadas y la falta de experiencia desembocaron en una grave merma en la dirección de misiones CAS en apoyo de las tropas de primera línea. Por estas fechas apenas había comuni-

32. Commander, Aircraft, Guadalcanal



Bomba de 100 libras (45kg), apodada Daisy Cutter o “segadora de margaritas” montada en la panza de un SBD-3 Dauntless en Guadalcanal. Nótese las cintas de munición de ametralladora adosadas para multiplicar el efecto de la metralla

cación directa entre las fuerzas terrestres y la aviación que los sobrevolaba. Las peticiones de apoyo desde la línea del frente debían ser enviadas por el oficial de la unidad al puesto de mando de la División en Campo Henderson, y de ahí, se pasaban a los escuadrones. Normalmente los pilotos eran informados de las misiones en tierra, aunque algunas veces iban personalmente al frente a ver los objetivos.

A finales de agosto de 1942 ya se hacían algunas peticiones de misiones CAS desde primera línea a través de la radio, sistema que fue mejorándose enviando a oficiales de enlace

de la aviación al frente, trabajando hombro con hombro con los hombres de primera línea y conociendo de primera mano los problemas que les afectaban. Esto fue incrementando en gran medida la efectividad de las misiones CAS. Ineludiblemente, también hubo bajas por fuego amigo, como las que se produjeron en las misiones de apoyo llevadas a cabo el 3 de noviembre en apoyo del 7º Regimiento de Marines, que acabaron produciendo bajas en la unidad, ya de por sí bastante castigada.

El marcado de los objetivos también estaba planteando problemas. El uso de paneles se estaba haciendo muy difícil en la selva, por lo que se optó por marcar los objetivos con fuego de mortero, lo que dio unos resultados aceptables. También en esta época se desarrolló una táctica que perduraría a lo largo de todas las campañas durante el resto de la guerra: en algunas misiones CAS, los aviones, tras soltar las bombas y hacer los ametrallamientos rasantes, volvían a hacer pasadas simuladas para mantener a los soldados japoneses a cubierto mientras las tropas propias avanzaban.

En cuanto al sistema de comunicaciones entre tropas y aviones era todavía pobre, por lo que tras la campaña, se dieron los pasos necesarios para crear Equipos de Enlace Aéreo, llamados Air Liaison Parties (en adelante ALP). A su vez, el general Vandergrift recalcó la necesidad de crear equipos de comunicaciones tierra-aire³³ en los regimientos de infantería. Aunque se habían hecho avances, todavía había bastantes aspectos que mejorar, particularmente en el terreno de las comunicaciones y de la identificación de objetivos. También la Marina organizó una serie de ALP con oficiales especial-

33. Air-ground communication teams

mente entrenados para acompañar a las tropas del frente y dar curso de sus solicitudes CAS al Centro de Control. Estas unidades de enlace fueron usadas con éxito en Kiska (Islas Aleutianas) y en las operaciones siguientes. Paulatinamente, los Marines y el Ejército se fueron haciendo cargo de estos ALP.

A lo largo de la campaña, las condiciones en Campo Henderson fueron pésimas, siendo las pistas un mar de polvo en los días soleados y convirtiéndose en una ciénaga de lodo en los días de lluvia. Según un oficial del Cuerpo de Marines, era el único lugar del mundo en el que se podía estar clavado en el lodo hasta las rodillas y tener polvo en los ojos. No había camiones cisterna, hangares para los aviones o talleres de reparación y los aparatos inservibles eran canibalizados hasta la última pieza. Las reservas de combustible de aviación siempre fueron críticas, teniéndose que bombear a mano desde los barriles. El 9 de septiembre, el 6º Batallón de Construcción Naval (los famosos SeaBees³⁴) abrieron una segunda pista aproximadamente a un kilómetro y medio al este de campo Henderson. Tenía unas dimensiones de 1400 metros de largo por 91 de ancho y se denominó *Fighter 1*, pasando a ser el lugar de operaciones de los escuadrones de caza. Las pobres condiciones de las pistas y los daños producidos por los bombardeos japoneses provocaron la pérdida de casi tantos aviones en rodaje, aterrizaje y despegue, como en enfrentamientos con el enemigo. Esta situación cambió a partir del 15 de Noviembre, cuando el aeródromo

fue nombrado oficialmente Base Aérea de Marines³⁵, comenzándose los trabajos de acondicionamiento de las instalaciones y abriéndose nuevas pistas.

Campaña de las Salomón

Guadalcanal había sido sin duda un caso claro de penuria y escasez en todo lo relativo a la aviación: mantenimiento, replazos y suministros que escaseaban durante largos periodos de tiempo, a lo que había que añadir los masivos y regulares ataques aéreos japoneses que asolaban el perímetro de día, más los aviones aislados que lo hacían de noche (apodados Washing Machine Charlie o lo que es lo mismo, *lavadora Charlie*). Poco a poco las incursiones aéreas japonesas fueron desapareciendo lo que hizo que los trabajos en Henderson progresaran de una manera más rápida en cuanto a instalaciones y pistas de rodaje. Gran cantidad de aviones de todos los tipos empezaron a llegar y el Mando Aéreo³⁶ fue dividido en un Mando de Ataque³⁷ en Henderson, y un Mando de Caza³⁸ en el nuevo aeródromo de *Fighter 2*. Para diciembre de 1942, las instalaciones de Guadalcanal la convertían en una base idónea para llevar el peso aéreo de las operaciones que estaban a punto de lanzarse hacia el norte del archipiélago de las Salomón con el objetivo de tomar la gran base japonesa del Pacífico Sur: Rabaul.

A mediados de Febrero de 1943, hubo una reorganización general en el organigrama del Mando y el contralmirante

34. SeaBee es la pronunciación inglesa del acrónimo CB (Construction Battalion) o batallón de construcción. SeaBee también significa “abeja del mar”, que mediante este juego de palabras se convirtió en el apodo de estas unidades.

35. Marine Air Base

36. Aviation command

37. Strike Command

38. Fighter Command

Charlie Mason llegó a Guadalcanal como Comandante en Jefe de las Operaciones Aéreas en las Salomón³⁹ (TF-33), abreviado ComAirSols. Bajo este nuevo mando quedaban todas las unidades aéreas basadas en tierra en las Salomón, incluyendo Marines, Ejército, RNZAF y Marina. Las unidades embarcadas de la Marina permanecieron bajo el Mando de la Flota en Noumea⁴⁰. Su área de operaciones era el archipiélago de las Salomón y Nueva Bretaña e incluía las tareas de defensa aérea (CAP), apoyo a las tropas (CAS), ataque a unidades de superficie, reconocimiento, patrullas antisubmarinas, y misiones de rescate. Su objetivo principal era la destrucción de la base naval japonesa de Rabaul en Nueva Bretaña. ComAirSols heredó la estructura de mando (caza, ataque y bombardeo) anterior, disponiendo de alrededor de 50 escuadrones.

Con la llegada masiva de aviones, los staff de los Mandos de Caza y Bombardeo se incrementaron en número de personas y en cualificaciones especiales. El cambio que supuso pasar de tareas puramente defensivas a la planificación de las operaciones anfibas a lo largo de las Salomón sentó la base para la organización de las futuras campañas anfibas en la guerra del Pacífico. El nuevo Mando de Operaciones siguió con su actividad rutinaria de apoyo a los desembarcos hasta que las Salomón quedaron en la retaguardia y Rabaul, carente ya de interés estratégico, fue flanqueada en el avance hacia el Pacífico Central.

La primera de las operaciones anfibas, operación Cleanslate, se produjo el 21 de febrero de 1943 en las Islas Russell, a unos 90km al noroeste de Guadalcanal. Los Seabees de la



F4U Corsairs de los Marines en el aeródromo de las Islas Russells en Septiembre de 1943

Marina completaron un aeródromo en seis semanas, y un grupo de aviación de los Marines empezó a prestar servicio inmediatamente para apoyar las operaciones futuras en Nueva Georgia. Un hecho remarcable tuvo lugar en febrero de 1943: la llegada del VMF-124 equipado con los nuevos Vought F4U Corsair, apodados Bent Wing Bird (pájaro de alas torcidas) por los Marines y Whistling Death (muerte silbante) por los japoneses. El Corsair era muy superior a los aviones japoneses y tenía una autonomía mucho mayor que la del F4F. En tres meses, los ocho escuadrones de caza de

39. Commander, Air Solomons (Task Force-33)

40. Fleet Commander, Noumea

los Marines que operaban en las Salomón disponían del Corsair, con sus pilotos y su personal de tierra entrenados para garantizar su operatividad y su mantenimiento. Es remarkable destacar que este estado de cosas ocurría apenas 12 meses después de la penosa situación vivida por la aviación de los Marines en Midway.

El ComAirSols desarrolló desde las Russells una campaña de ataques contra los aeródromos de la zona sur de Bougainville, dando escolta a bombarderos pesados, llevando a cabo ataques nocturnos y sembrando de minas los puertos junto a los TBF de la Marina. Igualmente, los SBD Dauntless, de menor autonomía, centraron sus esfuerzos en los campos de aviación de Nueva Georgia. Todo este despliegue operacional no implicó en ningún momento que los japoneses estuvieran inermes; al contrario, la presencia de sus cazas se hizo patente una y otra vez. Incluso periódicamente, llevaban a cabo misiones contra los barcos anclados en Tulagi o las playas de Guadalcanal.

Precisamente el 7 de abril de 1943 en Guadalcanal se produce la acción que le valió a James Swett la medalla de honor del Congreso. La narración de los hechos pone de manifiesto la filosofía de vuelo y la incapacidad de los pilotos japoneses para salirse del manual (aunque también hay quien dice que esa rigidez se debía a la falta de equipos de radio en todos los aviones, por lo que no se podían separar del líder para poder volver a la base):

En un ataque de VALs sobre un convoy de suministro a Guadalcanal, tras derribar la fuerza de cazas a la primera olea-

da, el resto suelta las bombas y da la vuelta para regresar a su base. Swett se encuentra a 5 VALs volando en formación y se sitúa con su Wildcat detrás de ellos y un poco abajo para que no pudieran dispararle los artilleros de cola. Debido a los procedimientos navales japoneses (y a la férrea disciplina inculcada a los pilotos nipones) que no permitían adoptar maniobras evasivas o romper la formación, Swett se acercaba lentamente por detrás y con una suave subida de morro lanzaba una ráfaga entre las alas y el cuerpo del avión, donde estaba el depósito de fuel, lo que los hacía incendiarse rápidamente. Derribó de esta manera a cuatro, uno detrás de otro, siguiendo la formación impasible. La ráfaga lanzada al quinto mató al artillero de cola pero no logró incendiar o averiar el avión. Cuando intentó una nueva ráfaga descubrió que se había quedado sin munición y decidió volver. Debido a los daños sufridos en toda la jornada, el motor de su Wildcat se paró y tuvo que amerizar. Aquel día derribó 7 aparatos VAL.

Con el cambio de rol de las operaciones aéreas de defensivas a ofensivas prácticamente todos los enfrentamientos con la caza japonesa, o en el caso de los bombarderos, con las baterías antiaéreas, se daba en territorio controlado por los japoneses. Esto provocó una preocupación por la mejora de las técnicas de supervivencia, por los vuelos de reconocimiento costero, y por las misiones de rescate, conocidas como Dumbo Missions.

El siguiente paso fue el asalto a los aeródromos de Nueva Georgia central con el propósito de que, una vez capturados y operativos, los cazas pudieran tener autonomía suficiente

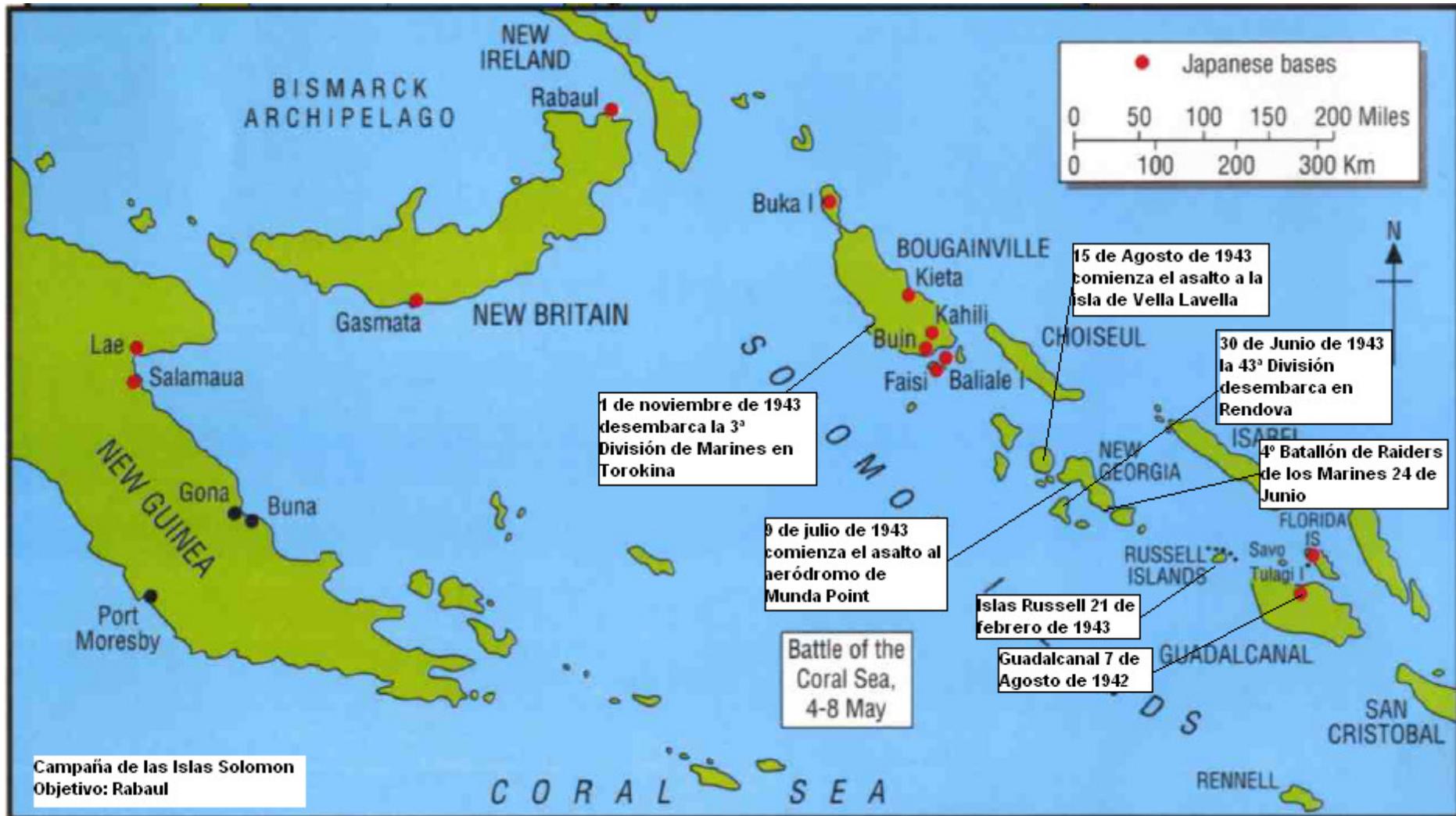
para sobrevolar el sur de Bougainville. La operación empezó con el desembarco de dos compañías del 4º Batallón de Raiders de los Marines en el sur de Nueva Georgia el 24 de Junio. Los japoneses opusieron una fiera resistencia y lanzaron fuertes ataques aéreos sobre la zona de invasión con nutrida presencia de cazas. Pero para su sorpresa, fueron recibidos por la patrulla aérea permanente (CAP) de 32 cazas procedentes de los escuadrones basados en las Islas Russell y en Guadalcanal.

El 30 de junio, la 43ª División de Infantería desembarcó en la isla de Rendova y, el 9 de julio comenzó desde dicha isla el avance hacia el aeródromo de Munda Point. El primer día las tropas avanzaron la mitad de la distancia que les separaba de Munda, luego fueron parados en seco. Lejos del avance rápido que se había previsto, les llevó casi seis semanas y 3 Divisiones del Ejército tomar el aeródromo y sus inmediaciones, a pesar de que los planes contemplaban el empleo de una sola División. Finalmente el aeródromo de Munda fue conquistado el día 5 de Agosto. Los japoneses habían empleado 358 aviones en la defensa de esta base, de los que los Marines derribaron 187 al coste de 34 propios. Tras la conquista y en solo 9 días, los Seabees habían hecho el trabajo de acondicionamiento para que dos escuadrones de los Marines, los VMF-123 y 124, pudieran empezar a operar, llevándose a cabo ataques aéreos de día y de noche contra los campos de aviación de Kahili y Ballale, principales bases japonesas de la parte sur de Bougainville. Durante la campaña de Munda y las operaciones subsiguientes, se hicieron grandes esfuerzos para desarrollar y fijar la serie de procedimientos de apoyo a fuerzas de tierra que mas tarde fragua-

ría como la doctrina CAS de los Marines. Sin embargo, la dificultad de marcar con precisión los objetivos en la jungla siguió siendo un obstáculo para que el éxito de dichos procedimientos fuera completo. También se crearon grupos de enlace aéreo (ALP) mixtos, con personal de tierra y de aviación, medida de la que se aprendió mucho, mejorando de manera apreciable los procedimientos para las futuras campañas y fijando poco a poco la doctrina que operó en Filipinas.

El 15 de agosto, se llevaron a cabo desembarcos en Barakoma en la isla de Vella Lavella, sin que las unidades de desembarco encontraran excesivos problemas en su captura. Igual que ocurriera en la toma de Munda, patrullas aéreas permanentes de cazas aseguraron el apoyo aéreo a las cabezas de playa y a los barcos situados en la zona de invasión, impidiendo que un solo barco fuera tocado por los aviones japoneses, que ahora operaban desde Kahilli, en el sur de Bouganinville, a solo 145km de Vella Lavella. Como de costumbre, los Seabees construyeron en poco tiempo un campo de aviación para los cazas de los Marines en Barakoma. Con este nuevo campo operativo, los de Munda, y el nuevo Mando de Bombarderos⁴¹ recién creado en Guadalcanal, los japoneses de Kahilli, Ballale y la Shortlands empezaron a sufrir la presencia asfixiante de la aviación americana. Para Septiembre y Octubre de 1943 Ballale y Kahilli tenían el mismo aspecto lunar que habían sufrido con anterioridad los aeródromos de Vella Lavella y Munda. El bombardeo y las pasadas rasantes eran una rutina diaria en la vida de los defensores japoneses, pero aún así, los aviones japoneses seguían apareciendo en dichos aeródromos en las fotografías

41. Bomber Command



Progresión de las fuerzas norteamericanas en la campaña de las Islas Salomón.
(Fuente Osprey y elaboración propia)

del reconocimiento aéreo. Tras casi un año de combates desde que comenzara la actividad en Campo Henderson, algunos pilotos de los Marines ya se habían consagrado como ases, destacando entre todos ellos a John L Smith, James Swett, Pappy Boyington, Ken Walsh, Bob Hansen, Donn Aldrich y Wilbur Thomas.

Tras la toma de Barakoma, los almirantes Nimitz y Halsey decidieron que el próximo paso hacia Rabaul se haría en áreas que estuvieran más pobremente defendidas que el sur de la isla de Bougainville, por lo que Kahilli, Ballale y las Shortlands fueron flanqueadas para efectuar el siguiente desembarco más al norte. Se barajaban como posibles sitios la bahía Empress August en la costa oeste de la parte central de la isla, y Kieta en la costa este. En la decisión final se optó por la primera opción, de manera que se fijó el sitio del desembarco en Torokina Point para el día 1 de noviembre. Durante el mes de octubre se sucedieron los ataques aéreos preparatorios, atacando cualquier base que tuvieran los japoneses desde el área de Rabaul a los campos del sur de Bougainville.

El 1 de noviembre empezaron las operaciones anfibias en Torokina, desembarcando a la 3ª División de Marines. Prestando apoyo aéreo estaba la vanguardia de la 1ª MAW y su Mando de Cazas, que el día 2 de noviembre estaba ya desplegado en tierra firme y dirigiendo los 32 aviones de la patrulla aérea a través de una estación de radar con equipos de comunicaciones aire-tierra. También se desembarcó un radar neozelandés de intercepción y control para los cazas nocturnos⁴² que no estuvo en funcionamiento hasta que el

campo de aviación fue completado 40 días después. Los cazas nocturnos del VMF(N)-531 sobrevolaban cada noche la base y eran controlados bien por el Mando de Cazas en tierra, bien por los Directores de la Caza basados en los barcos de la Task Force de invasión. El VMF(N)-531 fue el primer escuadrón de caza nocturna de los Marines y estaba equipado con VP-1 Venturas, aviones difícilmente aptos para esta tarea, pero que tuvieron que desempeñar la misión hasta que llegaron las versiones adaptadas a la caza nocturna de los Corsairs y los Hellcats.

Cuando el aeródromo de Torokina estuvo listo para operar, Rabaul quedó condenada. Grandes olas de cazas empezaron a barrerla a mediados de diciembre. En las primeras misiones, cada ola se componía usualmente de 100 cazas, variando los modelos que las nutrían entre P-40s, F4Fs, F4Us y P-38s. Más tarde, y debido a problemas de coordinación, el número de componentes de estas olas fue reducido para hacerlas más manejables. Como resultado de la oposición aérea japonesa, el ratio de pérdidas producido por los enfrentamientos de los enjambres era de 8 a 10 japoneses derribados por cada avión aliado. Entre el 17 de diciembre y el 1 de enero, un total de 147 aviones japoneses fueron destruidos en los cielos de Rabaul. No hubo respiro para el complejo de aeródromos de la base naval japonesa. En los primeros días de 1944, y para agravar todavía más la agonía de Rabaul, bombarderos monomotores, TBF y SBD, empezaron a operar desde el recién estrenado aeródromo de Piva, situado unos pocos kilómetros al norte del de Torokina.

Una de las razones por las que los procedimientos de inte-

42. Night-fighters



F4U Corsairs en el aeródromo de Barakoma en diciembre de 1943

Mission Request Form

1. BOMB and/or STRAFE _____
2. TARGET is _____
3. TARGET is LOCATED
(Grid or Landmark) _____
4. White SMOKE on TARGET _____
5. TIME
(a) Of ATTACK _____
(b) Of COMPLETION _____
6. FRONT LINES MARKED
(a) Colored SMOKE _____
(b) Panels _____
7. DIRECTION of ATTACK _____
8. Additional Information,
if required (Recommended bomb loading
and fusing, and number of planes to be
used).

**Note: Message will include essential information
in this order. Any part not applicable will
be omitted from the above form.**

Ficha de petición de apoyo aéreo utilizada por la 1ª y 3ª División de Marines

gración aeroterrestre mejoraron en Bougainville se debe a que los Marines se entrenaron intensivamente para ello. La preparación de misiones CAS empezó tres meses antes de la operación. Tres oficiales pilotos y seis suboficiales y soldados operadores de radio de la 1ª MAW se pusieron bajo el mando de la 1ª División de Marines para hacerse cargo de la recopilación de procedimientos y experiencias anteriores para establecer la doctrina y formas de proceder de los grupos de enlace aéreo. Al mismo tiempo, se creó una escuela de formación de dichos grupos (ALP) para enseñar las capacidades y limitaciones de las misiones CAS y los protocolos para su petición, además de nociones sobre las comunicaciones en los procedimientos de integración aeroterrestre.

Se realizaron gran número de experimentos para probar la fiabilidad y los márgenes de seguridad de los diferentes tipos y tamaños de bombas.

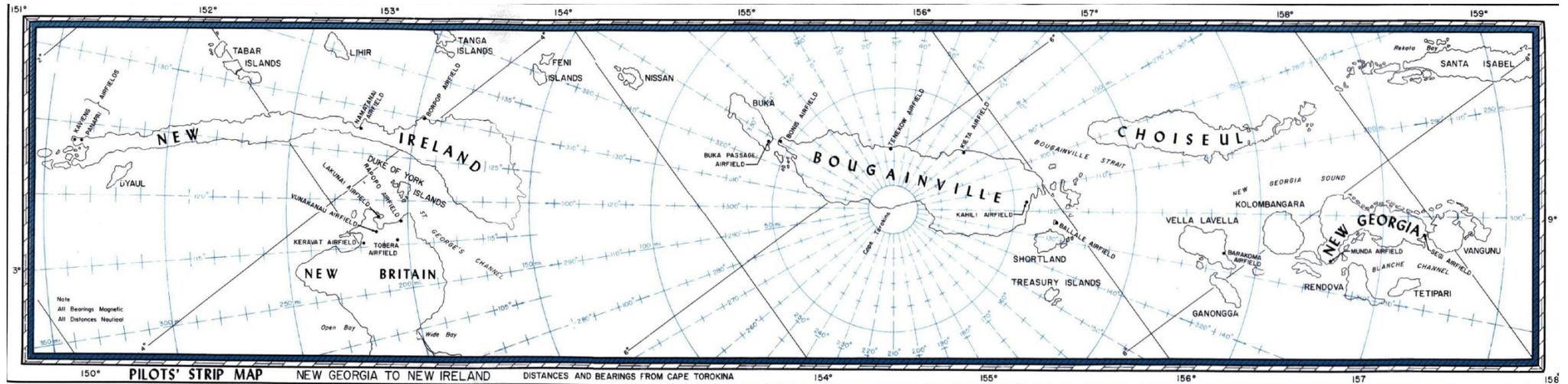
Tras un estudio⁴³ detallado de los resultados, las preferencias se decantaron por la bomba de 45kg⁴⁴, apodada *Segadora de Margaritas*⁴⁵, que podía usarse normalmente a 90 metros de las posiciones propias, aunque se fijaba un mínimo posible de seguridad de 70 metros.

Otra razón por la que las técnicas de integración aeroterrestre mejoraron durante esta época se debía a que las tareas de enlace con la infantería funcionaban a las mil maravillas, ya que los componentes de aire y tierra formaban parte del mismo servicio, existiendo un alto grado de compenetración. En las sesiones informativas a pilotos y al personal de enlace

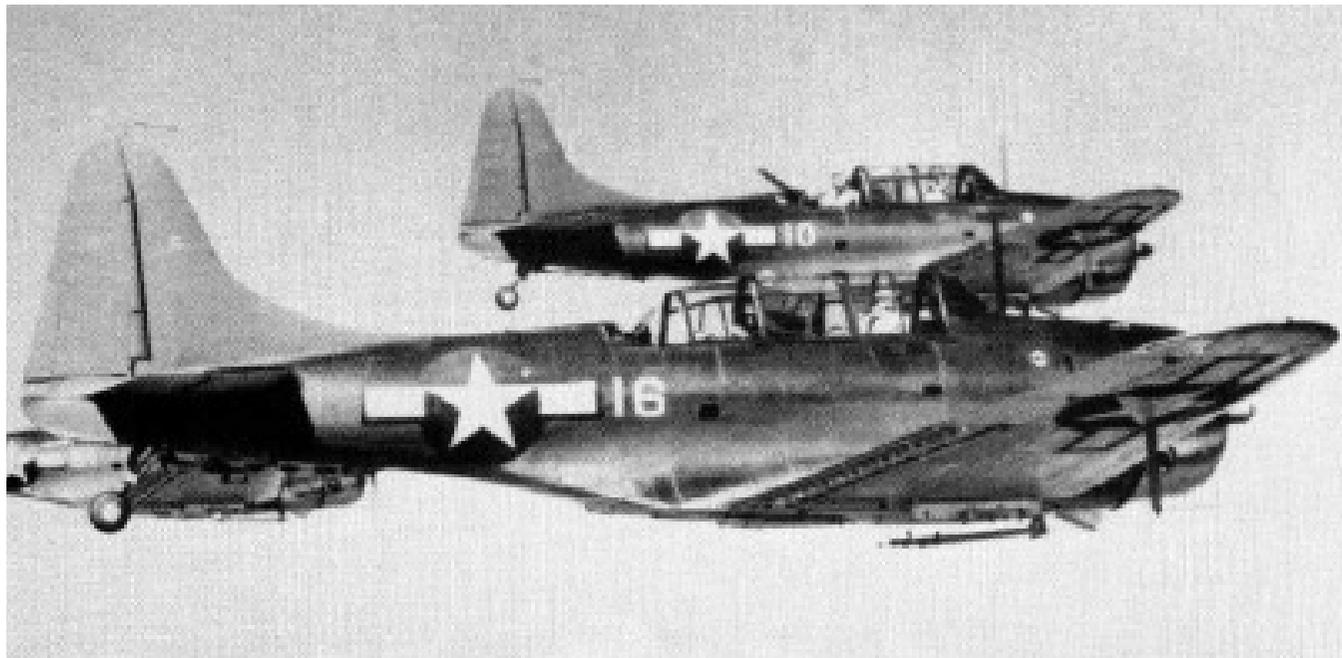
43. Como resultado del estudio, la bomba de 500 libras (226kg) tenía uso normal de 500 yardas (460m) y uno mínimo de 300 (275m) desde las líneas propias; la bomba de 1000 libras (453kg) tenía un uso normal de 1000 yardas (914m) y uno mínimo de 500 (460m); la bomba de 2000 libras (907kg) tenía un uso normal de 1000 yardas (914m) y uno mínimo de 700 yardas (640m).

44. 100 libras

45. Daisy Cutter



Mapa de rumbos y distancias para los pilotos basados en el aeródromo de Torokina en la isla de Bougainville



Douglas SBD-4 Dauntless del VMSB-231 de Marines regresando a su base de las Islas Marshall después de una misión de bombardeo el 10 de junio de 1944. Hacia la parte delantera de la cabina llevan sobre el fuselaje el “As de Picas”, insignia de la unidad.

en tierra todos “hablaban el mismo idioma”. Las relaciones eran muy fluidas: oficiales de infantería informaban a los pilotos de las peculiaridades del terreno y de la situación táctica, a la vez que oficiales de enlace terrestre volaban con los pilotos en misiones CAS para que aquellos pudieran tener una perspectiva aérea de las operaciones. En el mismo sentido, oficiales de enlace aéreo eran asignados a compañías de infantería para que experimentaran de primera mano como se percibían las tareas de apoyo aéreo desde tierra. Además, se equiparon Jeeps con la radio SCR-193, que permitía la comunicación efectiva entre los aviones y las unidades de tierra por primera vez. El marcado de objetivos se hacía en esta época usando humo según un código de colores predeterminado, abandonándose el uso paneles y el fuego de mortero.

En diciembre de 1943, durante la lucha por Hellzapoppin Ridge, tuvo lugar uno de los primeros éxitos de los nuevos procedimientos de coordinación entre las unidades de aire y tierra. Los pilotos pudieron identificar los objetivos con mayor facilidad debido a que los soldados de la 3ª División de Marines habían marcado sus posiciones con humo de colores y con granadas de fósforo blanco las del enemigo. Un escuadrón de Avengers llegó a lanzar alguna de sus bombas a una distancia de 46 metros de las líneas propias en un ataque con bombas de retardo llevado a cabo en la otra vertiente⁴⁶ de la montaña. Esta acción permitió a los Marines tomar la cumbre. En esta misma acción y debido a que uno de los bombarderos confundió la zona del objetivo, hubo que lamentar la muerte de dos Marines, resultando otros seis heridos como consecuencia del fuego amigo. No obs-

tante, el resultado global de la acción fue considerado un gran éxito.

Todo el conocimiento acumulado por la 1ª y 3ª División de Marines en estas campañas se plasmó en un documento llamado “Standing Operating Procedure for Close Air Support Aviation” (Procedimiento operativo vigente en misiones de apoyo aéreo a las tropas), que trajo consigo la estandarización de todos los procedimientos y recalcó la importancia de los procedimientos de Mando y Control⁴⁷ así como las tareas asignadas a los ALP. La secuencia a seguir en la petición de apoyo aéreo era la siguiente: El ALP requería apoyo aéreo al Jefe de apoyo aéreo⁴⁸, y éste se ponía en contacto con la base para que pusieran en el aire los aparatos requeridos o los dirigía directamente hacia el objetivo si ya estaban en el aire.

Pacífico Central

En las últimas etapas de la campaña de las Salomón, en plena carrera hacia Rabaul, fue quedando cada vez más patente que esta base japonesa había perdido importancia estratégica en la ponderación total de las operaciones en el Pacífico, por lo que Nimitz decidió dejarla como un objetivo secundario debidamente controlado a retaguardia. De manera que la siguiente gran ofensiva, acordada en la Conferencia de Quebec en agosto de 1943, se llevó a cabo en el Pacífico Central en el eje de islas Gilbert, Marshall, Carolinas y Marianas; dando comienzo el 20 Noviembre de 1943 en el atolón de Tarawa (Islas Gilbert). Este hecho fue relevante en relación con las actividades combinadas que se habían venido

46. “Reverse slope” en el original

47. Command and control procedures.

48. Commander Support Aircraft

produciendo entre la aviación y las tropas de tierra en las campañas anteriores. Las divisiones de los Marines eran la punta de lanza de las operaciones anfibas, pero con la estrategia de *Bypass*⁴⁹ hasta las Islas Gilbert, dejando a Rabaul en retaguardia, las distancias se hicieron tan grandes que la aviación de los Marines basada en los aeródromos de las islas Salomón no podía dar el apoyo que había venido prestando en el salto de isla a isla en dicho archipiélago.

Quizás se trató de un problema de previsión del Cuerpo de Marines, que no supo o no quiso ver la necesidad de preparar a los escuadrones para operar desde portaaviones, lo que implicó dos contratiempos principales para el alto mando: por un lado había que equipar a los aviones y entrenar a los pilotos para operar desde las plataformas navales, y por otro, la Marina no disponía a corto plazo de buques para facilitar al Cuerpo de Marines. De momento, esto significó que los escuadrones de los Marines se tendrían que quedar en retaguardia empleados en el hostigamiento de Rabaul, hasta que, una vez solucionado el problema del embarque, les llegara su turno más tarde en Filipinas y Okinawa. No obstante lo anterior, varios MAG fueron enviados a la vanguardia desde las Salomón y Hawaii, tomando parte en las campañas de Roi, Engebi y Majuro en las Marshalls, y más tarde en Peleliu, Tinian y Guam.

A finales de Julio de 1944, el general Vandergrift hizo un viaje de inspección por las bases y enclaves norteamericanos a lo largo del Pacífico. A su regreso, él y otros altos mandos del Cuerpo de Marines mantuvieron una tanda de

reuniones con los almirantes Nimitz, Tower, Sherman y otros altos mandos del CINCPAC con el objetivo de redireccionar la aviación del Cuerpo de Marines a su principal misión (CAS). Las conclusiones a las que se llegó, fruto de estas reuniones, supusieron cambios significativos en el empleo de la aviación de los Marines durante el resto de la guerra y se pueden resumir en los siguientes puntos:

1. Escuadrones de los Marines se asignarían a portaaviones de escolta
2. El control de la aviación en misiones CAS durante una operación anfibia sería controlado por la aviación de los Marines.
3. Para reforzar la idea se cambiaría la designación Marine Aircraft Wings, Pacific por la de Aircraft, Fleet Marine Force, Pacific.
4. Un aviador Senior de los Marines sería asignado al CINCPAC.
5. Una selección de escuadrones de los Marines serían reorganizados y reequipados para prestar misiones CAS desde portaaviones.

De esta manera se retomó el rol principal de apoyo a las fuerzas terrestres en las operaciones anfibas, tras el impasse de la campaña de las Salomón donde quizás el Cuerpo de Aviación de los Marines se había plegado en demasía a la rutina de los combates aéreos y los ataques a bases enemigas.

49. La estrategia de Bypass fue llevada a cabo en varias ocasiones por los norteamericanos en la Campaña del Pacífico. Consistía en sobrepasar territorios en poder de los japoneses que habían perdido toda su importancia estratégica, quedando a retaguardia de la progresión de las ofensivas principales. Estas bases seguían siendo hostigadas, pero en un escenario secundario de la guerra. Un ejemplo de ello fue la macro base de Rabaul, dejada en retaguardia cuando las tropas norteamericanas se lanzaron a la conquista de las cadenas de Islas del Pacífico Central.

gas. Los acuerdos recogían la recomendación de que una división de seis portaaviones de escolta (CVE) de la clase Commencement Bay, fueran operados con aviación de los Marines. Cada navío portaría un Grupo de Aviación, compuesto de dos escuadrones: uno de caza con 18 aparatos y uno bombardero-torpedero con 12 aviones. Cada Grupo estaría al mando de un Grupo de Apoyo Aéreo de Marines (MASG). La denominación genérica de estas unidades pasó a ser Grupos de Aviación Embarcados de Marines, Flota de Marines del Pacífico⁵⁰. Sin embargo, para cuando estas unidades estuvieron integradas, entrenadas y cualificadas para llevar a cabo su misión a bordo de sus barcos, la guerra estaba ya en sus estadios finales. El primero de los portaaviones de escolta de los Marines en activo fue el USS Block Island, que llegó a Okinawa en Mayo de 1945, donde participaría en ataques a instalaciones japonesas y misiones de apoyo a la infantería de los Marines en su progresión por la isla.

En el asalto a Tarawa el 20 de noviembre de 1943, se da por primera vez la aplastante concentración de poder aéreo que caracterizó todas las operaciones anfibia posteriores. Un total de 17 portaaviones y 900 aviones participaron en la operación. De la fuerza de portaaviones, ocho eran los nuevos, y comparativamente más lentos, portaaviones de escolta, cuya única misión era la de proveer de apoyo aéreo a las operaciones anfibia. Tras la campaña de Tarawa, el general Holland Smith, considerado el padre de la guerra anfibia moderna norteamericana, recomendó la asignación de al menos un Ala de aviación del Cuerpo de Marines para el apoyo a las tropas durante la fase de desembarcos. Por otro

lado, el día de Navidad de 1943, elementos de vanguardia de la 4ª Ala de de Defensa de Bases de la Aviación de los Marines (MBDAW⁵¹) fue desplegada en el atolón por órdenes del Brigadier General Merritt.

Durante la campaña de las Islas Gilbert se empezó a utilizar también una unidad embarcada especializada en la dirección de operaciones de apoyo a las fuerzas terrestres, equipada para recibir y filtrar las peticiones de ayuda y asignar misiones de apoyo o ataque a los aviones en vuelo. A medida que se fueron sucediendo las operaciones, las unidades de control del apoyo aéreo se fueron haciendo más numerosas y más complejas, hasta controlar todo avión en vuelo que hubiera en el área operativa. En un principio, estas unidades desempeñaron su misión en acorazados, aunque más tarde se instalaron en Buques de Mando⁵², que eran transportes reconvertidos dotados con los equipamientos necesarios de radar y transmisiones para llevar a cabo dichas tareas de control aéreo. Estos barcos fueron utilizados como Juntas de Estado Mayor por los Jefes del Mando Aéreo, Terrestre y Anfibio.

La Dirección de la Caza en tareas de defensa aérea (CAP), fue llevada a cabo desde barcos de la flota anfibia especialmente asignados para esta misión, pero este sistema no dio buenos resultados debido a que había una pobre coordinación entre ellos. Esta descoordinación también afectaba a las unidades que prestaban apoyo aéreo a las tropas. Tras esta desconcertante experiencia, todos los equipos de dirección de la caza se fusionaron con la organización de control de misiones CAS, de manera que todos los aviones disponibles,

50. Marine Carrier Groups, Aircraft, Fleet Marine Force, Pacific

51. Marine Base Defense Aircraft Wing

52. Command Ships

tanto en misión ofensiva como defensiva, recibieran órdenes y coordinación desde un solo puesto de mando. Estas dos actividades fueron pues situadas en compartimentos adyacentes del Buque de Mando principal, que estaba en comunicación continua con las unidades de control subordinadas desplegadas en otros Buques de Mando de la flota, en destructores o en tierra.

El 31 de enero de 1944 comenzó la campaña de las islas Marshall. Las fuerzas anfibas invadieron la isla de Kwajalein, el mayor atolón del mundo, y las islas Roi y Namur. Más tarde, el 17 de febrero, comenzaron los desembarcos en el atolón de Eniwetok, que terminaron con éxito el día 21. Durante esta operación quedó fijado el esquema principal de las operaciones de apoyo aéreo analizado anteriormente. Aunque este esquema iría ganando en complejidad y mejoras a lo largo del resto de campañas, permanecería inalterado en su concepción principal durante el resto de la guerra. Tras estos éxitos, todavía quedaban en las Marshall cuatro bases japonesas intactas: Mille, Jaluit, Wotje y Maleolap, que debidamente aisladas de sus fuentes de suministro y del posible envío de refuerzos, quedaron en la retaguardia para ser neutralizadas sin que pudieran interferir en el eje principal de la progresión norteamericana hacia Japón. Para ello, elementos de vanguardia de la 4ª Ala de Defensa de Bases de la Aviación de los Marines se instaló en Kwajalein el 9 de marzo, donde días más tarde se le unió el MAG-22, enviado desde Midway. El MAG-31 fue trasladado a Roi el 15 de marzo, y el MAG-13 a Majuro el día 31. En total, diez escuadrones de caza y 4 escuadrones de bombardeo asumieron la lenta y monótona rutina de demoler estos últimos enclaves

japoneses de las Marshalls mientras la guerra seguía su curso.

En las operaciones llevadas a cabo en las Islas Marianas en junio de 1944, el mando de control de operaciones aéreas empleó tres Buques de Mando. El desarrollo de técnicas estandarizadas hizo posible, según la situación táctica de cada momento, pasar el control de las operaciones de un barco a otro sin interrupciones. Asimismo, tan pronto como los aviones del MAG-21 estuvieron operativos en el aeródromo de Orote en la isla de Guam el 4 de agosto, se consideró más eficaz para el desarrollo de las operaciones transferir un centro de mando y control CAS a tierra para tener un contacto más cercano con las tropas, dejando embarcadas las tareas de control de la defensa aérea, patrulla antisubmarina y rescate. Otra técnica desarrollada durante la campaña de las Marianas consistió en la coordinación de la artillería de campaña en tierra con la artillería naval y con las misiones CAS, situando a los controladores de cada actividad en el mismo barco. De esta manera era posible decidir que arma era más efectiva para cada petición recibida desde el frente.

A estas alturas de la guerra, no se había desarrollado todavía un espíritu de equipo entre las diferentes ramas de los tres ejércitos, pese a que en Guadalcanal lucharon codo con codo escuadrones de Marines y del Ejército. Es el caso de la toma de Saipan, en la que los generales del Ejército se empeñaron en que el apoyo CAS a sus tropas fuera prestado por aviones de la USAAF, en vez de los escuadrones de Marines que ya estaban en camino para cumplir la misión. Nos

lo cuenta de primera mano Thomas B. Hartmann, del VMSB-231:

Estábamos listos para ir a Saipan y fuimos embarcados y puestos en camino. Estaba previsto que llegáramos con un tercio de la isla ya asegurado. Nos dirigíamos al aeródromo de ¿Slito? (inaudible) que estaba operativo en la parte segura de la isla. Nuestra misión era prestar apoyo aéreo a las divisiones de Marines y del Ejército que luchaban en Saipan. Pensábamos que era lo mejor que nos había pasado en mucho tiempo, ya que volvíamos otra vez a primera línea y éramos el escuadrón mejor entrenado en el Pacífico. No había dudas de ello, ya que llevábamos más tiempo en el Pacífico que ningún otro y habíamos entrenado duro. Al día siguiente estaba prevista la partida para la isla, pero nuestro oficial ejecutivo nos reunió a todos y nos dijo que las órdenes habían cambiado. ¿Y sabe por qué? Porque había tropas del Ejército empeñadas en la batalla y sus generales insistieron en que debían ser sus P-47 los que les prestaran las tareas CAS. Por supuesto, aquellos chicos nunca habían hecho nada parecido. Eran pilotos de caza y no tenían experiencia en este tipo de misiones. Así que al final no fuimos. Lo haríamos más tarde en las Filipinas llevando a cabo misiones para las tropas del Ejército y de los Marines. [Entrevistador: ¿Aprendieron de sus errores?] Supongo, claro... Porque se

trataba de un asunto de importancia. El apoyo CAS era, y es, muy necesario en la guerra terrestre.

Peleliu (Islas Palaos)

En septiembre de 1944 tuvieron lugar los desembarcos simultáneos de Morotai y las Palaos. Los portaaviones de flota y los portaaviones de escolta prestaron apoyo aéreo en ambas fases de desembarcos. Mientras que el asalto a Morotai no tuvo apenas oposición, el desembarco en Peleliu el 15 de septiembre encontró una resistencia fanática, que llevó en numerosas ocasiones a los soldados norteamericanos a la lucha cuerpo a cuerpo. Estas condiciones de combate obligaron a llevar a cabo misiones CAS a una distancia de 90 metros desde las líneas propias, proceder que hubiera sido imposible sin el desarrollo de los sistemas y procedimientos de control desarrollados hasta ese momento.

El aeródromo de Peleliu estuvo operativo a partir del día 18, cuando el VMO-1 (escuadrón de observación) comenzó a operar en tareas de observación para la artillería de campaña y la artillería naval. Apenas ocho días más tarde ya estaba operativo en el campo el VMF-114, y el 1 de octubre llegó el VMF-122, ambos equipados con Corsairs y bajo el mando del MAG-11. Los combates se desarrollaban tan cerca del aeródromo que los aviones tras despegar apenas disponían de una distancia de 900 metros para soltar su cargamento de armas. En Peleliu, la aviación de los Marines empleó dos armas novedosas contra las posiciones japonesas: cohetes y napalm. Estas unidades quedaron desplegadas en



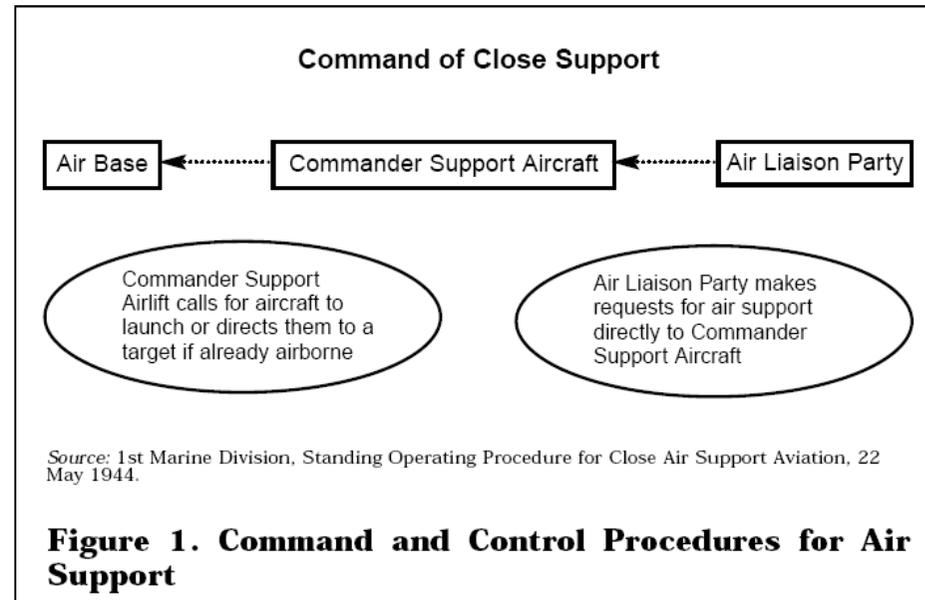
F4U Corsairs del VMF-114 en el aeródromo de Peleliu en octubre de 1944

Peleliu hasta el final de la guerra llevando a cabo misiones de castigo sobre las bases japonesas de las Carolinas Occidentales.

El Programa de Entrenamiento del Tte. Coronel Keith B. McCutcheon.

Una de las contribuciones más importantes a la doctrina de integración aeroterrestre fue el Programa de Entrenamiento del Teniente Coronel Keith B. McCutcheon, Oficial de Operaciones del MAG-24. Una vez finalizada la campaña de Bougainville fue informado de que su unidad muy probablemente sería empleada en la campaña de las Filipinas, por lo que inició en octubre de 1944, bajo los auspicios del general Mitchell (ComAirNorSols) jefe de la 1ª MAW y de su jefe de estado mayor el Coronel Jerome, un programa de entrenamiento intensivo de dos meses. Entre los instructores había oficiales de ALP veteranos de las campañas del Pacífico Central, entre los que se encontraban miembros de la 37ª División de Infantería y de de la Americal Divison. Aproximadamente 500 miembros de las tripulaciones de siete escuadrones de bombardeo en picado del MAG-24 y MAG-32 fueron instruidos en dicho programa.

Durante las sesiones, los pilotos insistieron una y otra vez en la necesidad de que los ALP de primera línea dirigieran directamente por radio los ataques de los aviones (proceder que ya había ocurrido con anterioridad en algunas ocasiones), evitando los retrasos producidos por la transmisión de los mensajes a través de la cadena de mando establecida en el manual vigente. Este cambio de política significaría un



Flujo en el proceso de petición de apoyo aéreo a las tropas consensuado en el Programa de Entrenamiento del Tte. Coronel Keith B. McCutcheon en octubre de 1944

gran paso adelante en la ejecución de los procedimientos de integración aeroterrestre y de las técnicas CAS en las Filipinas. Sin embargo, hubo problemas con la aplicación práctica de esta medida ya que ni la aviación de la Marina, ni la 5ª Fuerza Aérea del Ejército contemplaban la comunicación directa entre los ALP y sus aviones. Esta circunstancia dio lugar a una serie de fricciones entre la fuerza aérea del Ejército y los pilotos de los Marines, que estaban bajo su control operativo. En realidad, todo se reducía a una visión conceptual distinta: mientras que la doctrina de la aviación de los

Marines contemplaba las tareas CAS como una herramienta más para ser empleada a discreción del jefe de las fuerzas terrestres, la conciencia de arma independiente que estaba arraigando en la fuerza aérea (USAAF) no permitía hacer tal concesión.

Filipinas

A finales de octubre de 1944 comenzó la campaña de invasión de las Islas Filipinas, cuya primera fase de desembarcos se llevó a cabo en la isla de Leyte, que constituía el paso previo al asalto a la isla de Luzón. Durante las operaciones anfibias en Leyte un nuevo elemento enemigo hizo su aparición sobre la flota norteamericana: los ataques suicidas de aviones japoneses. La amenaza Kamikaze se convirtió en un serio problema para la Task Force de portaaviones. Para hacer frente a esta amenaza, se necesitaban cazas interceptores con gran velocidad de ascensión y más velocidad punta, de manera que pudieran interceptar y derribar a los aviones japoneses antes de que llegaran a sus objetivos. El Corsair, que hasta esa época no operaba en la flota, tenía estas capacidades y constituyó la solución. Diez escuadrones de caza de los Marines fueron inmediatamente asignados a operar desde los portaaviones de las Task Forces 38 y 58⁵³: dos escuadrones a bordo de cada uno de los cinco portaaviones de ataque de la clase Essex. Debido a que muchos pilotos Marines no tenían experiencia operando desde portaaviones, el porcentaje de incidentes fue algo elevado al principio, aunque rápidamente llegaron a ser tan competentes como sus camaradas de la Marina.



Método usado para que el Mayor Wills, líder de las guerrillas Dipolog, pudiera dirigir los ataques de los Corsairs contra las tropas japonesas escondidas en la tupida selva filipina.

53. Eran la misma Task Force, solo cambiaban los numerales, estando constituidas exactamente con los mismos barcos.

Durante la campaña de Filipinas, la aviación de los Marines, de la Marina y del Ejército participaron juntas en el desempeño de misiones CAS de apoyo a las fuerzas de desembarco. A finales de octubre de 1944 se llevaron a cabo desembarcos en la península de Samar sin mucha oposición terrestre. Durante la batalla naval del golfo de Leyte, el Jefe de Apoyo Aéreo⁵⁴ llevó sus tareas de control hasta tal punto que desvió aviones que tenían asignadas misiones CAS para atacar a las unidades navales enemigas que se aproximaban, lo que constituyó un gran ejemplo de versatilidad, no solo de los modelos embarcados, sino también de la flexibilidad que ofrecían los centros de mando y control y su organización. A principios de diciembre llegó el MAG-12 al aeródromo de Tacloban con el VMF(N)-541 traído de Peleliu por orden de McArthur y otros 5 escuadrones más, totalizando 87 aviones. El MAG-14 comenzó a operar a principios de febrero de 1945 en el campo de Guiuan, en la vecina península de Samar.

Más tarde, tras la ocupación de la isla de Mindoro a mediados de diciembre, comenzó la operación anfibia en el golfo de Lingayen, al norte de la isla de Luzón. Una vez tomadas posiciones en tierra, la aviación del Cuerpo de Marines, MAG-32 y MAG-24 al mando del Coronel Jerome, fue desplegada en el aeródromo de Mangaldan, recibiendo la denominación MAGS-Dagupan⁵⁵. Operó desde allí durante los tres meses siguientes. Para finales de enero de 1945 ya había siete escuadrones operativos con un total de 174 SBD Dauntless. La campaña de Luzón supone uno de los puntos álgidos en la historia de la aviación de los Marines. En ella la integración de las fuerzas aéreas de los Marines con las uni-

dades terrestres del Ejército en tareas de apoyo aéreo adquiere el estatus de verdadera fuerza combinada⁵⁶. Hubo una serie de circunstancias que favorecieron este éxito, pero la principal fue la completa superioridad aérea de que gozaban las tropas norteamericanas: el 85% de las salidas en Luzón fueron en misión CAS. Las órdenes del Sexto Ejército consistían en avanzar desde las playas de Lingayen en dirección sur a Manila. La 1ª División de Caballería avanzaría por el flanco derecho al oeste, y la 6ª División de Infantería lo haría por el flanco izquierdo al este.

El logro de una integración efectiva entre la aviación de los Marines y las unidades del Ejército se fraguó a través de la iniciativa de los primeros. Los Marines enviaron a miembros de sus ALP a entrevistarse con los mandos del Ejército. En esos días, ni la USAAF ni las fuerzas terrestres estaban preparadas para dirigir los ataques aéreos al objetivo desde jeeps en primera línea. Pero los aviadores de los Marines tenían la firme determinación de mostrar al Ejército lo que eran capaces de hacer con el control adecuado de las operaciones desde la línea del frente.

A modo de ejemplo, la 308ª Ala de Bombardeo de la USAAF no había desarrollado este tipo de relación con las tropas de tierra. Cuando los ALP del Ejército Sdirección sur a Manila. La 1ªH cambiaban los numerales, estando constituidas exactamente con los mismos barcos] les cursaban peticiones de apoyo aéreo, éstas debían ser enviadas y aprobadas por la División, luego por el Cuerpo de Ejército, luego por el Ejército y finalmente por la 308ª Ala. En la misma situación, ante una petición de apoyo aéreo de un ALP de los Marines, ésta

54. Air support Commander

55. Marine Air Groups, Dagupan

56. “Joint warfare” en inglés en el original.

pasaba directamente de la División a la base de Mangaldan, desde donde el Coronel McCutcheon enviaba inmediatamente los aviones requeridos. Además, los Marines pusieron en práctica una Alerta Aérea que mejoró aún más los tiempos de respuesta: Para mejorar más las tareas de coordinación, un piloto experimentado familiarizado con los objetivos de un área concreta asumió funciones de coordinador aéreo⁵⁷. Su tarea consistía en dirigir a los aviones atacantes en su área de responsabilidad. También se estableció un turno rotatorio de pilotos por los ALP, que dirigían directamente a los aviones, para que tuvieran una idea de primera mano de lo que pasaba en el frente.

La oportunidad de demostrar toda la experiencia acumulada por la aviación de los Marines llegó cuando se les ordenó facilitar una alerta aérea permanente de nueve aviones desde el amanecer al anochecer sobre el cielo de la 1ª División de Caballería. Los ALP dirigieron los ataques directamente. El control directo sobre los SBD Dauntless produjo resultados excelentes en Santa María y San Isidro. La División llegó a las puertas de Manila 66 horas después de ponerse en movimiento, con su flanco constantemente protegido desde el cielo.

En un principio fue una dura tarea convencer al comandante en jefe de la 6ª División de la efectividad de las misiones CAS llevadas a cabo por los Marines. De hecho, el general Patrick había ordenado con anterioridad que las bombas debían caer a un mínimo de 900 metros de las posiciones de primera línea de la División. Sin embargo, cambió su actitud cuando presencié la dirección de una misión CAS de 81 avio-

nes por parte de un ALP contra una posición japonesa cerca el río Marikina, en la que la coordinación entre los miembros del Ejército y de los Marines fue magnífica. También se puso en práctica la vieja táctica de Guadalcanal de hacer pasadas simuladas para mantener a los japoneses en sus escondrijos mientras la infantería avanzaba. Cuando los japoneses adivinaron la traza, se cambió el procedimiento, alternado pasadas con fuego real y simulado, técnica que debía su efectividad a la buena coordinación que existía ya entre los aviones y el personal de tierra. Las fuerzas del MAGSDAGUPAN continuaron prestando servicio durante las semanas siguientes atacando la línea Shimbu del general Yamashita guarnecida por ochenta mil soldados al noroeste de Manila, así como prestando apoyo a las 10 Divisiones norteamericanas y 5 regimientos guerrilleros que operaban en la isla.

En Luzón el desarrollo de las tareas de enlace con las tropas de tierra se forjó a través de la confianza mutua. Los pilotos aparecían a menudo por el frente la tarde antes del ataque para tener una impresión de primera mano de la situación y de los objetivos. En una ocasión, un piloto de los Marines aterrizó en la retaguardia del frente y corrió a encontrarse con los miembros del Ejército de un ALP. Cuando estaban casi juntos, el fuego japonés los obligó a tirarse a tierra. En el barro y con las caras a un palmo una de otra, el soldado le preguntó al piloto si era uno de los que habían estado toda la mañana dando guerra, a lo que el piloto contestó afirmativamente. El miembro del ALP quedó sorprendido y bromeó diciendo que era la primera vez que veía a un aviador tan de cerca. Un problema que surgió en esta fase de la campaña consistió en que algunas comunicaciones se satu-

57. Air coordinator

raban debido al gran número de aviones operando en la misma frecuencia. Una solución parcial al mismo fue pasar las radios de los Dauntless de los Marines a rangos de frecuencia media, separando así sus canales de los del Ejército. Durante los meses de marzo y abril las operaciones se desarrollaron en Zamboanga, en la isla de Mindanao, donde el Coronel Jerome constituyó el MAGSZAM con los MAG-12, MAG-24, MAG-32 y un total de 293 aviones. Por último, el hecho de que los pilotos sirvieran en los ALP llevó a los hombres de infantería y a los aviadores a entender mejor los problemas y necesidades de unos y otros.

La impresión que los mandos del Ejército tenían ahora de las unidades de aviación de los Marines y de sus técnicas de apoyo aéreo terrestre era excelente. El Comandante en Jefe del Sexto Ejército, Walter E. Krueger, dijo al respecto: *Mis oficiales me han expresado repetidamente su admiración por la precisión en los bombardeos, la voluntad y el entusiasmo de los pilotos por llevar a cabo misiones CAS desde el amanecer hasta el anochecer, así como la estrechísima relación existente con las fuerzas de tierra características de las operaciones de los grupos de caza de los Marines.*

Mientras la campaña de Filipinas tenía lugar, algunas unidades embarcadas de la aviación de los Marines entraron en acción en otros teatros del Pacífico a bordo de los portaaviones de ataque. Tal es el caso de los escuadrones VMF-124 y VMF-213, que a bordo del USS Essex participaron en el raid que llevó a cabo el Almirante Halsey en enero de 1945 contra los puertos y aeródromos de la costa de Indochina. Igualmente, durante la campaña de Iwo Jima, ocho escua-

drones de los Marines a bordo de los portaaviones USS Bennington, USS Bunker Hill, USS Essex y USS Wasp participaron como parte de la Task Force del Almirante Spruance en una campaña de ataques contra las grandes islas del territorio nacional japonés. A mediados de marzo se les unió el USS Franklin con los VMF-214 y VMF-452 a bordo. Sin embargo, éste último fue dejado fuera de combate por un avión japonés a 90 km de la costa nipona tras solo dos días de combate. En estas fechas los escuadrones embarcados en el USS Essex y USS Wasp fueron reemplazados por grupos de la Marina, por lo que para el 20 de marzo solo quedaban 4 escuadrones embarcados en el USS Bennington y el USS Bunker Hill, que participarían en el asalto a Okinawa.

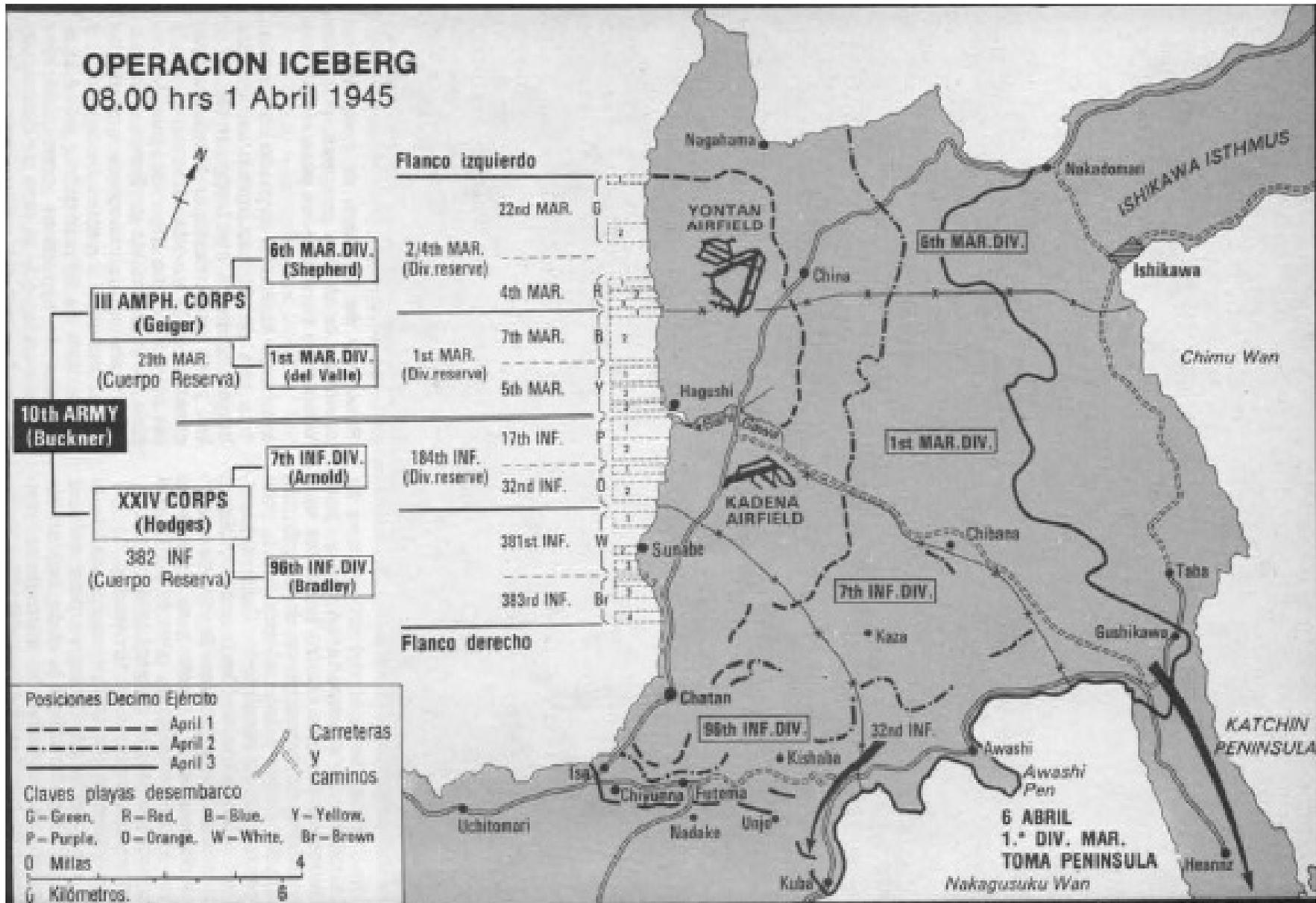
Okinawa

El 1 de abril de 1945 comenzó la campaña de Okinawa, la mayor operación anfibia del teatro de operaciones del Pacífico, que sería a la postre, la última de la guerra. La operación reunió de nuevo a los aviadores y a los infantes del Cuerpo de Marines, pero en una escala hasta entonces desconocida. Para la aviación de los Marines, Okinawa supuso la culminación de todo lo aprendido en la guerra hasta esa fecha. La planificación de la operación Iceberg clasificó las fuerzas aéreas desplegadas en tierra, en aviación Estratégica y aviación Táctica⁵⁸. La aviación estratégica estaba compuesta por las unidades de B-29 de la 20ª Fuerza Aérea de la USAAF, mientras que para el control de la fuerza aérea táctica se organizó un Mando Aéreo Combinado⁵⁹ bajo la denominación Fuerza Aérea Táctica del Décimo Ejército⁶⁰ (Task Group 99.2).

58. Strategic and Tactical Aviation

59. Joint air command

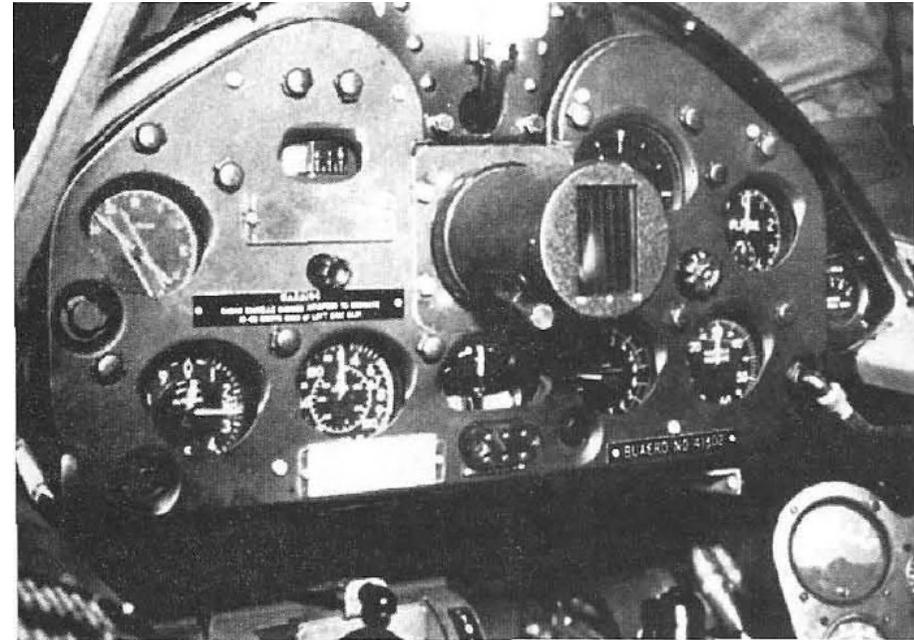
60. Tactical Air Force, Tenth Army



Asalto a Okinawa

La Fuerza Aérea Táctica, TAF por sus siglas en inglés, fue activada el 21 de noviembre de 1944 en Hawái, llevando a cabo la 2ª MAW las funciones de estado mayor, bajo el mando del Mayor General Francis Mulcahy⁶¹ del Cuerpo de Marines, con el rango de Jefe del Mando Aéreo Táctico⁶². La TAF estaba encuadrada en el Décimo Ejército (Tropas Expedicionarias TF-56⁶³) del Teniente General Simon Bolivar Buckner. Éste fue activado en junio de 1944 en Texas y contaba con dos cuerpos de ejército, uno del Ejército y otro del Cuerpo de Marines. Durante los preparativos de la invasión, los escuadrones de los Marines y de la USAAF asignados a la TAF fueron embarcados en portaaviones de escolta, a la vez que las tropas lo hacían en los buques de asalto de la flota de invasión. El punto de reunión de los elementos de la TF 56 tuvo lugar en el Atolón de Ulithi. La TAF no entraría en acción hasta que el mando de operaciones fuera desplegado en tierra y la fase anfibia hubiera concluido.

El apoyo aéreo táctico a las fuerzas de invasión durante la fase naval corrió a cargo de la Aviación Táctica Embarcada⁶⁴ de la Fuerza Expedicionaria Combinada⁶⁵ (TF-51), que estaba compuesta de más de 1200 barcos y unidades de los tres ejércitos bajo el mando del almirante Kelly Turner. Concretamente, el apoyo aéreo táctico era prestado por la Fuerza de Apoyo Anfibia⁶⁶ (TF-52) del contralmirante William Blandy, cuya fuerza, entre otras unidades, incluía 18 portaaviones de escolta y 450 aviones del Grupo de Portaaviones de



Panel de Control de un caza nocturno F6F-3N Hellcat. Nótese la pantalla de radar de forma cilíndrica en el centro del panel de mandos

Apoyo Aéreo⁶⁷ (TG 52.1) y 4 portaaviones de escolta del Grupo Especial de Portaaviones de Escolta, encargado de transportar a los MAG-31 y 33 de los Marines hasta que éstos pudieran ser desplegados en tierra. También prestaron apoyo táctico puntual los aviones de los portaaviones de ataque de la TF-58 cuando éste fue requerido. Los portaaviones de escolta asignados al Cuerpo de Marines fruto del

61. Relevado el 11 de junio por cuestiones de salud por Louis Woods

62. Tactical Air Commander

63. Tenth Army (Expeditionary Troops-Task Force 56)

64. Carrier-based Tactical Aviation

65. Joint Expeditionary Force

66. Amphibious Support Force

67. Support Carrier Group



USS Franklin puesto fuera de combate frente a las costas de Japón

Acuerdo Vandergrift-Nimitz tardarían todavía un tiempo en llegar al teatro de operaciones: el 1 de junio llegó el USS Gilbert Islands con el VMF-512 y el VMTB-143, que se reunió con el USS Block Island, que ya operaba con los VMF-511 y VMTB-233 desde mayo, participando ambos en los ataques a Okinawa y en la invasión de Balikpapan.

Elementos de vanguardia de la TAF pusieron pie en tierra en fecha tan temprana como el 2 de abril, quedando los aeródromos de Yontan y Kadena en manos norteamericanas al día siguiente. El primer escuadrón de los Marines llegó a Yontan el día 7 de abril, y el MAG-33 empezó a operar desde el aeródromo de Kadena el día 9. A medida que se iban tomando y reparando los aeródromos de la isla, los escuadrones de la TAF se fueron desplazando a tierra y empezaron a asumir la responsabilidad de las tareas CAS, su principal cometido, aunque también llevaron a cabo misiones de reconocimiento fotográfico, lanzamiento de suministros a las tropas del frente, misiones de interceptación contra incursiones enemigas convencionales sobre la isla, o misiones de protección de la flota frente a ataques kamikaze. Hubo también cuatro escuadrones de observación (VMO) de los Marines operando desde los aeródromos de Okinawa, el doble que en cualquier otra campaña de la guerra. Su misión consistía en identificar objetivos para la artillería, recoger y dejar mensajes en las líneas del frente, tender cables, transportar personal y otras tareas de utilidad general. Igualmente llevaron a cabo de manera sobresaliente la evacuación de

heridos con aviones especialmente adaptados para esta tarea. De la misma manera, la TAF tomó parte ocasionalmente, junto con la TF 58, en ataques a campos de aviación enemigos en las Ryukyus y el sur de Japón para contener las incursiones japonesas sobre Okinawa. Generalmente el apoyo aéreo a las tropas fue gestionado, evaluado, procesado y ejecutado tanto por aviación basada en portaaviones (de ataque o de escolta), como por aviación basada en tierra de un modo más rápido y eficiente que nunca antes en la guerra.

Los aeródromos operativos en Okinawa dependían del Mando Insular de Okinawa⁶⁸, bajo responsabilidad del Ejército. Subordinados a este Mando había otros dos: Naval Air Bases, Okinawa y Army Air Bases Okinawa. La TAF estaba compuesta por dos mandos principales: El Mando de Defensa Aérea⁶⁹ (Task Unit 99.2.1) con el MAG-43 ejerciendo tareas de estado mayor, y el VII Mando de Bombardeo⁷⁰ (Task Unit 99.2.2). La unidad de estado mayor⁷¹ del MAG-43 fue la encargada de dirigir el Mando de Defensa Aérea de Okinawa⁷² (ADC por sus siglas en inglés). El personal staff del MAG-43 y del resto del ADC fue integrado el 23 de marzo de 1945. La constitución de este mando supuso una innovación sobre la organización anterior de Mandos Combinados de Caza⁷³. Además de encargarse de proveer acciones ofensivas de caza, de escolta, y de defensa aérea, también controlaba los escuadrones de alerta aérea (AWS-1, 6, 7, 8,11), los reflectores y las baterías antiaéreas, de modo que las

68. Island Command, Okinawa

69. Air Defense Command

70. VII Bomber Command

71. Headquarters Squadron 43

72. Air Defense Command, Okinawa

73. Joint Fighter Commands

pérdidas por fuego amigo entre los aviones propios fueran mínimas. El ADC, apodado Handyman, comenzó sus operaciones en tierra firme el día 7 de abril de 1945.

El Cuerpo de Marines aportaba al Mando de Defensa Aérea cuatro Grupos Aéreos de los Marines (MAGs 14, 22, 31, 33) con 15 escuadrones de caza (3 de ellos de caza nocturna) y 4 escuadrones de observación; mientras que por parte de la USAAF, hubo dos Grupos de Caza con 10 escuadrones. Asimismo, el Mando de Bombardeo se componía de dos Grupos de Bombarderos pesados (B-24), 1 Grupo de Bombarderos medios (B-25) y 1 Grupo de Bombarderos ligeros (A-26). La Unidad Antisubmarina⁷⁴ (Task Unit 99.2.3) estaba compuesta por dos escuadrones de bombarderos torpederos del Cuerpo de Marines.

En lo que se refiere a patrullas antisubmarinas con bombarderos torpederos ligeros, tenemos una opinión singular y negativa al respecto (a pesar de que en el Atlántico funcionaron bastante bien) de Thomas B. Hartmann, piloto del VMSB-231:

Bueno, simplemente no funcionaba. No puedes hacerlo desde un avión tan pequeño. Nunca des por asumido que los militares son necesariamente brillantes. Solo se podría hacer desde un avión grande equipado con todo tipo de radares y sensores. Una vez vi un periscopio a unas 50 millas al este de Midway y no se trataba de un submarino norteamericano porque sabíamos bien cuando estaban en la zona. Llevaba en mi avión una carga de profundidad SPD, pero teníamos órdenes de no lanzar nunca una carga sin estar completa-

mente seguros, ya que podía haber submarinos que estuvieran dañados y no pudieran avisar de su situación convenientemente.

Mi artillero vio el periscopio y me lo señaló hasta que lo vi. Entonces empecé a medir las consecuencias de la acción: "Si lanzo mi carga de profundidad, la probabilidad de alcanzarlo es absolutamente nula. No hay manera de darle con una sola carga de profundidad, sería un milagro. Pero si es un submarino americano y lo alcanzo, me llevarán a un consejo de guerra" (risas). Así que no la solté. Cuando lo reporté al Teniente Coronel Marion Carl, oficial ejecutivo de mi grupo y veterano de Guadalcanal con 28 victorias, me llamó estúpido y todo lo que se le ocurrió en ese momento porque no había lanzado la carga a lo que evidentemente era un submarino japonés. Le dije por qué no lo había hecho, pero eso no lo hizo cambiar de opinión. Claro, él no tenía que preocuparse por ser enviado a un consejo de guerra. Desde luego yo no iba a asumir ese riesgo cuando no estaba seguro. De todas formas, las patrullas antisubmarinas con estos aviones son imposibles. Tendrías que tener un montón de cargas de profundidad y hacer un bombardeo de saturación donde hayas creído ver el submarino.

Formaban también parte de la TAF tres Unidades de Control del Apoyo Aéreo a las Fuerzas de Desembarco⁷⁵ (LFASCU) (Task Unit 99.2.5) acompañando a los grupos de desembarco del Ejército y de los Marines para dirigir el apoyo CAS desde tierra. Las LFASCU estaban asignadas al Mando de Unidades de Control de Apoyo Aéreo de las Fuerzas Anfibas, Flota del Pacífico⁷⁶. Estas unidades tenían asignados los dos

74. Antisubmarine Unit

75. Landing Force Air Support Control Units

76. Air Support Control Units, PhibPac

escuadrones de bombarderos-torpederos (Task Unit 99.2.3) para tareas de patrulla antisubmarina, aunque este tipo de misiones fueron traspasadas más tarde a unidades de la Marina basadas en los aeródromos de Kerama Retto y Yontan, dedicándose los dos escuadrones de los Marines a misiones CAS, lanzamiento de suministros a unidades de tierra y otras misiones de apoyo a la infantería.

La veterana unidad de alerta aérea AWS-1 llegó a Okinawa el 19 de abril, desembarcando en la isla de Shima dos días más tarde. El día 27 de abril el escuadrón tenía operativo su centro de control de defensa aérea, equipada con un radar del tipo SCR-270D y otro del tipo SCR-602.

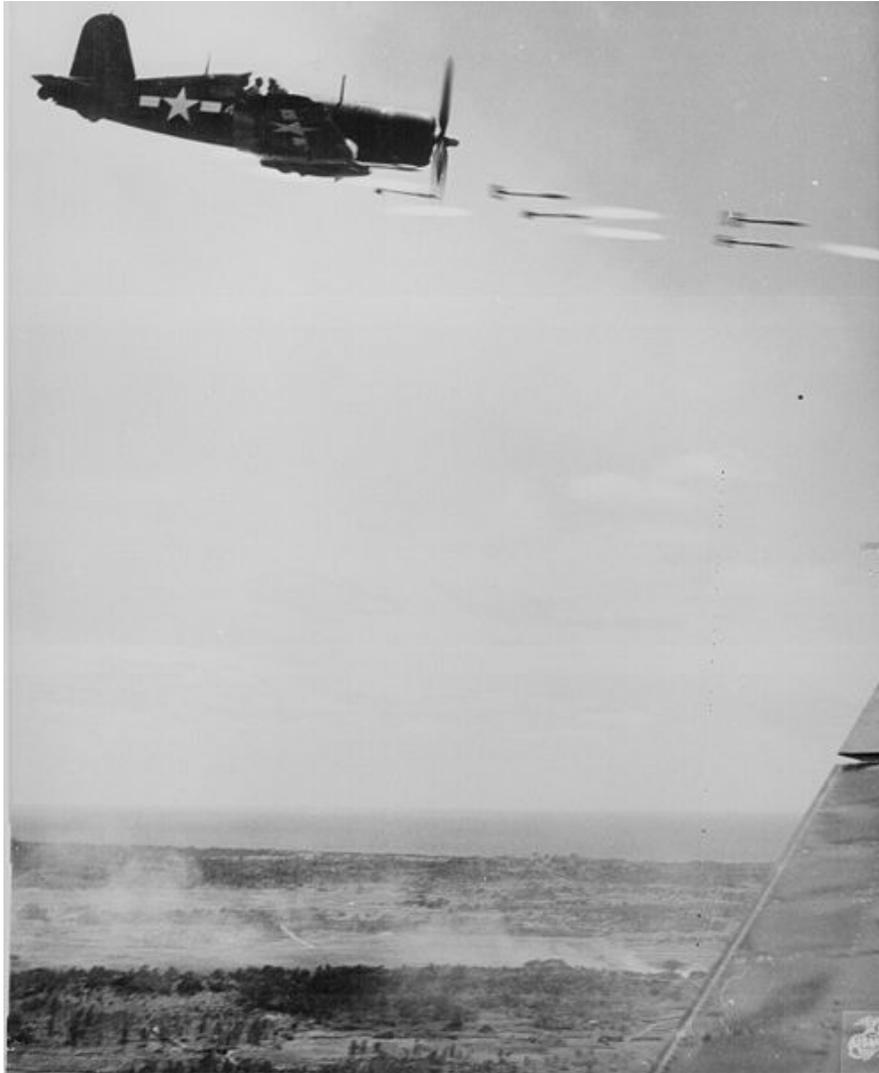
La noche más recordada en el aeródromo de Yontan fue la del 24 de mayo de 1945. Aproximadamente a las diez y media, un bombardero medio japonés Ki-21 (Sally) se aproximó al aeródromo a baja altitud, siendo derribado por las baterías antiaéreas que lo protegían. Unos cinco minutos más tarde, otros tres aparatos japoneses intentaron aterrizar en Yontan, siendo todos derribados en sus cercanías. Finalmente, otro Ki-21 hizo un aterrizaje de panza en una de las pistas. Una vez en el suelo, unos doce paracaidistas japoneses salieron del avión en una carga suicida. No se trataba de un ataque kamikaze al uso, sino de lo que se conocía como *giretsu* o acto de heroísmo. Los soldados japoneses incendia-



Ki-21 "Sally" protagonista del Giretsu llevado a cabo por paracaidistas japoneses en el aeródromo de Yontan en la noche del 24 de mayo de 1945 durante la campaña de Okinawa.

ron y volaron todo avión norteamericano que se interpuso en su camino, destruyendo 9 de ellos (3 Corsairs, 2 PB4Y y 4 R5D) y dañando otros 29. Tras el *shock* inicial de los soldados estadounidenses, todos los japoneses fueron eliminados. Varios hombres del personal de mantenimiento del VMF (N)-542 fueron heridos en el ataque.

El 27 de mayo, la 5ª Flota fue relevada por la 3ª Flota. Los mismos barcos y Task Groups continuaron operando con



F4U Corsair disparando sus cohetes contra el enemigo en una misión de apoyo aéreo a las tropas (CAS) durante la campaña de Okinawa

normalidad, cambiando solamente la designación de la Task Force, de manera que lo que hasta el 27 de mayo era, por ejemplo, la TF-51, ahora pasaba a ser la TF-31. Esta costumbre de cambiar la designación de la flota comenzó a utilizarse en la campaña de las Filipinas y su objetivo era confundir a la inteligencia japonesa, aunque otras fuentes hablan de que el cambio de designación se debía a si la flota operaba en la zona de responsabilidad de McArthur (3) o en la zona asignada a Nimitz (5).

La aviación de los Marines tenía casi una décima parte de su personal en Okinawa, lo que arrojaba una fuerza de 1.575 oficiales y 10.800 hombres. Los aviones desplegados ascendían a 700. En total, los 15 escuadrones de los Marines derribaron 506 aviones japoneses durante la campaña. Durante 88 días, los Marines llevaron a cabo 1904 misiones de apoyo aéreo directo, haciendo un total de 17.361 vuelos. Una media de 560 aviones volaba cada día en todo tipo de misiones, incluyendo las de defensa aérea. Estos aviones arrojaron 7.141 toneladas de bombas, 49.641 cohetes de 12,7mm, 1.573 tanques externos con 1.182.000 litros de napalm y 9.300.000 rondas de munición de ametralladora del calibre 12,7mm.

Okinawa significó un test decisivo para la Dirección de la Caza en Operaciones Anfibias⁷⁷. Con un área aproximada de 12.600 kilómetros cuadrados (7850 millas cuadradas) que cubrir y con la mayoría de las fuerzas aéreas enemigas concentradas a solo 560km de distancia en Kyushu al norte y en Formosa al suroeste, la magnitud de la responsabilidad del Centro de Control de la Defensa Aérea (Handy-Man) es evi-

dente. Durante los primeros 54 días, se llevaron a cabo 18.675 vuelos de caza con la sola misión de proteger a la fuerza anfibia, manteniendo los portaaviones de ataque su propia patrulla de defensa aérea. En los 82 días en los que las unidades de control de apoyo aéreo de la fuerza anfibia (LFASCU) fueron responsables de la defensa del perímetro de invasión, los japoneses lanzaron 896 raids con más de 3.089 aviones, de los que la patrulla de defensa aérea bajo el mando de estas unidades de control, derribaron 1.067, incluyendo 50 derribos de la caza nocturna. Debido a la artillería antiaérea y las misiones kamikaze se destruyeron, al menos, 948 más. Estas cifras no incluyen los aviones derribados o destruidos por la patrulla de defensa aérea y baterías antiaéreas de los portaaviones de ataque, que no estaban bajo el paraguas del centro de mando y control de la fuerza anfibia.

Las tácticas aéreas de los japoneses eran ya de sobra conocidas por lo que se desplegaron 15 estaciones móviles de radar⁷⁸ situadas en un radio de 32 a 175 kilómetros del centro del área de operaciones para cubrir las posibles rutas de entrada de la aviación enemiga. Cada estación de radar era manejada por un equipo de dirección de la caza a bordo de un destructor o barco de menor entidad equipado con radar. Estos equipos estaban interconectados con el Mando de Organización Central de Defensa Aérea, y dirigían las patrullas de caza asignadas en su sector, a la vez que transferían el control y la información disponible a otros equipos una vez que la aviación enemiga había abandonado su sector. La barrera de alerta temprana eran tan efectiva interceptando aviones enemigos que los japoneses cambiaron su modus

operandi y empezaron a concentrar sus esfuerzos en los barcos desplegados para garantizar dicha barrera. A pesar de que como consecuencia de este nuevo proceder, 8 destructores resultaron hundidos, 18 fueron seriamente dañados y 6 tuvieron daños leves, este tipo de embarcaciones y los equipos directores de la caza abordó siguieron desempeñando su trabajo hasta que transfirieron su responsabilidad al Mando de Defensa Aérea de Okinawa (ADC-Handyman) el 1 de julio de 1945.

La TAF Tenth Army fue renombrada TAF, Ryukyus el 1 de julio de 1945, y disuelta el 14 de julio de 1945, tomando el control de todas las unidades aéreas en Okinawa la Fuerza Aérea del Lejano Oriente de la USAAF. Un día después, el ADC fue transferido a la 2ª MAW, quedando posteriormente bajo el control de la Fuerza Aérea del Lejano Oriente⁷⁹ a partir del día 31 de Julio. El 1 de agosto, el MAG-43 se convirtió en el Mando de Defensa Aérea de Marines 2⁸⁰ (MACD-2), siendo enviado a la costa oeste donde fue desactivado en 1946.

El control de apoyo aéreo tal y como funcionó en Okinawa se había expandido en sus capacidades hasta incluir mucho más que aviones: había logrado integrar todas las armas disponibles, ya fueran navales, aéreas o terrestres, lo que hizo posible el uso de aviones solo contra objetivos susceptibles de ataque aéreo, mientras que se usó artillería naval o terrestre cuando se entendió que podía ser más adecuado. Otros dos portaaviones de escolta de los Marines llegarían todavía antes de que acabara la guerra, el USS Cape Gloucester y USS Vella Gula, tomando parte en sus últimas ac-

78. “Radar pickets” en el original

79. Far East Air Force

80. Marine Air Defense Command 2

ciones, al igual que el USS Block Island y el USS Gilbert Islands que participaron en la rendición de Formosa y en la evacuación de aproximadamente 1.000 prisioneros de guerra aliados allí retenidos.

V-J Day

Durante toda la guerra hubo 103 escuadrones de Aviación de los Marines de todos los tipos. Derribaron un total de 2354 aviones japoneses y perdieron 573 aviones propios. Entre sus pilotos hubo 120 ases que acreditaron 982 derribos, un 42% del total. Se obtuvieron 11 medallas de honor (4 de ellas póstumas), siendo galardonadas sus unidades con 78 menciones presidenciales⁸¹, 52 menciones de la Marina⁸² y 1 mención distinguida del Ejército⁸³. Para el final de la guerra, la aviación de los Marines tenía en servicio activo unos 10.000 pilotos para unos efectivos totales de 3.000 aviones. El personal pasó de 1.350 hombres en 1939 a aproximadamente 125.000 en el día de la victoria.

La selección de los escuadrones y grupos a desactivar tras la guerra fue una cuestión de oportunidad, por lo que las unidades que se encontraban en los sitios elegidos para el despliegue de posguerra siguieron en servicio. Poca consideración tuvo en estas decisiones la veteranía y los honores conseguidos. Sin embargo, el reconocimiento y la recuperación de unidades emblemáticas empezaron a llegar durante la Guerra de Corea. Diez meses después de la victoria (V-J Day), solo quedaban en servicio activo 27 escuadrones de los 103 que acabaron la guerra, descendiendo en 1947 a 21. El 30 de junio de 1950, la Aviación de los Marines tenía ope-

rativos 16 escuadrones, solo 3 más de los que tenía el 7 de Diciembre de 1941.

Málaga, 4 de julio de 2010

Hugo A Cañete

gehm.hcc@gmail.com

81. Presidential Unit Citations

82. Navy Unit Citations

83. Distinguished Unit Citation

Bibliografía Principal

- **History of US Marine Corps Operations in World War II.** Varios Autores. Historical Branch, G-3 Division, Headquarters, US Marine Corps. 5 Volumenenes.
- **US Marine Corps Aviation.** Mayor General John P. Condon. Deputy Chief of Naval Operations (Air Warfare) and the Commander, Naval Air Systems Command Washington, DC
- **United States Marine Corps Air-Ground Integration in the Pacific Theater.** Mayor Gary L. Thomas (USMC). Air Command and Staff College Wright Flyer Paper N° 9.
- **US Marine Corps World War II Order of Battle: Ground and Air Units in the Pacific War, 1939-1945.** Gordon L. Rottman. Greenwood Press.
- **Battle of Midway Islands, report of.** Commanding Officer United States Marine Corps Head quarters, Marine Aircraft Group Twenty-Two, Second Marine Aircraft Wing, Fleet Marine Force. June 7, 1942
- **Executive Officer's Report of the Battle of Midway. June 3, 4, 5, 6 1942, with preliminary phase from May 22, 1942.** Executive Officer United States Corps Headquarters, Marine Aircraft Group Twenty-Two, Second Marine Aircraft Wing, Fleet Marine Force. June 7, 1942.
- **US Naval Aviation in the Pacific.** The Office of the Chief of Naval Operations. United States Navy (1947).
- **The United States Marines: A History.** Edwin H. Simmons.
- **Guadalcanal 1942. The Marines Strike Back.** Campaign 018. Osprey.
- **Peleliu 1944. The Forgotten Corner of Hell.** Campaign 110. Osprey.
- **Okinawa 1945. The Last Battle.** Campaign 096. Osprey.
- **Pacific Victory. Tarawa to Okinawa 1943-1945.** Derrick Wright. Sutton Publishing.
- **Testimonios Orales:** http://oralhistory.rutgers.edu/Interviews/indexes/branchindex_navy_marine_corps_air.html

Bibliografía Secundaria

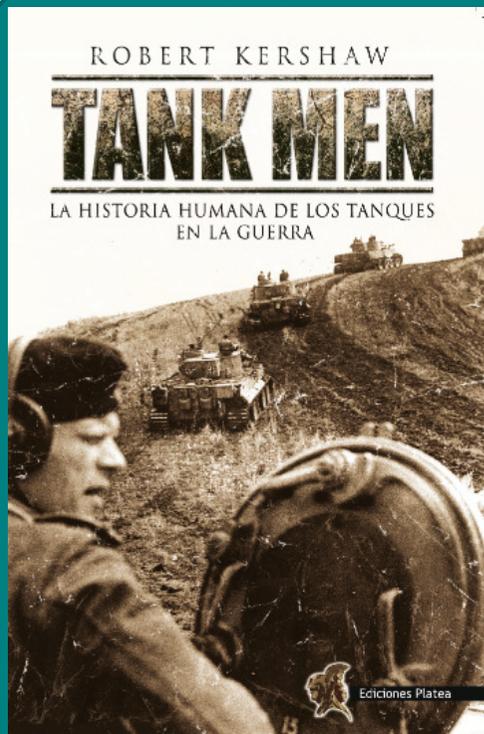
- **The Official Monogram US Navy & Marine Corps Aircraft Color Guide. Vol. II. 1940 1949.** Major John M. Elliot (USMC). Monogram Aviation Publications.
- **Night Wings. USMC Night Fighters, 1942-1953.** Thomas E. Doll. Squadron/Signal Publications.
- **US Navy Carrier Fighters of World War II.** Squadron/Signal Publications.
- **Marine Fighting Squadron One-Twenty-One (VMF-121).** Thomas Doll. Squadron/Signal Publications
- **Helldiver Units of World War 2.** Barret Tillman. Osprey Combat Aircraft 3.
- **SB2U Vindicator in action.** Aircraft Number 122. Squadron/Signal Publications.
- **TBF/TBM Avenger Units of World War 2.** Barret Tillman. Osprey Combat Aircraft 16.
- **US Navy Carrier Bombers of World War II.** Squadron/Signal Publications.



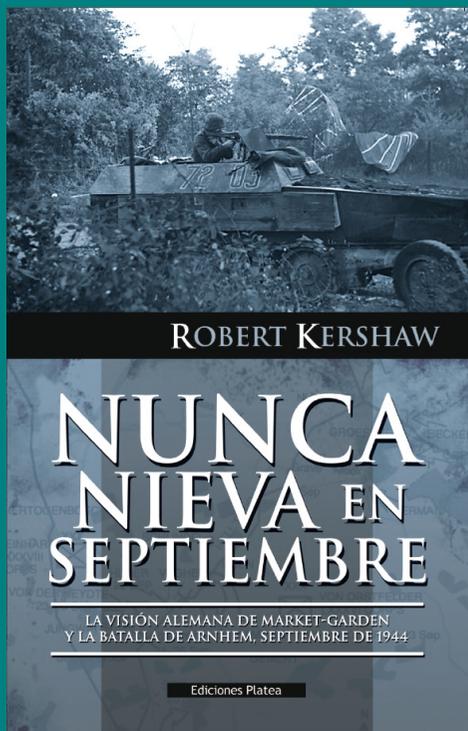


COLECCIÓN WAR EBOOK

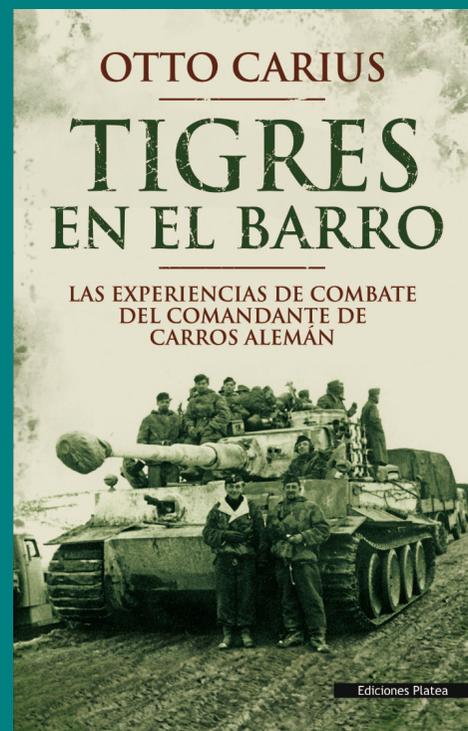
COLECCIÓN EN PAPEL



Navidad 2011

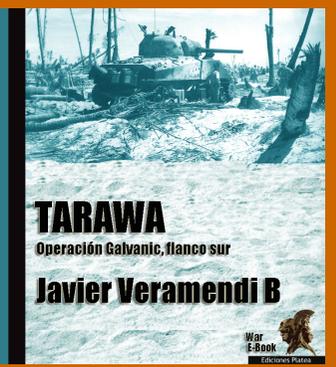
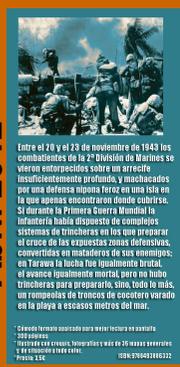


Abril 2012

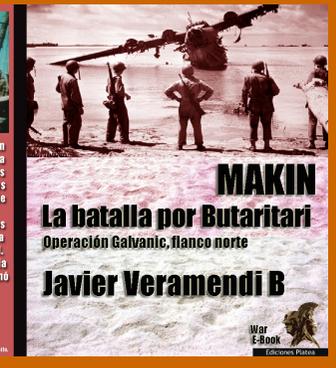
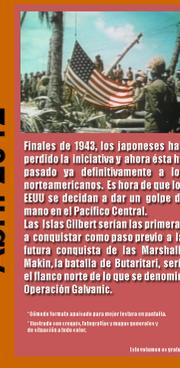


Mayo 2012

Abril 2012



Abril 2012



Mayo 2012



GEHM

Grupo de Estudios de Historia Militar

El Grupo de Estudios de Historia Militar es un equipo formado por varias personas con conocimientos avanzados en diversas épocas y aspectos de la historia militar; cuyo objetivo es intercambiar conocimientos, debatir puntos de vista, investigar sobre aspectos concretos, y publicar obras de calidad sobre historia militar; formando una plataforma que sirva para proponer temáticas de interés, colaborar en la búsqueda de fuentes, intercambiar posibles ideas y enfoques, participar en la terminación formal de las obras y colaborar en la búsqueda de canales de publicación de las mismas.

WWW.GEHM.ES