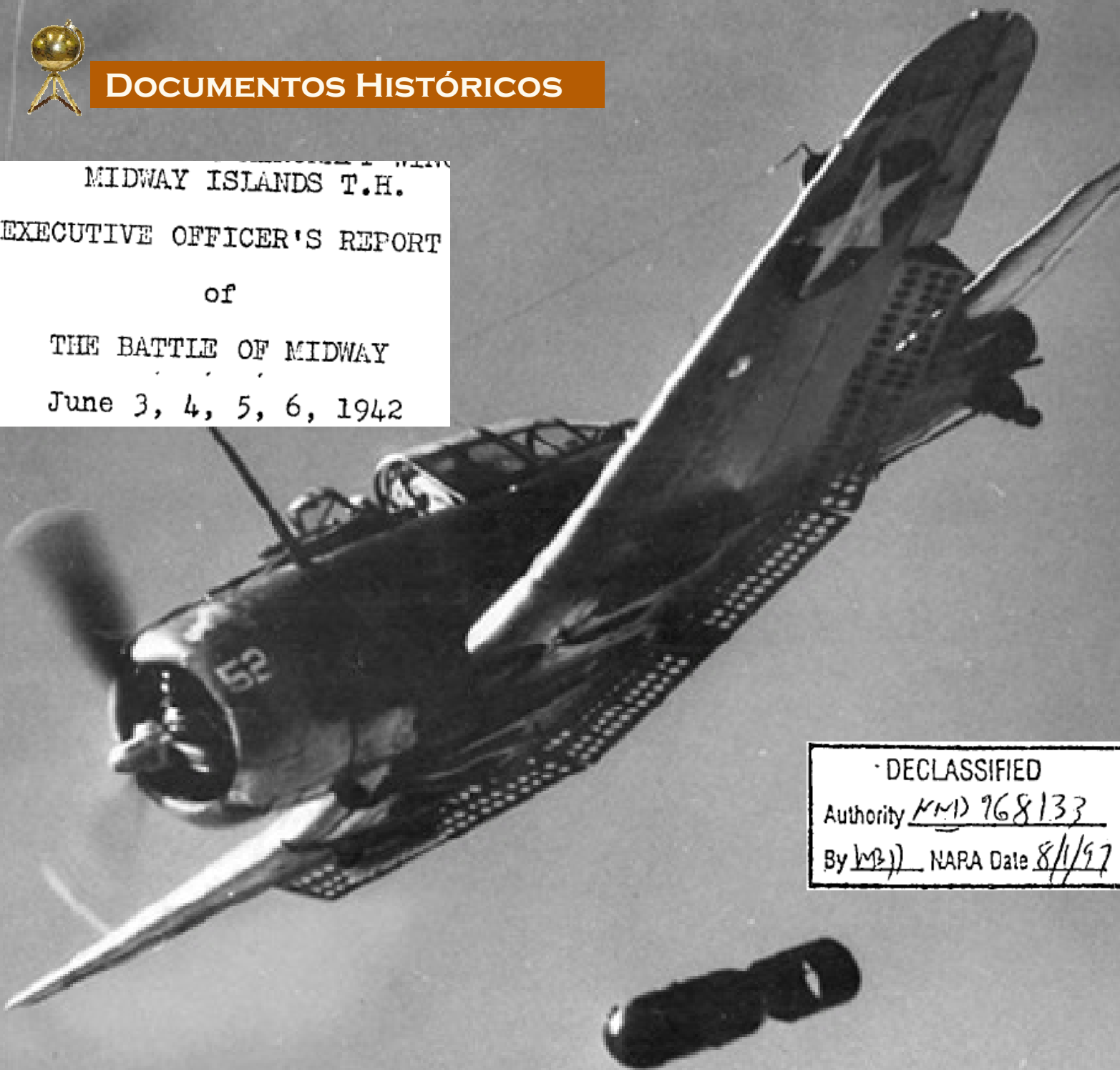




DOCUMENTOS HISTÓRICOS

MIDWAY ISLANDS T.H.
EXECUTIVE OFFICER'S REPORT
of
THE BATTLE OF MIDWAY
June 3, 4, 5, 6, 1942



DECLASSIFIED
Authority MMI 968133
By MBJ NARA Date 8/1/97

Informe sobre la La Batalla de Midway 3, 4, 5, y 6 de Junio de 1942

POR EL OFICIAL EJECUTIVO DEL MAG-22

Traducido por Hugo A Cañete

Informe del Oficial Ejecutivo de La Batalla de Midway

Días 3, 4, 5, 6 de Junio de 1942
Con la fase preliminar desde el 22 de mayo

MAG-22,
SEGUNDA ALA DE MARINES

Executive Officer's Report of
The Battle of Midway
June 3, 4, 5, 6, 1942
With preliminary phase from may 22, 1942

MAG-22
SECOND MAW

Traducido por Hugo A. Cañete



Documentos Históricos
Grupo de Estudios de Historia Militar
www.gehm.es
Año 2012

CONFIDENCIAL

CUARTEL GENERAL DEL CUERPO DE MARINES DE ESTADOS UNIDOS, 22º GRUPO AÉREO DE MARINES, SEGUNDA ALA AÉREA DE MARINES, FUERZA DE MARINES DE LA FLOTA, BASE AÉRONAVAL, ISLAS MIDWAY

CONFIDENCIAL

7 de Junio de 1941

De: El Oficial Ejecutivo
A: El Comandante en Jefe del 22º Grupo Aéreo de Marines

Asunto: 22º GRUPO AÉREO DE MARINES,
SEGUNDA ALA DE MARINES,
ISLAS MIDWAY T.H¹.

INOFORME DEL OFICIAL EJECUTIVO

de

LA BATALLA DE MIDWAY

3, 4, 5, 6, de Junio de 1942

Con la fase preliminar desde el día 22 de Mayo de 1942

Anexo (A) Relación de Bajas – Personal
Anexo (B) Informe de Comunicaciones
Anexo (C) Informe de Radar
Anexo (D) Informe del VMSB-241²
Anexo (E) Informe del VMF-221³

1. Territory of Hawaii (Territorio de Hawaii)

2. Escuadrón de Bombardeo en Picado. Ver artículo “La Aviación del Cuerpo de Marines de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial”, publicado en el nº 5 de la Revista de De La Guerra, disponible en www.delaguerra.net.

3. Escuadrón de caza.

PRÓLOGO

Antes del 21 de Mayo, día que da comienzo la fase de reconocimiento y alerta aérea de la Batalla de Midway, las únicas unidades de aviación existentes en la Isla del Este (Eastern Island) eran las pertenecientes al MAG-22⁴: el VMSB-241 y el VMF-221 con su plana mayor y escuadrón de intendencia. El 20 de mayo de 1942 el personal ascendía a un total de 47 oficiales y 335 hombres.

Los aviones totalizaban 21 F2A-3 y 21 SB2U-3, estando solo 17 disponibles de éstos últimos.

El alojamiento y las instalaciones estaban pobremente acondicionadas y eran insuficientes para este número de oficiales y soldados, teniendo algunos de éstos últimos que dormir al raso.

Las reservas de combustible se almacenaban en dos depósitos subterráneos, uno principal de 100.000 galones y otro de reserva de 51.000 galones respectivamente. Adicionalmente, unos 250 barriles de 55 galones fueron dispersados por el aeródromo como suministro de emergencia. La gasolina de aviación era suministrada normalmente a Isla del Este en una barcaza con una capacidad de 15.000 galones, bombeándose posteriormente a los depósitos subterráneos principales. Dos bombas electromecánicas bombeaban el fuel a seis mangueras de reportaje situadas en las cercanías de la pista número 1. Igualmente, dos camiones cisterna de 1.200 galones de capacidad estaban disponibles. El consumo diario medio de gasolina rondaba los 1.500 galones.

La munición y las bombas estaban almacenadas en varios depósitos dispersos alrededor de la isla, habiendo disponibles unas 37 bombas de 1.000 libras, 216 de 500 libras y 281 de 100 libras, sin incluir 23 cargas de profundidad MK17-1. También había unas 225.000 rondas del calibre .50 pulgadas⁵, y una cantidad similar de rondas del calibre .30 pulgadas⁶.

El agua potable se guardaba en tanques, de los que 25.000 galones estaban bajo tierra y 20.000 en la superficie. También había depósitos en altura de agua salada, que se utilizaban para la higiene de la tropa y otros usos diversos.

Se dispusieron bunkers para la aviación desplegada en la isla, variando su tamaño desde los más pequeños, capaces de albergar solamente un caza, a los más grandes, en concreto 12, capaces de guardar un bombardero B-17 del Ejército.

RELACIÓN DE HECHOS

FASE DE BÚSQUEDA Y RECONOCIMIENTO

22 de Mayo:

6 PBY5A del VP-44 (Jefe Brixner) con 20 oficiales y 40 hombres llegan desde Pearl Harbor. El MAG-22 lleva a cabo patrullas de rutina y maniobras tácticas. Se inicia la construcción de 12 bunkers adicionales para la aviación. El consumo de gasolina es de unos 8.000 galones. Se incrementa el camuflaje de las instalaciones más importantes. Entra en vigor el nuevo plan de frecuencias de radio, y todos los aviones calibran y prueban las nuevas frecuencias.

23 de Mayo:

Llegan los 6 PBY5A restantes del VP-44 con 21 oficiales y 40 hombres. El MAG-22 lleva a cabo patrullas de rutina y maniobras... [ilegible].

24 de Mayo:

Los escuadrones del MAG-22 siguen con sus patrullas de rutina y sus maniobras. Continúan las tareas de construcción de los Bunkers y el camuflaje de instalaciones. Raciones de emergencia son distribuidas en varios emplazamientos, almacenándose en instalaciones subterráneas o enterrándose. El consumo de gasolina asciende a 1.000 galones.

4. Marine Aircraft Group 22, o lo que es lo mismo 22º Grupo Aéreo de Marines.

5. Se corresponde con el 12,7mm.

6. Se corresponde con el 7,62mm

25 de Mayo

El MAG-22 lleva a cabo las patrullas y maniobras de rutina. Continúan los trabajos en los Bunkers y las tareas de camuflaje. Se distribuyen raciones de emergencia en subterráneos o se entierran. Elementos del VP-44 patrullan el atolón de Pearl y Hermes y el atolón de Kure. Llegan 80 hombres más del VP-44 a Isla del Este. El consumo de gasolina asciende a 2.000 galones. El comedor de oficiales está al 200% de su capacidad y los soldados subsisten en el comedor de Isla del Este.

Mayo 26

Se llevan a cabo patrullas de rutina por el MAG-22. Llega un B-17 de Oahu con el General Tinker y su Estado Mayor, que parte el mismo día. El mayor J.K. Warner del Ejército y dos hombres se quedan provisionalmente como Destacamento de Enlace del Ejército. 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 vienen directamente de la escuela de pilotos. La operación de descarga del Kitty Hawk comenzó y continuó durante la noche. El número de oficiales ha crecido un 300% y el de alistados un 50%. El consumo de gasolina asciende a 3.000 galones.

27 de Mayo

El MAG-22 lleva a cabo patrullas de rutina. Vuelos de reconocimiento sectorial de 11 aviones del VP-44 a una distancia de 700 millas. Los nuevos aparatos son puestos en funcionamiento, calibrados y probados durante el día. El nuevo personal es asignado a los escuadrones, y los alojamientos de los oficiales son reasignados. El nuevo Puesto de Mando, la oficina de los sargentos primeros, la enfermería auxiliar y la sala de recreo de la tropa son utilizados como alojamiento adicional para los oficiales. Aproximadamente 15 nuevos Bunkers para aviones han sido completados, con las marcas de rueda instaladas. El consumo de gasolina es de unos 15.000 galones. Se pone en funcionamiento la barcaza de la Pan American, bombeándose gasolina al sistema de almacenamiento subterráneo durante todo el día y la noche, en un intento de mantenerlo en sus niveles operativos al mismo tiempo que se dispone de las cantidades necesarias para las operaciones diarias.

28 de Mayo

Siguen las patrullas, pruebas y familiarización con los aparatos del MAG-22. Continúan las patrullas del VP-44 con 11 aviones en un sector de 700 millas de radio. 2 SB2U-3 capotan en el aterrizaje y quedan fuera de servicio. El consumo de gasolina es de aproximadamente 15.000 galones.

29 de Mayo

Siguen las patrullas, pruebas y familiarización con los aparatos del MAG-22. 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. Un F4F-3 queda fuera de servicio. Se activan nuevas organizaciones tácticas y los procedimientos para llevar a cabo ataques con luz de luna y diurnos a unidades de superficie... [ilegible]dirigidos por el Comandante de la Base Naval de Midway, junto con el Comandante D.C. Ramsey, de la Armada, como Oficial de Operaciones. Llegan otros 12 PBY5 a la Base Aeronaval de Midway para apoyar en las tareas de reconocimiento.

30 de Mayo

Siguen las patrullas, pruebas y familiarización con los aparatos del MAG-22. Los 11 aviones del VP-44 continúan con sus tareas de reconocimiento. Llegan 7 B-17, del general Hale, desde Oahu con 22 oficiales y 50 hombres. Oficiales y soldados son alojados en tiendas de campaña. Durante las tareas de reconocimiento se producen contactos con aviones enemigos por parte de dos aparatos del VP-44. Un marinero es herido. Se pone en funcionamiento el radar de aviación en turnos seguidos de 24 horas. El consumo de gasolina es de aproximadamente 20.000 galones, medios de transporte tensados al máximo. La Frecuencia de Combate del MAG-22 cambia debido a su uso durante una falsa alarma de ataque aéreo.

31 de Mayo

Patrullas y maniobras de rutina a cargo de los escuadrones del MAG-22. Reconocimiento a cargo del VP-44, 11 aviones. 9 B-17, teniente coronel Sweeney, con 30 oficiales y 60 hombres llegan de Oahu. Oficiales y hombres son alojados en tiendas. El comedor de oficiales da de comer a 175 oficiales y funciona día y noche. Salen

14 B-17 a las 13:50 en misión de búsqueda y ataque, regresando entre las 21:00 y las 03:50. Sin resultados. El 50% del personal del MAG-22 trabajaron toda la noche repostando y rearmando estos aparatos. El consumo de gasolina es de unos 65.000 galones, y el estado de las reservas de combustible tanto aquí como en Isla Arena [Sand Island] es extremadamente grave. Llegan otros 4 PBY5 desde Pearl con tripulaciones de refresco para el VP-44. Aparatos en pista y 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 los despegues nocturnos extremadamente peligrosos debido a la gran cantidad de aparatos estacionados en el aeródromo.

1 de Junio

No hay vuelos de los escuadrones del MAG-22. Sector de reconocimiento en un radio de 700 millas a cargo del VP-44, 11 aviones. Salen 6 B-17 para una misión entre las 13:00 y las 19:00, tomando otra vez toda la noche para rearmarlos, y nada menos que 21.000 galones de la gasolina disponible para su repostaje. Llega un barco con 3.000 barriles de gasolina de aviación, comenzando a hacerse el suministro directamente desde los barriles; una empresa lenta y peligrosa. El consumo de gasolina asciende a 25.000 galones, y el consumo de aceite en su cantidad proporcional. Contacto de dos aparatos del VP-44 con un avión enemigo, resultando heridos un oficial y dos hombres. 6 TBF de la Marina, Teniente Fieberling, con 6 oficiales y 12 hombres llegan de Oahu y son armados con torpedos.

2 de Junio

El VMSB-241 presta servicio de escolta a un petrolero con destino Midway desde una distancia de 50 millas. Llegan 4 PBY5A desde Pearl. 9 B-17, teniente coronel Sweeney, en misión de búsqueda y ataque. Sin resultados. 6 B-17 y 4 PBY regresan a Oahu. El repostaje se lleva a cabo bombeando gasolina en camiones cisterna o haciéndolo directamente desde los barriles. El consumo de gasolina asciende a 26.000 galones. Llega un DC-3 del Cuerpo de Marines, capitán Munsch, desde Ewa con algunas tripulaciones de refresco para el VP-23 y 4.000 rondas de munición incendiaria del calibre .50. Se le facilitan 1.200 rondas de munición incendiaria del calibre .50 al VP-44, siendo el resto de las cintas para el VMF-221. El mayor R.C. Scollin llega proveniente del MAG-21.... [ilegible]

3 de Junio

Patrulla de cobertura de 12 aparatos del VMF-221 durante el despegue al amanecer de aparatos PBY5A y B-17. Sector de búsqueda y reconocimiento a cargo del VP-44, 11 aviones. Varios contactos por parte de los aparatos del VP-44 con unidades de superficie enemigas, también con la fuerza principal con demora 268 grados y distancia de 700 millas reportados durante el día. Se despachan 10 B-17 al mando del Teniente Coronel Sweeney en misión de ataque a la fuerza principal a las 12:00. El vuelo regresa a las 20.00 reportando blancos en 1 Acorazado y en 1 Crucero Ligero. A las 20:15 despegan 4 VP en misión de ataque nocturno con torpedos. El repostaje y el rearme de los aparatos continuó durante toda la noche. 1 B-17 llega desde Oahu. El consumo de gasolina fue de 25.000 galones, proveniente de los depósitos principales y de camiones cisterna abastecidos con bidones.

4 de Junio

03.55 El VMF-221 presta servicio de cobertura durante el despegue a las 04:00 de 11 PBY5A y 10 B-17, aterrizando a las 05:00, con la excepción del capitán McCarthy y del teniente Corry.

04.00 El VP-44 en tarea diaria de reconocimiento, 11 aviones.

04.05 10 B-17, teniente coronel Sweeney, dirigidos por radio sobre las 04:30 para atacar otra vez a la fuerza principal.

05.20 Portaaviones enemigos localizados por los PBY del VP-23 a las 05:15 demora 320 grados, distancia 180 millas, rumbo 135 grados, velocidad 25 nudos.

05.30 Todas las tripulaciones puestas en alerta y con órdenes a las 05:30 de permanecer al lado de sus aviones con los motores en marcha.

05.45 Tripulaciones a los aparatos, radios encendidas, calentando motores.

05.55 El radar detecta muchos ecos de aviones aproximándose a 310 grados, a una distancia de 93 millas y altitud 1.100 pies.

05.55 Alarmas antiaéreas en funcionamiento.

06.00 Se cursan órdenes mediante mensajero a los 4 B-26 del Ejército del Mayor Collins y a los 6 TBF de la Marina del Teniente Fieberling: “atacar a los portaaviones enemigos con demora 320 grados, distancia 180 millas, rumbo 135 grados y velocidad 25 nudos”.

06.01 Todos los bombarderos en picado dirigidos por radio para atacar a los portaaviones.

06.05 Tres divisiones de caza, Parks, Carey, y Curtin, se posicionan en un vector de 310 grados y se les avisa de “muchos ecos de aviones altitud 1.200 pies”.

06.09 Dos divisiones de cazas, Hennessy y Armistead, posicionados en vector 310... [ilegible]

06.12 McCarthy y Corry informan “cortos de combustible” y solicitan instrucciones. Se les ordena aterrizar, repostar y despegar.

06.15 Todos los aparatos en el aire con la excepción de 1 PBY5A, 1 SBD-2, 1 F4F-3, 2 F2A-3, 2 SB2U-3, fuera de servicio, y 3 SB2U-3 de reserva.

SITUACIÓN DE LOS AVIONES EN VUELO

CAZAS:

Primera División – F2A-3

- | | |
|---|-------------------|
| 1. PARKS, Floyd B. | Mayor |
| 2. MADOLE, Eugene P. | 2º Teniente USMCR |
| 3. ALVORD, John R. | Capitán |
| 4. BUTLER, John M. | 2º Teniente USMCR |
| 5. PINKERTON, David W. Jr. | 2º Teniente USMCR |
| 6. HUGUES, Charles S. | 2º Teniente USMCR |
| (aterrizó a las 06.20 con problemas de motor) | |

Segunda División

- | | |
|------------------------|-------------------|
| 7. HENNESSY, Daniel J. | Capitán |
| 8. LINDSAY, Ellwood Q. | 2º Teniente USMCR |
| 9. MERRILL, Herbert T. | Capitán |
| 10. BENSON, Thomas W. | 2º Teniente USMCR |
| 11. WHITE, Phillip R. | Capitán |
| 12. LUCAS, John D. | 2º Teniente USMCR |

Tercera División

- | | |
|----------------------------|-------------------|
| 13. ARMISTEAD, Kirk | Capitán |
| 14. SANDOVAL, William B. | 2º Teniente USMCR |
| 15. HUMBERD, William C. | Capitán |
| 16. BROOKS, William V. | 2º Teniente USMCR |
| 17. KUNZ, Charles, M. | 2º Teniente USMCR |
| 18. MAHANNAH, Martin E. | 2º Teniente USMCR |
| 23. SWANSBERGER, Walter W. | 2º Teniente USMCR |
| (no asignado, etiquetado) | |

Cuarta División

19. CURTIN, Robert E. Capitán
 20. IRWIN, Darrel D. 2º Teniente USMCR

Quinta División

22. CAREY, John F. Capitán
 24. CARL, Marion E. Capitán
 25. CANFIELD, Clayton M. 2º Teniente USMCR
 26. McCARTHY, Francis P. Capitán
 (Despegó....[ilegible])

SBD-2 BOMBARDEROS EN PICADO – BOMBAS 500 Libras

PRIMERA DIVISIÓNSección de Mando

1. HENDERSON, Lofton R. Mayor REININGER, Lee W. Pfc⁷.
 2. FLEMING, Richard E. Capitán USMCR CARD, Eugene T. Corp⁸.
 3. STAMPS, Clyde H. TSgt . THOMAS, Horace B. Pfc.

Primera Sección

4. GLIDDEN, Elmer G. Jr. Capitán. JOHNSON, Meade T. Corp.
 5. GRATZEK, Thomas J. 2º Teniente USMCR. RECKE, Charles W. Sgt.

Segunda Sección

6. IVERSON, Daniel Jr. 1º Teniente USMCR REID, Vallace J. Pfc.
 7. BEAR, Robert J. "R" 2º Teniente USMCR SIDEBOTTOM, Truell Pfc.

Tercera Sección

8. DeLALIO, Armond H. Capitán USMCR MOORE, John A. Corp.
 9. WARD, Maurice A. 2º Teniente USMCR RADFORD, Harry M. Pfc.

Cuarta Sección

10. TWEEDY, Albert W. 2º Teniente USMCR RAYMOND, Elza L. Sgt .
 11. HAGEDORN, Bruno P. 2º Teniente USMCR PIRANEO, Joseph T. Pfc.

SEGUNDA DIVISIÓNPrimera Sección

16. BLAIN, Richard L. Capitán USMCR McFEELY, Gordon R. Pfc. USMCR
 17. EK, Bruce H. 2º Teniente USMCR BROWN, Raymond R. Pfc.
 13. ROLLOW, Jesse D. Jr. 2º Teniente USMCR RAMSEY, Reed T. Pfc.

Segunda Sección

19. MOORE, Thomas F. Jr. 2º Teniente USMCR HUBER, Charles W. Pvt⁹.
 15. SCHLENDERING, Harold G. 2º Teniente USMCR SMITH, Edward O. Pfc .

7. Private First Class (Soldado de primera clase)
 8. Corporal (Cabo)
 9. Private (Soldado)

SB2U-3 BOMBARDERO EN PICADO – BOMBAS DE 500 Libras

Grupo Uno

1. NORRIS, Benjamin W. Mayor WHITTINGTON, Arthur B. Pfc .USMCR
 - 2; LUMPKIN, George T. 2º Teniente USMCR TOMS, George A. Pfc.
 3. CAMPION, Kenneth O. 2º Teniente USMCR MADAY, Anthony J. Pvt .
 4. KOUTELAS, George E. 2º Teniente USMCR VAN KIRK, Warren H. Pfc. USMCR
- [ilegible]

SB2U-3 BOMARDERO EN PICADO – BOMBAS DE 500 Libras (Continuación)

Grupo Dos

- | | | | |
|-------------------------|-------------------|-------------------|-------|
| 9. WILLIAMSON, Leon M. | Capitán USMCR | RHODES, Duane L. | Pfc. |
| 6. MARMANDE, James H. | 2º Teniente USMCR | COLVIN, Edby M. | Pfc. |
| 7. COSLEY, Jack | 2º Teniente USMCR | CAYER, Charles E. | Pfc. |
| 8; RINGBLOM, Allan H. | 2º Teniente USMCR | WEBB, Eugene L. | Pvt . |
| 11. WHITTEN, Sumner H. | 2º Teniente USMCR | ZELNIS, Frank E. | Sgt . |
| 12, CUMMINGS, Daniel L. | 2º Teniente USMCR | STARKS, Henry I. | Pvt |

Cuatro (4) B-26 armados con torpedos, al mando del Capitán Collins, del Ejército.

Seis (6) TBF armados con torpedos al mando del Teniente Fieberling, de la Marina.

Diez (10) B-17's armados con 4 bombas de 500 libras, al mando del Teniente Coronel Sweeney, del Ejército.
(En misión contra los acorazados enemigos).

Once (11) PB5A, armados con 2 bombas de 500 libras, en sectores de búsqueda individuales hacia el suroeste.

06.15 Los cazas hacen contacto con la fuerza enemiga, demora 320 grados, distancia 30 millas y 14.000 pies de altura.

06.17 La batería Easy informa de dos aviones cayendo en llamas.

06.17 El radar continúa detectando gran número de aparatos enemigos que siguen aproximándose desde los 320 grados, distancia 30 millas, altitud 14.000 pies.

06.24 Hennesy y Armistead se dirigen contra el grueso de los aviones enemigos al no haber otros objetivos aproximándose.

06.25 McCarthy y Corry repostan y despegan.

06.35 Las primeras bombas caen en Isla del Este.

06.38 El suministro de electricidad queda cortado por impacto de una bomba en el generador eléctrico.

06.41 Se activa el generador auxiliar para alimentar la radio y el Puesto de Mando.

06.41 Todas las líneas telefónicas salvo las del Radar de Aviación y la Radio de Control quedan fuera de servicio. Las comunicaciones con el Puesto de Mando de la Base Aeronaval deben llevarse a cabo por “cable telefónico marino”.

06.35 a 07.10 Catorce (14) bombas son lanzadas en Isla del Este por bombarderos enemigos. Aproximadamente cuatro (4) fueron de 1000 libras, y el resto de entre 300 y 500 libras, siendo algunas de estas últimas de ignición instantánea. Dos cazas con daños, White y Armistead, aterrizan. Cazas japoneses atacan sin descanso los emplazamientos de artillería y dos de ellos intentan derribar a cazas tocados que sobrevuelan el aeródromo. Uno de ellos tiene éxito y derriba un F2A-3, piloto desconocido, al borde del arrecife. El otro caza japonés

[ilegible]

07.20 La pantalla de radar solo detecta aparatos enemigos retirándose, sin que haya ninguno en las proximidades, así que se ordena a todos los cazas aterrizar, repostar y rearmarse.

07.30 De los 8 cazas que hay en tierra, solo dos están en condiciones de volar. Son repostados, rearmados y puestos en alerta.

07.15 a 07.45 Una inspección de daños en el aeródromo y las instalaciones arroja las siguientes deficiencias:

1. El Generador Eléctrico destruido por una bomba de 500 libras.
2. Los conductos de gasolina provenientes de los depósitos de almacenamiento principales destruidos por una bomba de 1.000 libras cerca del Generador Eléctrico.
3. Una bomba impacta cerca de las instalaciones de Sick Bay y de las tiendas de los ingenieros del VMSB.
4. El Puesto de Mando, el comedor de oficiales y la oficina de correos de Isla del Este resultan destruidos.
5. Una estación de rearme del VMF-221 recibe un impacto directo de una bomba de 500 libras, estallando 8 bombas de 100 libras y 10.000 rondas de munición del calibre .50.
6. Cráteres en las pistas de aterrizaje:
 - (a) En el centro de la nº 1 cerca del extremo oriental.
 - (b) En el arcén de la nº3, cerca del cruce con la nº2.
 - (c) Un pequeño cráter a 500 yardas del extremo oriental de la nº 1 cerca del borde sur (con una bomba de 500 libras de ignición instantánea).
7. Restos esparcidos por todo el extremo oriental de la nº1 (desde la estación de rearme del VF), y en las inmediaciones del Generador Eléctrico destruido.
8. Restos de un caza japonés 00 en el extremo norte de la pista nº3. Las pistas fueron despejadas de restos usando un bulldozer y un rastrillo. El cráter en el arcén de la pista nº 3 se rellena con tierra.

07.45 La pista nº 2 vuelve a estar operativa.

07.50 Cinco surtidores de gasolina con sistema mecánico de bombeo en funcionamiento conectados al depósito subterráneo de 51.000 galones. 71.000 galones contenidos en el depósito principal quedan fuera de servicio. Las pérdidas de personal del MAG-22 producidas por el bombardeo ascienden a Seis (6) hombres muertos, y aproximadamente veinte (20) hombres con cortes y heridas menores.

Pilotos y ametralladores del MAG-22 desaparecidos en combate – 25 oficiales y 12 hombres.

Pilotos y ametralladores heridos en combate – 3 oficiales y 6 hombres.

INFORME DE LOS PILOTOS SUPERVIVIENTES DEL VMF-221

Tipos de aviones enemigos identificados:

Cazas – 00 1 Sento K1; Bombarderos – Aichi Type 99 bombarderos en picado de la marina.

Hubo numerosos cazas. No disponiendo de estimaciones, se calcula que rondaron los 50. También hay consenso en que unos 60 a 80 bombarderos fueron avistados en el momento del primer contacto¹⁰.

Los bombarderos volaban en una formación rígida en V, 3 divisiones en V... [ilegible] a baja altitud, 5-10.000 pies mientras el VMF-221 comenzó el ataque desde los 17.000 pies. Después del contacto inicial, los cazas 00 escoltaron a sus bombarderos a corta distancia. Los bombarderos y cazas enemigos parecían muy vulnerables a la munición trazadora del calibre .50, pero una vez enzarzados con un caza 00, la única manera de romper el contacto era refugiarse en las nubes, o entrar en picados en barrena a todo gas. Un piloto eludió a un japonés cortando gases y virando violentamente.

Todos los pilotos del VMF, con diversos grados de experiencia y capacitación, estaban impresionados con el rendimiento del caza 00 1 Sento K1 japonés, poniendo de manifiesto que su velocidad ascensional y maniobrabilidad eran un 20% superiores a las del F2A-3 o el F4F-3. El número de victorias reclamadas que sigue no hace justicia al trabajo desempeñado. Cada piloto pudo hacer solo uno o dos pases sobre los bombarderos, empleando después todo el tiempo en intentar deshacerse de los entre 1 y 5 cazas japoneses que llevaba en la cola.

10. El lector debe tener en cuenta que todas las cifras, estimaciones, derribos, y resultados de los ataques que se expresan en este informe, hecho dos días después de la batalla, no se corresponden con los que en realidad se produjeron. Para más información, consultar el artículo de la Aviación del Cuerpo de Marines publicado en el número 5 de la revista De La Guerra.

La mayoría tuvo éxito refugiándose en las nubes, o, en dos casos, llevando a los japoneses a la zona de fuego de las baterías antiaéreas situadas en la costa o en las lanchas torpederas.

VICTORIAS RECLAMADAS – 9 PILOTOS SUPERVIVIENTES

(No hay declaraciones de los dos pilotos heridos)

Caza 00 1 Sento K1 – 3 y 1 más dañado.

Bombardero en picado Aichi Type 99 – 8 más 3 dañados.

En estas reclamaciones de victorias no se incluyen obviamente los aviones derribados por pilotos desaparecidos del VMF-221, aunque se puede decir con seguridad que los 16 pilotos desaparecidos o heridos tuvieron un rendimiento parecido, por ejemplo 15 bombarderos y 5 cazas; haciendo un total de victorias del VMF-221 de 23 bombarderos y 8 cazas, sin incluir los aparatos dañados. Esta estimación se ve corroborada por la diferencia en número de bombarderos observados en la escena del conflicto y el número total de bombas lanzadas en las Islas Midway.

INFORME DEL VMSB-241, UNIDAD DE SBD-2, PILOTOS SUPERVIVIENTES

La reagrupación en el punto de encuentro terminó con una demora de 90 grados, a una distancia de 20 millas, a las 06.30, comenzando la aproximación. A las 07.55 fue avistada la fuerza enemiga, incluyendo dos (2) portaaviones. El líder del escuadrón, el Mayor Henderson empezó una bajada en espiral desde 9.000 pies con la intención de comenzar el ataque, mediante la técnica del glide bombing¹¹, desde una altitud de 4.000 pies. El escuadrón fue inmediatamente atacado por varios cazas y un nutrido fuego de la AA de los buques de superficie en distancia de tiro. Henderson fue atacado por varios cazas 00 al principio del picado, y su avión se incendió. Se hizo evidente que quedó gravemente herido y fuera de combate, por lo que el capitán Glidden, líder de la segunda sección, tomó el mando y ordenó al escuadrón lanzarse al ataque.

Los ataques de los cazas eran muy intensos, así que el escuadrón se refugió en una densa nube justo encima de uno de los portaaviones, y desde ese punto completó el ataque, lanzando las bombas a altitudes entre 600 y 400 pies. La presión de los cazas era grande y cada avión llevó en su cola uno o más de ellos... [ilegible]

RESULTADOS

Se reclaman dos (2) impactos directos y dos (2) fallos cercanos en un portaaviones japonés. El buque pareció ser visto ardiendo y desprendiendo una gran columna de humo.

INFORME DEL VMSB-241 UNIDAD SB2U-3

Esta unidad se reagrupó en Point Affirm (a 20 millas con demora 90 grados) y se lanzó al ataque, subiendo a una altitud de 13.000 pies.

Se produjo el contacto visual con la flota enemiga a las 08.20, pero antes de que pudieran ser identificados los portaaviones enemigos, la unidad fue atacada por cazas enemigos con tal eficacia y determinación que se tuvo la necesidad imperativa de abandonar los objetivos iniciales y escoger un objetivo secundario que navegaba en las cercanías, un acorazado.

Se lanzó un ataque en glide bombing, entre el fuego nutrido de la AA del acorazado y de otros barcos adyacentes, con cazas enemigos acechando a los SB2U-3 durante sus picados y a lo largo de una distancia considerable tras la remontada.

RESULTADOS

Dos (2) impactos directos en un Acorazado japonés.

Dio la impresión de que el barco tenía una gran escora y se vio bastante humo saliendo de él. Los ametralladores de cola del VMSB reclamaron seis (6) cazas 00 1 Sento K1 derribados y otros tres (3) severamente dañados.

11. Misma ejecución que el bombardeo en picado pero con una aproximación en un ángulo menor a 60 grados.

OBSERVACIONES DE LOS PILOTOS

1. El glide bombing es mucho más peligroso y menos efectivo que el bombardeo en picado sin la presencia de una escolta de cazas propia.
 2. Se hace imperativo que los ataques llevados a cabo por varias unidades se coordinen siempre que sea posible, por razones de eficiencia y para evitar pérdidas inútiles.
 3. Las unidades deben lanzarse al ataque contra el objetivo elegido tan pronto tengan contacto visual y retirarse rápidamente.
 4. La AA enemiga fue abundante y eficaz, pero nada en comparación con la cortina de cazas.
 5. Los cazas enemigos operan a dos o tres niveles diferentes y actúan en grupos de dos, con un excelente trabajo en equipo. Atacan preferentemente a los líderes de formación.
- Los portaaviones enemigos navegaban en rumbos paralelos, rodeados de otras unidades de superficie. Los portaaviones eran fácilmente identificables por llevar un Sol Naciente pintado en la cubierta de vuelo.

INFORME DE LA UNIDAD DE B-26, DEL CAPITÁN COLLINS, DEL EJÉRCITO

Solo dos B-26 regresaron y aún estos dos tan extremadamente dañados que ninguno estaba en condiciones de despegar una vez que hubo aterrizado. El capitán Collins hizo un aterrizaje de emergencia con la rueda delantera replegada. Ambos pilotos declaran haber lanzado los torpedos sin luego haberles sido posible observar los resultados, y la suerte de los otros dos B-26 se desconoce. El capitán Collins, informa que su ataque fue ejecutado de tal manera que su torpedo debía de haber impactado en el objetivo, un portaaviones enemigo. La cortina de defensiva de cazas ha debido ser terrorífica a la vista de las condiciones en que han quedado los dos aparatos supervivientes.

INFORME DE LA UNIDAD DE TBF DEL TENIENTE FIEBERLING, DE LA MARINA

Solo un TBF regresó a la base, y gravemente dañado se vio obligado a hacer un aterrizaje de emergencia con una rueda replegada. Este alférez piloto, A.K. Earnest, fue incapaz de observar el resultado de su ataque debido a la fuerte cortina defensiva de cazas encontrada. Tampoco fue capaz de.... [ilegible] [fin del extracto en nuestro poder]

DOCUMENTO ORIGINAL



DECLASSIFIED

Authority MMD 768133By MBJ NARA Date 8/1/97

CONFIDENTIAL

UNITED STATES MARINE CORPS
HEADQUARTERS, MARINE AIRCRAFT GROUP TWENTY-TWO,
SECOND MARINE AIRCRAFT WING, FLEET MARINE FORCE,
NAVAL AIR STATION, MIDWAY ISLANDS.

C O N F I D E N T I A L

June 7, 1942

From: The Executive Officer.
To : The Commanding Officer, Marine Aircraft Group 22.

Subject: MARINE AIRCRAFT GROUP TWENTY-TWO,
SECOND MARINE AIRCRAFT WING,
MIDWAY ISLANDS T.H.

EXECUTIVE OFFICER'S REPORT

of

THE BATTLE OF MIDWAY

June 3, 4, 5, 6, 1942

With preliminary phase from May 22, 1942

Annex (A) Casualty Lists - Personnel.
Annex (B) Communications Report.
Annex (C) Radar Report.
Annex (D) Reports VMSB-241.
Annex (E) Reports VMF-221.

CONFIDENTIAL

DECLASSIFIED

Authority MM 168133By MBJ NARA Date 8/1/97

CONFIDENTIAL

FOREWORD

Prior to May 21st, the commencement of the reconnaissance and alert phase of the Battle of Midway, the only aviation unit on Eastern Island was Marine Aircraft Group 22, consisting of Marine Scout-Bombing Squadron 241, Marine Fighting Squadron 221, and a small Headquarters and Service Squadron. Personnel on May 20, 1942 comprised a total of 47 officers and 335 men.

Aircraft consisted of 21 F2A-3 and 21 SB2U-3's, only 17 of the latter being available.

Housing and messing facilities were barely adequate for this number of officers and men, and not all the enlisted men could be provided with dugout sleeping accommodations.

The local gasoline stowage system consisted of a main stowage of 100,000 gallons and a reserve stowage of 51,000 gallons, all in underground tanks. In addition approximately 250 - 55 gallon drums were dispersed around the field as an emergency supply. Gasoline was normally delivered to Eastern Island by means of a 15,000 gallon barge and was pumped into the main stowage system. Two electric and engine driven fuel pumps supplied gasoline to six risers in the vicinity of runway #1. Two 1200 gallon gasoline trucks were also available. Normal daily consumption of gasoline was in the neighborhood of 1500 gallons.

Bombs and ammunition were stored in various dispersed dumps around the Island, there being on hand approximately 37 - 1000#, 216 - 500#, 281 - 100# bombs on hand, not including 23 - MK17-1 depth charges. About 225,000 rounds of .50 caliber and a like amount of .30 caliber was available.

Fresh water was stored in tanks, approximately 25,000 gallons underground and 20,000 gallons in exposed tanks. Salt water was also pumped to gravity tanks for bathing, flushing, etc.

Bunkers were provided for all local aircraft, these bunkers varying in size from small, (fighter size) to 12 large enough to accommodate a B-17 Army bomber.

RECORD OF EVENTS

SEARCH AND RECONNAISSANCE PHASE

May 22

VP-44 (LtComdr. Brixner) 6 PB5A, 20 officers and 40 enlisted men arrived from Pearl Harbor. Routine patrols and tactics by MAG-22 squadrons. Construction of 12 additional plane bunkers commenced. Gasoline consumption approximately 8,000 gallons. Camouflage increased on important installations. New radio frequency plan placed in operation, and all aircraft calibrated on new frequencies.

May 23

Remaining 6 PB5A of VP-44 arrived with 21 officers and 40 men. Routine patrols and tactics by MAG-22 squadrons. Search for

DECLASSIFIED

Authority MM 968133By MBJ NARA Date 8/1/97

CONFIDENTIAL

May 24

Routine patrols and tactics by MAG-22 squadrons. Construction of additional plane bunkers and camouflage continued. Emergency rations distributed to various locations, stored in dugouts, or buried. Gasoline consumption approximately 1,000 gallons.

May 25

Routine patrols and tactics by MAG-22 squadrons. Construction of additional plane bunkers and camouflage continued. Emergency rations distributed to various locations, stored in dugouts, or buried. Patrols to Pearl and Hermes Reef also to Kure by VP-44. 80 additional men for VP-44 arrived Eastern Island. Gasoline consumption 2,000 gallons. Officer's mess now 200% over normal capacity. Navy enlisted subsisted at Eastern Island Mess.

May 26

Routine patrols by MAG-22 squadrons. 1 B-17 arrived from Oahu with Major General Tinker and Staff - departed same date. Major J.K. Warner USA and 2 enlisted remaining on temporary duty as Army Liaison Detachment. USS KITTY HAWK arrived with 22 officers and 35 men for MAG-22, also 19 SBD-2 and 7 F4F-3 aircraft. Of the 21 new pilots, 17 were fresh out of flight school. Unloading of KITTY HAWK commenced and continued throughout the night. Officer personnel now nearly 300% increased, enlisted 50%. Gasoline consumption 3,000 gallons approximately.

May 27

Routine patrols by MAG-22 squadrons. Sector search to distance of 700 miles by 11 planes of VP-44. New aircraft placed in commission and boresighted and tested throughout the day. New personnel assigned to squadrons, and officers living spaces re-assigned. New C.P., 1stSgts. office, auxiliary sick bay, and enlisted men's Recreation Room were utilized for additional officers living spaces. Approximately 15 new plane bunkers completed and wheel tracks installed. Gasoline consumption approximately 15,000 gallons. Pan American gasoline barge placed in commission and gasoline was pumped into the storage system day and night in an effort to fill it to capacity and still keep up with probable daily requirements.

May 28

Patrols, familiarization, and test by MAG-22 squadrons. Sector search to 700 miles by VP-44 (11 planes). Two SB2U-3's groundlooped; Out of commission. Gasoline consumption 15,000 gallons approximately.

May 29

Patrols, familiarization, and test by MAG-22 squadrons. VMSB-241 now operating 19 SBD-2 and 11 SB2U-3 aircraft. VMF-221 now operating 21 F2A-3 and 6 F4F-3 aircraft. 1 F4F-3 out of commission.

New tactical organizations placed in effect and plans for moonlight attacks, and day attacks against enemy surface vessels inaugurated.

DECLASSIFIED

Authority KMD 768133By MBJ NARA Date 8/1/97

CONFIDENTIAL

directed by CO NAS Midway with Commander D.C. Ramsey, USN, as Operations Officer. 12 PB5's arrived NAS Midway to assist in search plan.

May 30

Routine patrols, familiarization, and tactics by MAG-22 squadrons. Sector search by VP-44 (11 planes). 7 B-17's, General Hale, arrived from Oahu with approximately 22 officers and 50 men. Officers and enlisted quartered in tents. Enemy aircraft contacts made by 2 planes of VP-44 while on search. One enlisted Navy wounded. Aviation Radar placed on 24 hour duty. Gasoline consumption 20,000 gallons approximately, transportation facilities strained to the utmost. MAG-22 combat radio frequency changed due to its use during a false air raid alarm.

May 31

Routine patrols and tactics by MAG-22 squadrons. Sector search by VP-44, 11 planes. 9 B-17, LtCol. Sweeney, 30 officers and 60 men arrived from Oahu. Officers and enlisted quartered in tents. Officer! Mess now feeding approximately 175 officers and working day and night. 14 B-17 off on search and attack mission at 1350 returning 2100-0350. No results. 50% of MAG-22 personnel worked all night servicing and rearming these aircraft. Gasoline consumption 65,000 gallons approximately, and gasoline situation here and at Sand Island extremely acute. 4 more PB5A's arrived from Pearl with relief crews for VP-44. Aircraft parked on and operating from this field: 17 B-17, 16 PB5A, 19 SBD-2, 12 SB2U-3, 21 F2A-3, and 6 F4F-3, not including 5 SB2U-3 and 1 F4F-3 out of commission. Night taxiing and take-offs extremely hazardous due to crowded condition of runways.

June 1

No flights by MAG-22 squadrons. Sector search to 700 miles by VP-44, 11 planes. 6 B-17 out on mission 1300-1900 - servicing again took most of the night and all but 21,000 gallons of the available gasoline. Ship arrived with 3,000 drums aviation gasoline and servicing from drums commenced; a slow and arduous undertaking. Gasoline consumption 25,000 gallons - Oil consumption proportional. One enemy aircraft contact made by two planes of VP-44, one officer, 2 enlisted wounded. 6 TBF, Lt. Fieberling, USN, with 6 officers and 12 men arrived from Oahu and were armed with torpedoes.

June 2

VMSB furnished escort for 1 tanker from distance of 50 miles. 4 PB5A arrived from Pearl. 9 B-17, LtCol. Sweeney, out on search and attack mission. No results. 6 B-17 and 4 PB5 returned to Oahu. All servicing accomplished by pumping gasoline into gasoline trucks or by fueling direct from drums. Gasoline consumption 26,000 gallons. 1 Marine Corps DC3, Captain Munsch, arrived from Ewa with relief crews for VP-23 at NAS and also 4000 rounds .50 caliber incendiary ammunition. 1200 rounds of incendiary .50 caliber given to VP-44 remainder belted by VMF-221. Major R.C. Scollin arrived from MAG-21

DECLASSIFIED

Authority MM 968133By MBJ NARA Date 8/1/97

CONFIDENTIAL

June 3

Covering patrol by 12 VMF planes for dawn take-off of PBY5A and B-17 aircraft. Sector search by VP-44, 11 planes. Several contacts with enemy surface vessels, also with enemy main body 268 degrees distance 700 reported during day. 10 B-17, LtCol. Sweeney, USA, off on bombardment mission enemy main body at 1200. This flight returned 2000, reporting hits on 1 BB and 1 CL. 4 VP out on night torpedo mission at 2015. Servicing and rearming continued throughout the night. 1 B-17 arrived from Oahu. Gasoline consumption 25,000 gallons, fueling being accomplished by main stowage and gasoline trucks filled from drums.

June 4

0355 VMF-221 furnished covering patrol for 0400 take-off of 11 PBY5A and 10 B-17, landing at 0500 with the exception of Captain McCarthy and Lieutenant Corry.

0400 VP-44 on sector search, 11 planes.

0405 10 B-17, LtCol. Sweeney, directed by radio about 0430 to again attack enemy main body.

0520 Enemy carriers located by PBY's from VP-23 at about 0515 bearing 320 degrees, distance 180 miles, course 135 degrees, speed 25 knots.

0530 All aircraft crews alerted and ordered at 0530 to stand by in their assigned aircraft with engines turning up.

0545 Crews in aircraft, radios on, engines warmed.

0555 Radar flash "Many bogey aircraft 310 degrees, distance 93 miles, angels 11".

0555 Air raid siren sounded.

0600 Message delivered by messenger to Captain Collins, USA (4 B-26) and Lt. Fieberling, USN (6 TBF) "Attack enemy carriers bearing 320 degrees, distance 180 miles, course 135 degrees, speed 25 knots."

0601 All scout-bombers directed by radio to attack enemy carriers bearing 320 degrees, distance 180 miles, course 135 degrees, speed 25 knots. No acknowledgement was received, and message frequently repeated. Later events show message received on first transmission, however.

0605 Three fighter divisions, Parks, Carey, and Curtin vectored 310 degrees and advised "Many bogey aircraft Angels 12".

0600 Two fighter divisions, Hennessy and Armistead vectored 310

DECLASSIFIED

Authority KMD 768133

By MBJ NARA Date 8/1/97

REPRODUCED AT THE NATIONAL ARCHIVES

CONFIDENTIAL

0612 McCarthy and Corry reported "Low on fuel" and requested instructions. They were ordered to land, refuel, and take-off.

0615 All aircraft in the air with the exception of 1 PB5A, 1 SBD-2, 1 F4F-3, 2 F2A-3, 2 SB2U-3, all out of commission, and 3 SB2U-3 spares.

AIRCRAFT IN THE AIR AS FOLLOWS

FIGHTERS:

First Division - F2A-3

1. PARKS, Floyd B. Major
2. MADOLE, Eugene P. 2dLt. USMCR.
3. ALVORD, John R. Capt.
4. BUTLER, John M. 2dLt. USMCR.
5. PINKERTON, David W. Jr. 2dLt. USMCR.
6. HUGHES, Charles S. 2dLt. USMCR. (landed
with engine trouble at 0620)

Second Division

7. HENNESSY, Daniel J. Capt.
8. LINDSAY, Ellwood Q. 2dLt. USMCR.
9. MERRILL, Herbert T. Capt.
10. BENSON, Thomas W. 2dLt. USMCR.
11. WHITE, Phillip R. Capt.
12. LUCAS, John D. 2dLt. USMCR.

Third Division

13. ARMISTEAD, Kirk Capt.
14. SANDOVAL, William B. 2dLt. USMCR.
15. HUMBERD, William C. Capt.
16. BROOKS, William V. 2dLt. USMCR.
17. KUNZ, Charles M. 2dLt. USMCR.
18. MAHANNAH, Martin E. 2dLt. USMCR.
23. SWANSBERGER, Walter W. 2dLt. USMCR. (Not
assigned, tagged on)

Fourth Division

19. CURTIN, Robert E. Capt.
20. IRWIN, Darrell D. 2dLt. USMCR.

Fifth Division

22. CAREY, John F. Capt.
24. CARL, Marion E. Capt.
25. CANFIELD, Clayton M. 2dLt. USMCR.
26. MCCARTHY, Francis P. Capt. (Took off)

DECLASSIFIED

Authority KMD 968133By MBJ NARA Date 8/1/97**CONFIDENTIAL****SBD-2 SCOUT-BOMBERS - 500# BOMBS****FIRST DIVISION****Command Section**

1. HENDERSON, Lofton R. Major	REININGER, Lee W.	Pfc.
2. FLEMING, Richard E. Capt.USMCR	CARD, Eugene T.	Corp.
3. STAMPS, Clyde H. TSgt.	THOMAS, Horace B.	Pfc.

First Section

4. GLIDDEN, Elmer G. Jr. Capt.	JOHNSON, Meade T.	Corp.
5. GRATZEK, Thomas J. 2dLt.USMCR	RECKE, Charles W.	Sgt.

Second Section

6. IVERSON, Daniel Jr. 1stLt.USMCR	REID, Wallace J.	Pfc.
7. BEAR, Robert J. "R" 2dLt USMCR	SIDEBOTTOM, Truell L.	Pfc.

Third Section

8. DeLALIO, Armond H. Capt.USMCR	MOORE, John A.	Corp.
9. WARD, Maurice A. 2dLt.USMCR	RADFORD, Harry M.	Pfc.

Fourth Section

10. TWEEDY, Albert W. 2dLt.USMCR	RAYMOND, Elza L.	Sgt.
11. HAGEDORN, Bruno P. 2dLt.USMCR	PIRANEO, Joseph T.	Pfc.

SECOND DIVISION**First Section**

16. BLAIN, Richard L. Capt.USMCR	McFEELY, Gordon R.	Pfc.USMCR
17. EK, Bruce H. 2dLt.USMCR	BROWN, Raymond R.	Pfc.
13. ROLLOW, Jesse D.Jr. 2dLt.USMCR	RAMSEY, Reed T.	Pfc.

Second Section

19. MOORE, Thomas F.Jr. 2dLt.USMCR	HUBER, Charles W.	Pvt.
15. SCHLENDERING, Harold G. 2dLt.USMCR	SMITH, Edward O.	Pfc.

SB2U-3 SCOUT-BOMBER - 500# BOMBS**Group One**

1. NORRIS, Benjamin W. Major	WHITTINGTON, Arthur B.	Pfc.USMC
2. LUMPKIN, George T. 2dLt.USMCR	TOMS, George A.	Pfc.
3. CAMPION, Kenneth O. 2dLt.USMCR	MADAY, Anthony J.	Pvt.
4. KOUTELAS, George E. 2dLt.USMCR	VAN KIRK, Warren H.	Pfc. USMCR

R

DECLASSIFIED

Authority KMD 768133By MBJ NARA Date 8/1/97

CONFIDENTIAL

SB2U-3 SCOUT-BOMBER - 500# BOMBS (Cont'd)

Group Two

9. WILLIAMSON, Leon M.	Capt.USMCR	RHODES, Duane L.	Pfc.
6. MARMANDE, James H.	2dLt.USMCR	COLVIN, Edby M.	Pfc.
7. COSLEY, Jack	2dLt.USMCR	CAYER, Charles E.	Pfc.
8. RINGBLOM, Allan H.	2dLt.USMCR	WEBB, Eugene L.	Pvt.
11. WHITTEN, Sumner H.	2dLt.USMCR	ZELNIS, Frank E.	Sgt.
12. CULMINGS, Daniel L.	2dLt.USMCR	STARKS, Henry I.	Pvt.

Four (4) B-26's armed with torpedoes, Captain Collins, USA, in Command.

Six (6) TBF armed with torpedoes, Lt. Fieberling, USN, in Command.

Ten (10) B-17's armed with 4, 500# bombs, LtCol. Sweeney, USA, (on mission against enemy BBs)

Eleven (11) PB5A's, 2 500# bombs, on individual search sectors to SW.

0615 Fighters made contact with enemy bearing 320 degrees, distance 30 miles, enemy altitude 14,000 feet.

0617 Easy battery reported two aircraft falling in flames.

0617 Action on Radar screen obscure, large group aircraft still approaching Midway on bearing 320 degrees.

0624 Hennessy and Armistead vectored toward enemy since no other targets were approaching.

0625 McCarthy and Corry refueled and off.

0635 First bombs dropped on Eastern Island.

0638 Power house hit by bomb - No electricity.

0641 Auxiliary power on at radio and C.P.

0641 All telephone lines except Aviation Radar and Aviation Radio are out. Communications with NAS C.P. by "Sea phone."

0635 to 0710 Fourteen (14) bombs were dropped on Eastern Island by enemy bombers. Approximately four (4) were 1000#, the remainder 300-500#, one of the latter with instantaneous fuse. Two fighters, White and Armistead landed with damaged aircraft. Japanese fighters strafed gun positions repeatedly, and two of them tried to bring down crippled fighters circling the field. One was successful in shooting down an F2A-3, pilot unknown, just off the reef. The other Japanese

DECLASSIFIED

Authority MM 968133By MBJ NARA Date 8/1/97

CONFIDENTIAL

0720 Radar screen showed no near targets and enemy retiring, so all fighters were directed to land and reservice.

0730 Eight fighters on the field, only two of which were in flyable condition. These two were reserviced and rearmed and placed on the alert.

0715 to 0745 Inspection of the field and facilities revealed damages as follows:

1. Power house demolished by 1-500# bomb.
2. Gas lines from main gasoline stowage broken near powerhouse by 1-1000# bomb.
3. Bomb hits in vicinity of Sick Bay and VMSB Engineering Tents.
4. Eastern Island C.P., mess hall, and PX destroyed.
5. One rearming pit, VMF-221, received a direct hit with 500# bomb, exploding 8-100# bombs and 10,000 rounds .50 cal. Amm.
6. Holes in runways as follows:
 - (a) Center of #1 near eastern end.
 - (b) On shoulder of #3 near junction with #2.
 - (c) A small crater 500 yards from eastern end of #1 near southern edge (500# with instantaneous fuse).
7. Debris scattered all over eastern end of #1 (from VF rearming pit) also debris in vicinity of demolished powerhouse.
8. Remains of Japanese 00 fighter on northern end of #3 runway. Runways were cleared of debris by using a bulldozer and road scraper. Bomb crater on shoulder of #3 filled with earth.

0745 #2 runway in full commission.

0750 Five gasoline risers in commission with engine driven fuel pump operating from 51,000 gallon stowage. 71,000 gallons in main stowage unavailable. MAG-22 personnel losses from bombs - Six (6) enlisted killed, with approximately twenty (20) enlisted with minor cuts and bruises.

MAG-22 pilots and gunners missing in action - Officers 25, enlisted 12.

MAG-22 pilots and gunners wounded in action - Officers 3, enlisted 6.

REPORTS OF VMF-221 SURVIVING PILOTS

Types of enemy aircraft encountered:

Fighters - 00 1 SentoK1; Bombers - Aichi Type 99 Navy Dive Bombers.

Fighters were numerous, no estimate given, yet perhaps in the neighborhood of 50. A consensus indicates that approximately 60 to 80 bombers were observed at the time of initial contact.

Bombers flew a rigid vee formation 3 divisions vee of from

DECLASSIFIED

Authority MM 768133By MBJ NARA Date 8/1/97**CONFIDENTIAL**

at low altitude, 5-10,000 feet while VMF-221 commenced the attack from 17,000 feet. After the initial contact, the 00 fighters escorted their bombers at closer range. Enemy bombers and fighters seemed very vulnerable to .50 caliber tracer, but once entangled with 00 fighter, the only means of breaking contact was to seek cloud cover, or to enter radical dives with a push over and with full throttle. One pilot eluded a Jap by cutting his throttle and skidding violently.

All VMF pilots of various degrees of experience and capability were awed by the performance of the 00 1 Sento K1 fighter, claiming that it has 20% more speed climb and maneuverability than does the F2A-3 or F4F-3. The claimed victories which follow, do not tell the whole story. Each pilot made only one or two passes at the bombers, and then spent the remainder of the time trying to shake from one to five Jap fighters off his tail. Most succeeded by using cloud cover, or, in two cases, by leading the Japs into fire from light AA guns ashore and on PT boats.

CLAIMED VICTORIES - 9 SURVIVING PILOTS

(No statements from 2 wounded pilots)

00 1 Sento K1 Fighters - 3 plus 1 damaged.

Aichi Type 99 Navy Dive Bomber - 8 plus 3 damaged.

The above victories do not include planes shot down by VMF-221's missing pilots, so it is safe to assume a like performance for 16 missing or wounded pilots, i.e: 15 bombers and 5 fighters; making the total victories of VMF-221, 23 bombers and 8 fighters, not including damaged planes. This estimate is further borne out by the difference in number of bombers observed at the scene of conflict and the total number of bombs dropped on Midway Islands.

REPORTS OF VMSB-241, SBD-2 UNIT, SURVIVING PILOTS

Rendezvous was completed on bearing 90 degrees, distance 20 miles at about 0630 and the approach commenced. At about 0755 the enemy force, including two (2) aircraft carriers, was sighted. The squadron leader, Major Henderson, started a wide let-down circle from 9000 feet with the intent of commencing the final attack, glide bombing, from an altitude of 4000 feet. The squadron was immediately attacked by several enemy fighters, and violent AA fire was received from all surface vessels within range. Henderson was attacked by several 00 Fighters at the start of the let-down, and his plane set afire. It was apparent that he was badly injured and out of action, so Captain Glidden, leader of the second section took over and committed the squadron to the attack.

Fighter attacks were very heavy, so the squadron dove to the protection of a heavy cloud layer over one carrier, and from that point completed the attack, releasing at altitudes of from 600 to 400 feet. Fighter attack was persistent throughout and each plane was followed by one or more fighters long after his bomb was dropped.

DECLASSIFIED

Authority MM 968133By MBJ NARA Date 8/1/97

CONFIDENTIAL

RESULTS

Two (2) direct hits and two (2) close misses on Japanese Aircraft Carrier claimed. Ship was seen to be burning and a large column of smoke was issuing from it.

REPORT OF VMSB-241 SB2U-3 UNIT

This unit rendezvoused at Point Affirm (20 miles bearing 90 degrees) and proceeded to the attack, climbing enroute to an altitude of 13,000 feet.

Sight contact was gained with the enemy fleet at 0820 but before the enemy carriers could be located, the unit was attacked by enemy fighters with such persistence and determination that it was considered imperative to abandon the original objective and choose a nearby secondary objective, an enemy battleship.

A glide bombing attack was initiated amid heavy AA fire from the battleship and other supporting ships, with enemy fighters staying with the SB2U-3's throughout their dives and for a considerable distance thereafter.

CONFIDENTIAL

DECLASSIFIED

Authority KMD 968133By MBJ NARA Date 8/1/97

CONFIDENTIAL

RESULTS

Two (2) direct hits on Japanese battleship.

Ship appeared to list badly and considerable smoke was observed. VMSB rear gunners report ~~six~~ (6) enemy OO 1 Sento K1 Fighters shot down with three (3) others badly damaged.

REMARKS OF PILOTS

1. Glide bombing is more hazardous than dive bombing in the absence of own protective VT.

2. It is imperative that attacks by different units should be coordinated whenever possible, for efficiency, and to prevent undue losses.

3. Units should proceed direct to the chosen objective and the attack pressed home as rapidly as possible after sight contact is gained.

4. Enemy anti-aircraft fire was heavy and accurate, but of little importance compared to fighter opposition.

5. Enemy fighters operate at two or three different levels, work in pairs with excellent teamwork, and their attacks on formation leaders are heavy and persistent.

6. Enemy carriers were steaming on parallel courses, surrounded by other fleet units. Carriers were easily identified by the Rising Sun painted on their flight decks.

REPORTS OF B-26 UNIT, CAPTAIN COLLINS, USA

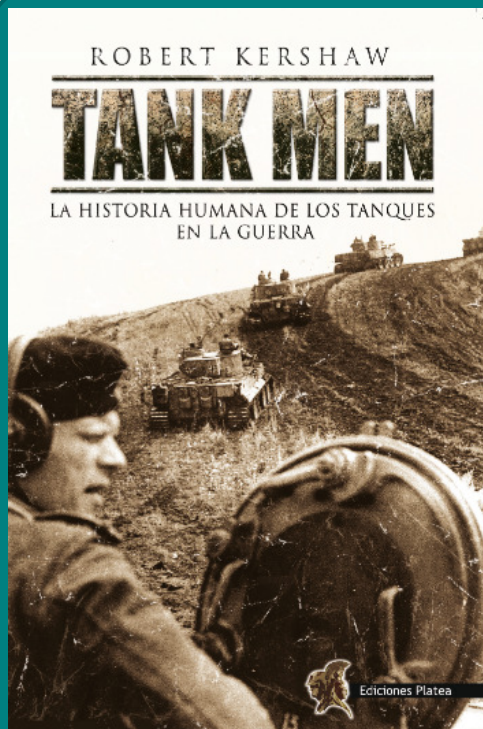
Only two B-26's returned and these so badly shot up that neither was flyable after landing. Captain Collins made a crash landing with the nose wheel retracted. Both 1st Pilots report having dropped torpedoes without being able to observe results, and the fate of the other two B-26's is unknown. Captain Collins, states that his run was such that his torpedo should have hit the target, an enemy carrier. Fighter opposition must have been terrific in view of the present condition of the two surviving aircraft.

REPORTS OF THE TBF UNIT, LT. FIEBERLING, USN.

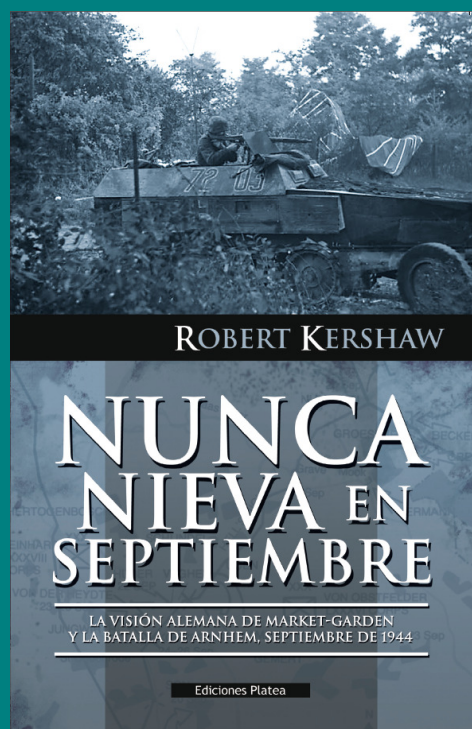
Only one TBF returned, this one badly shot up and forced to make a landing with one wheel retracted. This pilot Ensign A.K. Earnest, was unable to observe the result of his attack due to the determined fighter opposition encountered. He, further, was unable



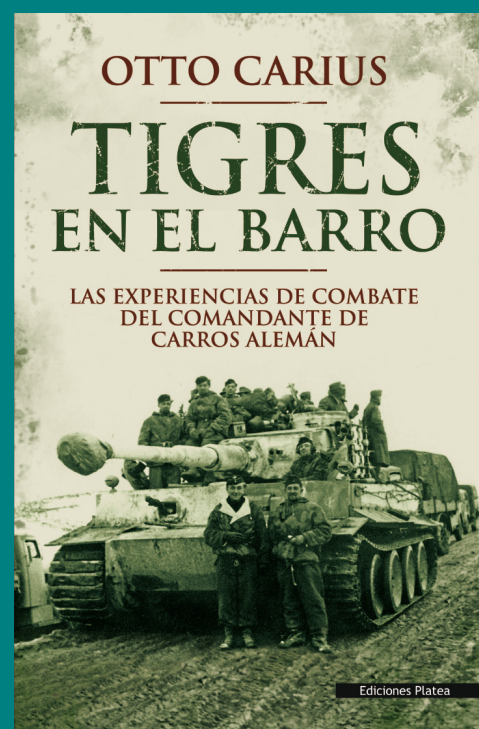
COLECCIÓN EN PAPEL



Navidad 2011



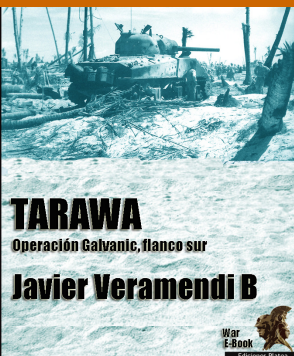
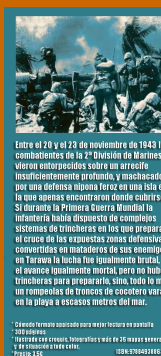
Abril 2012



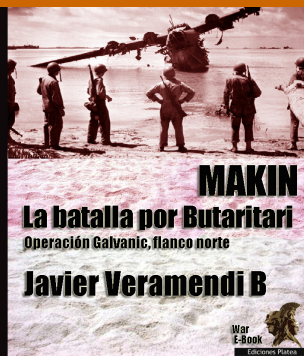
Julio 2012

COLECCIÓN WAR EBOOK

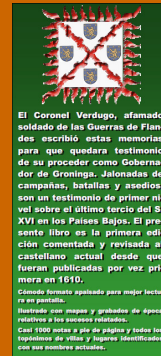
Abril 2012



Abril 2012



Junio 2012



GEHM

Grupo de Estudios de Historia Militar

WWW.GEHM.ES

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.