

ALAS SOBRE EL MAR EN LA 2DA. GUERRA MUNDIAL PORTAAVIONES EN ACCIÓN

EUGENIO L. BEZZOLA

PARTE I

LA FLOTA BRITÁNICA DEL PACÍFICO (BRITISH PACIFIC FLEET) FEBRERO/MAYO 1945

ACTIVIDADES EN APOYO DE LA OPERACIÓN "ICEBERG" (OKINAWA)

Retrospectiva

Los ocho ataques aeronavales llevados cabo por la Flota Oriental (Eastern Fleet) entre marzo y octubre de 1944, aunque localmente produjeron daños a los japoneses y levantaron la moral propia, estuvieron lejos de ser significativos en cuanto a la gran estrategia ofensiva aliada en Oriente, en especial si se toman en consideración los grandes avances y las importantes victorias logrados en el Pacífico por parte de los estadounidenses en un período similar.

Para los británicos, el modo de acción para adoptar en el futuro quedó en la práctica circunscrito a dos posibilidades:

1. encarar acciones de mayor envergadura en el Índico, con el firme apoyo de Churchill, o
2. participar en el Pacífico junto a los estadounidenses, según opinión de los jefes de Estado Mayor, opción esta última que no satisfacía en modo alguno al jefe de operaciones Navales de la Armada de los EE.UU., almirante Ernest King, bien conocido por su anglofobia y porque realmente no necesitaba apoyo británico en el Pacífico, y la presencia de éste significaría la posibilidad de una seria carga logística.

Finalmente, en una conferencia llevada a cabo en Londres durante tres días, con la asistencia del almirante Mountbatten (Comandante Supremo aliado en el S.E. asiático), ministros del gabinete y los Jefes de Estado Mayor, se discutieron los modos de acción para las ofensivas en el Índico oriental, pero fundamentalmente se acordó que *el más grande ofrecimiento de asistencia naval debe hacerse de inmediato a la Junta de Jefes de Estado Mayor de los EE.UU., como evidencia que es nuestro deseo compartir con ellos las operaciones principales contra el territorio metropolitano japonés o Formosa.*

Para entonces, en realidad los americanos estaban lejos de necesitar apoyo alguno de los británicos, en particular en el aspecto naval. Habían logrado una importante victoria en la Batalla del Mar de las Filipinas y el archipiélago de las Marianas estaba en su poder.

El Contraalmirante (R) Eugenio L. Bezzola egresó de la Escuela Naval Militar en 1948 como Guardiamarina de Infantería de Marina (Promoción 75). Posteriormente fue destinado a cursar estudios en la Universidad de Buenos Aires, de donde egresó en 1953 con el título de Ingeniero en Telecomunicaciones. Ejerció la docencia en el Instituto Tecnológico de Buenos Aires entre 1963 y 1969. Hasta 1984, prestó servicios en cargos relacionados con su especialidad, en la Dirección de Bienestar de la Armada y la Jefatura de Logística del Estado Mayor General de la Armada, que fue su último destino en actividad antes de pasar a situación de retiro, a su solicitud, en abril de 1984.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 813

Enero/abril de 2006

Recibido: 1.12.2005



Mapa general.

En septiembre, en la cumbre “Octagon” llevada a cabo en Québec, Churchill le ofreció formalmente a Roosevelt la principal Flota Británica, incluyendo *nuestros mejores y más modernos acorazados, adecuadamente apoyados por portaaviones de flota, portaaviones escolta, cruceros, etcétera*, para participar en las principales operaciones contra Japón bajo comando de los Estados Unidos. (Según la cita de Gilbert en *Winston Churchill*).

Si la cita es correcta, se pondría en evidencia un error de concepto del Primer Ministro británico porque, para entonces, la realidad indicaba que eran los acorazados, los que al haber dejado de ser los protagonistas principales en la guerra naval, los que daban apoyo a los portaaviones y no a la inversa. Sin aviones que los protegieran los acorazados pasaron a ser posibles víctimas de la aviación, tal como había ocurrido con el *Bismarck* (26 de mayo de 1941), el *Prince of Wales* (10 diciembre de 1941), el *Roma* (9 de septiembre de 1943), y sucedería con el *Mushashi* (24 de octubre de 1944) y el *Yamato* (7 de abril de 1945). Sin considerar los que fueron hundidos o seriamente averiados en puertos o fondeaderos.

Bismarck, como consecuencia de avería en el mecanismo del timón por un torpedo lanzado por aviones del Ark Royal, que lo dejó prácticamente inerte, para ser luego destruido por fuego naval. *Prince of Wales*, hundido con el crucero de Batalla Repulse por aviación naval japonesa con base en tierra. *Roma*, por una bomba teleguiada lanzada por un avión de la “Luftwaffe”. *Musashi* y *Yamato*, por ataques masivos de máquinas navales procedentes de varios portaaviones.

Después de decidirse la participación naval británica en el Pacífico, por acuerdo de Churchill,

el Primer Lord del Almirantazgo, A. V. Alexander, y el Primer Lord Naval almirante A. B. Cunningham, el hasta entonces comandante de la Flota Oriental, Sir Bruce Fraser, pasó a ser el comandante de la Flota Británica del Pacífico (FBP), el 22 de noviembre de 1944.

En consideración a los tremendos problemas logísticos que implicaba mantener en operación a una flota a doce mil millas de aguas metropolitanas, el Almirantazgo designó al vicealmirante C.S. Daniel como "Vicealmirante Administrativo" de la "Flota Británica del Pacífico". Pasó a ser su responsabilidad, con la colaboración del Gobierno Australiano y el Consejo de su Armada, preparar y coordinar la recepción de una masa de abastecimientos y equipos, incluyendo nueve diques flotantes a ser enviados desde Gran Bretaña, y para la construcción de todos los pañoles para abastecimientos, polvorines y los talleres de base para mantener una flota.

Transitoriamente debía desempeñarse como representante en Australia del Comandante en Jefe de la "Flota Británica del Pacífico" hasta la llegada de éste.

La fuerza naval británica arribó a Sydney el 10 de febrero de 1945, donde inició el alistamiento antes de ponerse a disposición del comando estadounidense como lista para operar. Sin embargo, para entonces no estaba decidido aún a cuál de las fuerzas se habría de incorporar. El general Mac Arthur, cuyos medios de apoyo sólo contaban con portaaviones escolta (CVE), la quería para sus operaciones anfibias en Borneo y Mindanao, mientras que el almirante Chester Nimitz, Comandante en Jefe del Pacífico, consideraba a los portaaviones blindados británicos como su reserva más flexible, y deseaba contar con ellos para las operaciones relacionadas con el desembarco en Okinawa. En marzo, la Junta de Jefes de Estado Mayor decidió que Nimitz tenía mayor necesidad de contar con el apoyo de los 238 aviones de los cuatro portaaviones británicos.

Durante el alistamiento en Sydney se removió el eje central del *Illustrious*, porque no se podían solucionar los problemas que presentaba. Como consecuencia su velocidad máxima se vio reducida a 24 nudos, una severa limitación para operar en el conjunto.

El 15 de marzo, desde su base intermedia en Manus, el Almirante Sir Bernard Rawlings le informó al Almirante Nimitz que estaba listo para operar.

Si bien el comandante de la "Flota Británica del Pacífico" era el almirante Sir Bruce Fraser, por razones de jerarquías relativas respecto a los americanos a la cual estaba subordinada, el comando en el mar fue ejercido por Rawlings, mientras Fraser se encontraba en la base principal en Sydney, del mismo modo, y salvando distancias en cuanto a magnitudes involucradas, que Nimitz ejercía su comando desde Pearl Harbour.

Manus, ubicada en las islas del Almirantazgo, al norte de Nueva Guinea, se encontraba a



Desembarcos norteamericanos en el Pacífico.

once días de navegación desde Sydney. Era una base desarrollada desde la nada por los estadounidenses, que la cedieron para su uso por los británicos como había sido acordado en oportunidad de la visita del Almirante Fraser al Almirante Nimitz en Pearl Harbour, como la base intermedia de la BPF entre Australia y la zona de operaciones hasta que una más cercana se pudiese establecer en las Filipinas.

Al arribar a Manus, se hallaban solamente 27 de las 69 naves del "Tren de Flota", el heterogéneo conjunto de naves destinadas al soporte de la "Flota Británica del Pacífico". El resto había sido demorado en Sydney por huelgas de inspiración comunista.

Cabe recordar que los comunistas eran fieles obedientes de las directivas emanadas de Moscú según más conviniera a los intereses de la Unión Soviética. Un ejemplo de tal subordinación fue el sucesivo cambio de actitud de los comunistas y compañeros de ruta franceses: virulentos antinazis y antifascistas hasta que Alemania y la URSS firmaron el Tratado de Amistad y no agresión en agosto de 1939, en vísperas inmediatas del inicio del conflicto, documento que determinó que a partir de entonces sabotearan tanto como les fue posible el esfuerzo de guerra, en particular minando la moral del frente interno, para revertir su posición cuando Alemania invadió la URSS y a partir de entonces mostrarse activos como guerrilleros; héroes publicitados aunque no de Francia, sino del comunismo soviético. Además, verdugos por justicia propia de unos 100.000 franceses a los que consideraron "colaboracionistas" de los alemanes; actitud que en mayor o menor grado habían mostrado hasta el 22 de junio de 1941.

El 19 de marzo, Rawlings partió rumbo a Ulithi, en el oeste del archipiélago de las Carolinas y a cuatro días de navegación de Manus, donde se unió a la 5ª Flota de los Estados Unidos, comandada por el Almirante R. A. Spruance. Como Fuerza de Tareas 57, la fuerza británica zarpó el 23 de marzo para su primera misión operativa.

La Flota Británica del Pacífico comprendía entonces cuatro portaaviones de flota, *Illustrious*, *Indefatigable*, *Indomitable* y *Victorious*; dos acorazados, *King George V*, nave almirante, y *Howe*; cinco cruceros, *Argonaut*, *Black Prince*, *Euryalus*, *Swiftsure* y el neocelandés *Gambia*, y once destructores, dos de ellos australianos.

Cabe mencionar que con respecto a las disponibilidades navales, la Armada Real que al comienzo de la guerra contaba con 12 acorazados comisionados, había pasado a disponer de cinco en igual condición ⁽¹⁾ y en lo que respecta a cruceros la relación era 52 a 41. En cambio, los Estados Unidos a partir del 7 de diciembre de 1941 y hasta el fin de la guerra, construyeron ocho acorazados, 17 portaaviones rápidos de flota, nueve portaaviones livianos, 77 portaaviones escolta (sin considerar los provistos a la Armada Real en virtud de la Ley de Préstamo y arriendo), 13 cruceros pesados y 33 livianos.

La situación de la Armada Real derivaba del hecho de que, en cambio, "había adquirido una formidable capacidad antisubmarina con 39 portaaviones escolta (varios de ellos afectados a tareas propias de los de flota) y 600 naves de todo tipo destinadas a ese propósito en comparación con las 101 disponibles a principios de la guerra". Capacidad plenamente demostrada por el mayor porcentaje de la totalidad de submarinos alemanes hundidos durante el conflicto.

A partir del ofrecimiento británico de participar con una fuerza naval en el Pacífico formulada en la cumbre "Octagon", los americanos habían logrado, en octubre, una importante victoria en el conjunto de cuatro encuentros denominados globalmente como la Batalla de Leyte en la que participaron 282 buques y unos 2.000 aviones, que significó para los japoneses la pérdida de cuatro portaaviones, tres acorazados, seis cruceros pesados, tres cruceros livianos y ocho destructores y como contrapartida los americanos sufrieron la baja de un portaaviones liviano, dos portaaviones escolta y tres destructores. Esta victoria determinó, prácticamente, la desaparición de la amenaza naval nipona y abrió las puertas para concretar con éxito la invasión de las Filipinas. Para marzo de 1945, Luzón, la principal isla del archipiélago, se encontraba en poder de los americanos que también habían capturado Iwo Jima en las islas Bonin. Sólo quedaba Okinawa, en las Ryukyus, como último baluarte antes de encarar las operaciones contra territorio metropolitano japonés.

Limitaciones de los británicos

Para la operación "Iceberg", la captura de Okinawa, la fuerza expedicionaria estadounidense comprendía 1.205 naves, desde diez acorazados, doce cruceros, dieciocho portaaviones escolta, 82 destructores hasta embarcaciones de desembarco. Como co-

(1)

Corresponde aclarar que con respecto al número de acorazados mencionado, además de la pérdida de importancia relativa respecto a los portaaviones, lo que implicó la cancelación de la puesta en gradas de este tipo de buque, de los doce con los que contaba la Armada Real al comenzar el conflicto, cinco eran de la clase "Queen Elizabeth", los más modernos en sus tiempos y que databan originalmente de los años 1915-1916, aunque actualizados en el período entre guerras; cinco de la clase "R", todos terminados en 1916 y que, aunque posteriores a los primeros, significaron un retroceso y que al no haber sido modernizados, se encontraban en inferioridad relativa, y los dos "Nelson" que databan de 1927, todos con velocidades inferiores a los dos "Vittorio Veneto", que terminados en 1940, eran los más modernos a flote cuando Italia entró en la guerra en junio de ese año y respecto a los dos "Bismarck" que entrarían en servicio poco más tarde.



De izquierda a derecha, los almirantes Ernest King, Sir Bruce Fraser y Sir Bernard Rawlings.

bertura, contaban con dos fuerzas de tareas de portaaviones, incluidas en la 5ta Flota del almirante Spruance, la Fuerza de Tareas 58, al comando del almirante Marc Mitscher, y la Flota Británica del Pacífico como Fuerza de Tareas 57; pero la disparidad entre ambas era notable, porque la FT 58 estaba dividida en cuatro grupos, cada uno de ellos de magnitud similar a la fuerza de Rawlings.

En cuanto a los aviones, mientras Mitscher contaba con 1.218, el comandante británico disponía en sus cuatro portaaviones de 238.

Cabe recordar que además del número de portaaviones, los buques estadounidenses tenían mayor dotación aérea; en cambio los británicos, además de ser de menor tonelaje estándar respecto a la clase "Essex", habían sacrificado el número de máquinas en beneficio del blindaje, cualidad ésta que les dio ventaja cuando hicieron su aparición los aviones "kamikaze".

La disparidad entre británicos y americanos no sólo era numérica. Muchos factores y circunstancias se dieron a partir del período entre guerras para que Gran Bretaña, en general, se encontrara técnicamente en inferioridad de condiciones no sólo respecto de los Estados Unidos, en particular en relación a naves de guerra y aviones navales, sino también de Alemania, que desde la Primera Guerra Mundial había demostrado su superioridad en cuanto a la precisión de su artillería naval.

Incluso de desarrollos británicos como el magnetrón, que permitió el radar centimétrico de gran trascendencia en la victoria sobre los submarinos alemanes, la producción masiva debió materializarse en los Estados Unidos porque la industria local no poseía los medios para trabajar con la precisión y exactitud que el producto requería.

En cuanto a los aviones, ni Fairey ni Blackburn, las dos firmas seleccionadas para proveer a la aviación naval, produjeron antes de la guerra y durante la misma aviones de performances comparables a los de Grumman y otras fábricas de los Estados Unidos, obligando a buscar sustitutos de ese origen o adaptaciones que llevaron mucho tiempo para finalmente lograr un producto que carecía de suficiente autonomía y sin las características exigentes de los portaaviones, como fue el caso del "Seafire", derivado de un excelente avión para operar desde tierra para defensa local y cuya adaptación naval demandó bastante tiempo con numerosos accidentes. En el transcurso de las operaciones para la captura de Okinawa los portaaviones británicos perdieron 46 aviones en los anavizajes de los cuales 28 fueron "Seafires".

En relación a Fairey y Blackburn, justo es reconocer que sus aviones cumplían las especificaciones del Ministerio del Aire que aún después de 1937, cuando la Armada recuperó su aviación naval, siguió siendo autoridad en materia de requerimientos técnicos para nuevos aviones, una limitación al Almirantazgo impuesta por la decisión política de concentrar en el Ministerio del Aire esos aspectos. Después de la guerra ambas firmas producirían aviones de primer nivel.

En lo que respecta a la defensa A.A., la inferioridad de las naves británicas respecto a las estadounidenses fue más que notable en especial en lo concerniente a los sistemas de control.

También en materia de propulsión los americanos aventajaban a los británicos cuya tecnología en materia de calderas y turbinas casi correspondía a especificaciones de la Primera Guerra, lo que conducía a un menor rendimiento, con malgasto de combustible y en consecuencia mayor lentitud para ganar velocidad y menor autonomía respecto a los americanos.

Por ejemplo “en el caso de los destructores, aun los de construcción más reciente, sus calderas operaban con menor presión de vapor (300 libras por pulgada cuadrada), que los equivalentes estadounidenses (600 libras). Análogamente las turbinas británicas eran menos eficientes”. Correlli Barnett, “Engage the enemy more closely”.

El Tren de Flota

(Organización Móvil de Apoyo u Organización Móvil de Soporte de la Flota)

Otro aspecto en el que los estadounidenses fueron netamente superiores es el referente al apoyo en el mar dado por lo que denominaban el Tren de Flota constituido por petroleros, buques de abastecimientos, buques para transporte de munición, buques hospital, naves taller para la reparación de buques y aviones, diques flotantes y remolcadores, es decir, todo lo necesario para mantener una fuerza naval en el mar sin que ésta tuviese que regresar a una base para mantenimiento y reaprovisionamiento. Los británicos, en cambio, hasta promediar la guerra siguieron en gran parte dependientes del soporte desde las numerosas bases y puntos de apoyo distribuidos en el mundo.

Las experiencias de la campaña noruega, con las naves abandonando el teatro de operaciones para volver a sus bases en el Reino Unido para reabastecerse, la caza del *Bismarck*, a punto de ser frustrada ante la amenaza de quedarse sin combustible las naves involucradas, y otras operaciones, pusieron en evidencia la necesidad de encarar medidas para asegurar el reabastecimiento en el mar. Sin embargo, desde antes de la iniciación de la guerra el problema había sido considerado.

Antecedentes. A partir de 1936 el Almirantazgo pasó a considerar la necesidad de contar con medios de apoyo a flote ante la posibilidad de que ciertas bases fuesen neutralizadas mediante bombardeos, o incluso se perdieran por acción enemiga. Si bien existían medios como las naves de la “Flota Real Auxiliar” (Royal Fleet Auxiliary), su propósito era transportar combustible y abastecimientos a las bases. Se creó una comisión para que *evaluara la cantidad y tipo de naves auxiliares requeridas para dar apoyo a la flota en ciertas emergencias (...) tomando en consideración la posibilidad que ciertas bases no estarían disponibles y otras tendrían que ser improvisadas.* La comisión dio a conocer su informe en marzo-abril de 1938, con los requerimientos que debían ser satisfechos ante la eventualidad de una guerra en Europa y otra en Extremo Oriente, que incluía la posibilidad de la pérdida de la importante base en Singapur, apreciación que el Almirantazgo desechó considerándola *como siempre disponible*, aprobando lo propuesto para la eventualidad de un conflicto europeo. Cuando se produjo el estallido de la guerra en septiembre de 1939, algunas facilidades se habían concretado en el Mediterráneo oriental, pero al producirse el ataque japonés dos años más tarde, las pérdidas en buques de guerra y mercantes impidieron contar con facilidades para el nuevo teatro y se materializó el vaticinio de la pérdida de Singapur, e incluso bases en Ceilán y la India quedaron expuestas a la amenaza nipona. En marzo de 1943, el Almirantazgo todavía no tenía claro si el apoyo en el océano Índico debía estar dado por bases o por medios a flote. Cuatro meses más tarde se adoptó una decisión: *...con nuestras fuerzas en el Índico desplazándose, el soporte de la flota debe estar preparado para hacerlo rápidamente con ellas. Se debe contar con dos “Organizaciones Móviles de Apoyo”, una para el citado océano y otra para el Pacífico, cada una capaz de soportar una flota de cuatro acorazados, cuatro portaaviones de flota, quince portaaviones escolta, quince cruceros, cincuenta destructores y un número similar de naves escolta, veinte submarinos, cincuenta buques para operaciones combinadas y un considerable número de embarcaciones de desembarco y barreminas. Estas organizaciones móviles deberían ser capaces de mantener y abastecer por seis meses.* En una posterior ampliación se definió la misión de la Organización Móvil de Soporte de la Flota como el *aprovisionamiento rápido de las facilidades necesarias para operaciones sostenidas de una flota en áreas lejos de bases establecidas.*

Se puede apreciar que el Estado Mayor Naval formuló requerimientos que, como veremos más adelante, no fueron factibles de concretar, en lo que parece una visión en exceso unilateral y optimista respecto a las posibilidades de satisfacer los requerimientos necesarios y los de otros sectores.

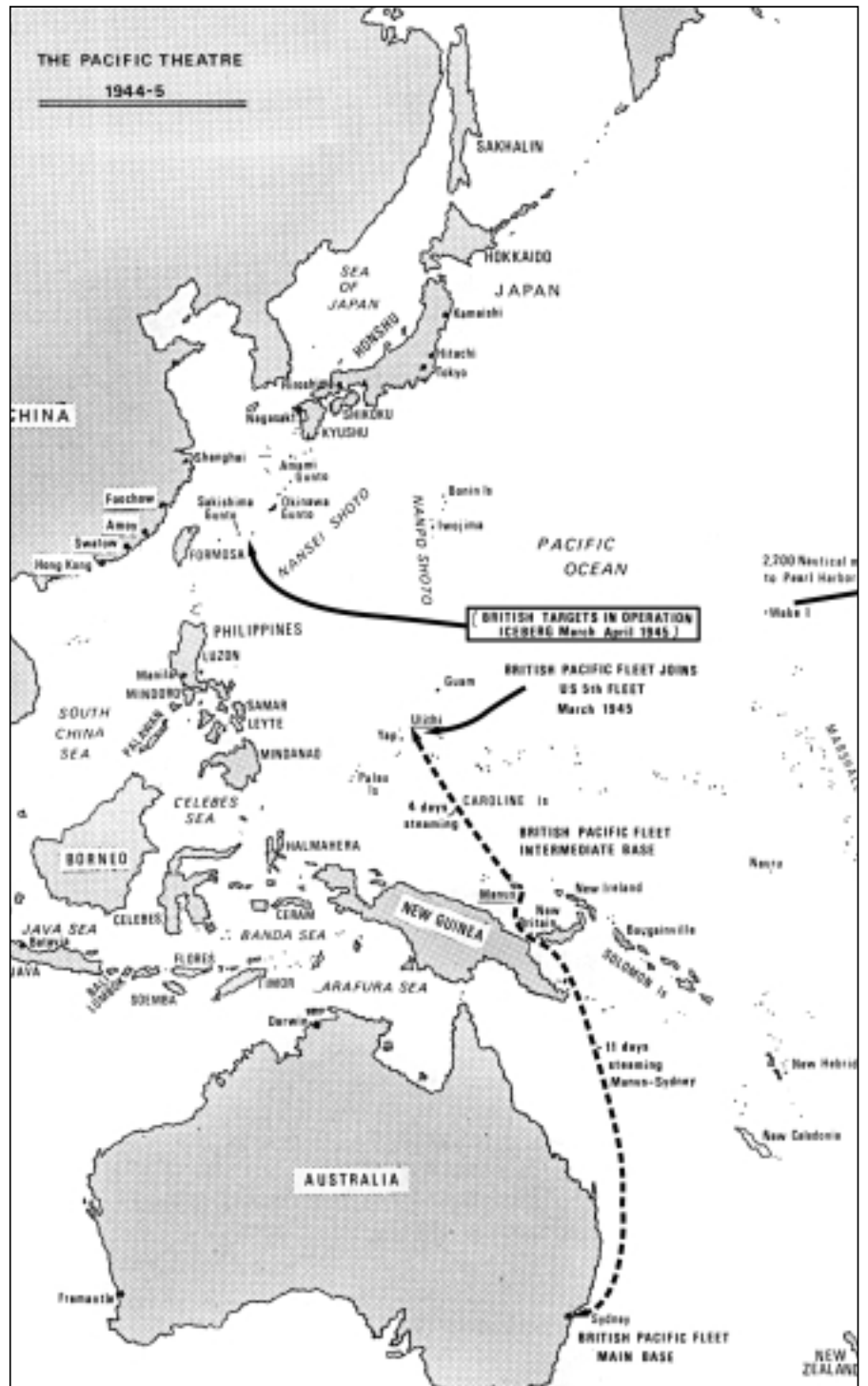
A pesar de que en septiembre de 1943 no se vislumbraba la posibilidad de una flota británica operando en el Pacífico, se informó al ministerio de Transportes de Guerra, la cantidad y tipo de buques que serían necesarios. Cuando en diciembre de ese año se incrementó la posibilidad de la presencia naval británica en el Pacífico, el Almirantazgo destacó una misión a los EE.UU. con el fin de establecer los lineamientos

conjuntos para su sostén. Se acordó que la fuerza británica debía disponer de sus propios medios para el soporte y abastecimiento mientras que los EE.UU.: 1. Compartirían las facilidades que tuviesen en exceso en áreas adelantadas. 2. Mantendrían las defensas en fondeaderos y bases y proveerían las facilidades portuarias mínimas. 3. Prestarían ayuda temporaria y de emergencia para reparar daños de combate en la misma base que las naves propias. 4. Pondrían a disposición los aeródromos bajo su control cercanos a apostaderos de la flota, para las máquinas de los portaaviones británicos, pero sin facilidades para su mantenimiento.

“Bases Móviles Aeronavales”. En cuanto a los aviones navales, paralelamente a las medidas para el sostén naval, se elaboraron otras similares para el “Arma Aérea de la Flota” para operar en el Pacífico. En enero de 1945 se habían formado cinco “Bases Móviles Aeronavales”. Su objetivo era habilitar aeródromos capturados o reacondicionados para ser rápidamente guarnecidos y equipados para los aviones desembarcados para adiestramiento o mantenimiento y recibir y despachar el gran número de máquinas de reserva necesarias en la flota, normalmente para reponer pérdidas, la mayoría de ellas por accidentes y otras causas no relacionadas con la actividad de los japoneses. La puesta en ejecución de este plan de soporte aeronaval móvil terrestre presentaría serias dificultades, en parte, porque en la organización no estaba previsto disponer de personal y maquinaria para la construcción o reparación de las infraestructuras, por lo que dependían de las existentes en el lugar.

Respecto al “Tren de Flota” para soportar fuerzas operando en el otro extremo del mundo, los británicos también estaban sujetos a aspectos vitales para su propio país como era asegurar el abastecimiento externo.

El problema llegó a decisión del Primer Ministro ante las posiciones encontradas entre el Almirantazgo y el Ministerio de Transportes de Guerra, que oportunamente expresara, en mayo de 1944, que el número de buques a asignar al “Tren de Flota” estaba subordinado a asegurar un mínimo 24 millones de toneladas de importaciones en el año en curso y el que seguía, tonelaje que equivalía al 40 % del de guerra. De manera que el Almirantazgo tuvo que conformarse con 293.000 toneladas de naves en lugar del millón solicitado para apoyar a la “Flota Británica del Pacífico”, requerimiento que se había elevado en un 50 % para asegurar, también, el soporte de la “Flota de las Indias Orientales”.



El teatro de operaciones en el Pacífico occidental.

Por lo tanto, cuando los británicos debieron enfrentar el desafío de sostener la Flota Británica del Pacífico apelaron a lo que tenían, supliendo calidad y cantidad con buena voluntad e ingenio, aunque al decir de Correlli Barnett, el Tren de Flota británico

asemejaba la versión marítima de la procesión abigarrada de carros alquilados, carretones de vivanderos y seguidores (camp Followers) que se desplazaban detrás de los ejércitos del siglo VIII.

Bajo el comando del contraalmirante D. B. Fisher, había naves enarbolando la enseña blanca de la Armada Real, o la azul de la Flota Real Auxiliar, mercantes convertidos con la enseña roja, algunos de ellos con tripulaciones totalmente chinas o láscar (marineros indios), otros pertenecientes a naciones aliadas, mostrando el colorido de distintas banderas. Los buques del “Tren de Flota” variaban grandemente en cuanto a velocidad lo que significaba un inconveniente más para que el almirante Fisher ejerciera su comando sobre tan heterogéneos medios. En particular carecía de petroleros veloces, capaces de mantenerse en estación con la flota. Además, el equipamiento de los buques era, al menos, improvisado e inadecuado.

Durante las operaciones contra Japón, como ejemplo puntual de las “bondades” de algunos de los medios disponibles en el ‘Tren de Flota’ cabe mencionar que éste incluía un muy pequeño remolcador de rescate que a pesar de sus esfuerzos no podía mantenerse en posición con las otras naves, situación que dio lugar a un mensaje del Comandante en Jefe al Almirantazgo que terminaba: “...estoy ordenando su regreso a la base. Recomiendo firmemente que debe intentar ulterior ocupación en el Támesis, pero no más allá de las esclusas de Teddington”. Un doble sarcasmo porque además de considerarlo sólo útil para operaciones fluviales en el Támesis, limitaba éstas a aguas arriba de las citadas esclusas que se encuentran entre Richmond y Hampton Court. en SW del Gran Londres, donde el río forma parte del bucólico paisaje de la campiña inglesa.

Para el mantenimiento de componentes y motores de aviones, el ‘Tren de Flota’ contaba con dos naves, mientras que para el reaprovisionamiento de material aire se disponía de uno entre marzo y mayo de 1945 y dos en julio-agosto. En este último período se incluiría una nave para el mantenimiento de equipos de radio de la flota.

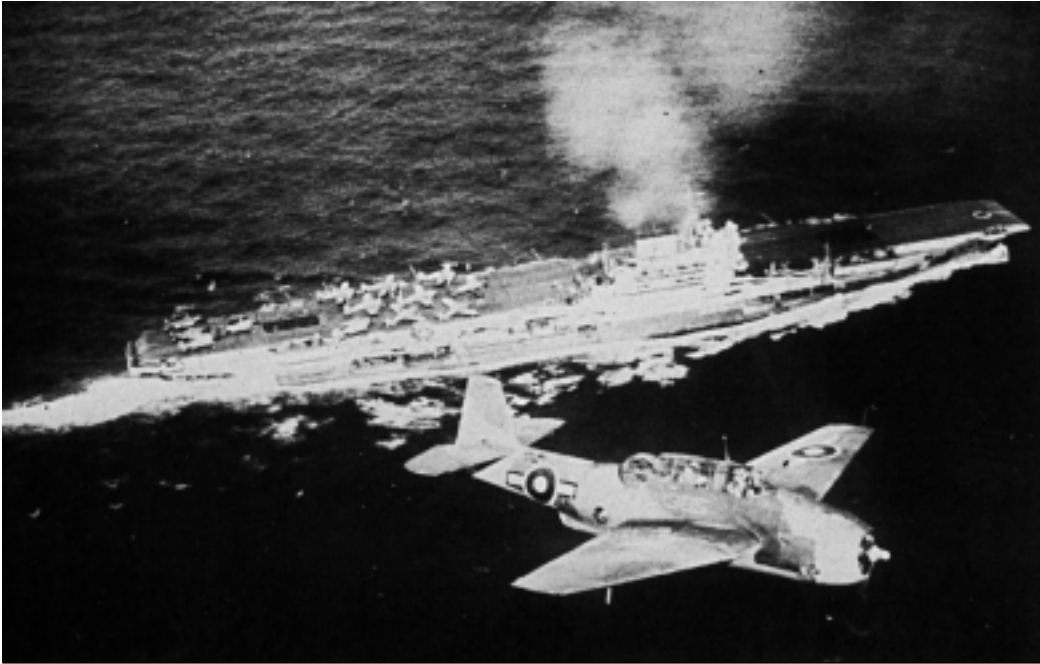
En comparación, los americanos habían diseñado y construido las naves específicamente asignadas al ‘Tren de Flota’ que eran conducidas como buques de guerra por lo que estaban intrigados de cómo los británicos encaraban la complejidad de conducir buques de distintas banderas, procedencias y capacidades. Cabe reflexionar que sin contar con el poder económico de los Estados Unidos, Gran Bretaña ha encarado misiones militares apelando a los medios disponibles aunque distaran de ser no sólo los óptimos sino incluso poco adecuados, superando las falencias con la capacidad humana para adaptar, improvisar, modificar, flexibilizar; de ahí que en cuestiones de ejemplos y experiencias ajenas a considerar, en nuestro caso es evidente que hemos estado, aunque a gran distancia, más próximos a los británicos que a las superabundancias de toda índole de los estadounidenses.

Primeros bombardeos incendiarios a gran escala sobre Japón. El primero tuvo lugar en la noche del 9 al 10 de marzo de 1945. 333 bombarderos “B 29” decolaron de las islas Marianas para alcanzar Tokio como objetivo. Lanzaron 1.667 toneladas de bombas incendiarias con efectos devastadores: más de 15 millas cuadradas de la ciudad (40 kilómetros cuadrados, aproximadamente 20 % del área de Buenos Aires), resultaron arrasadas; perecieron 83.000 japoneses y otros 100.000 resultaron heridos ⁽²⁾. A este raid incendiario siguieron otros, igualmente nocturnos, sobre Nagoya (11 al 12), Osaka (13 al 14), Kobe y Nagoya (18 al 19). Los ataques se interrumpieron al agotarse la existencia de bombas incendiarias.

Hasta que las Marianas no fueron capturadas por la Armada estadounidense, los “B 29” habían operado con restricciones desde China y la India. El 15 de junio de 1944 atacaron, desde gran altura, acerías en Wawata en el N. de la isla Kyushu; a este ataque siguieron otros sobre Sasebo, Nagasaki y otra vez Yawata, con resultados muy pobres y, en el segundo raid sobre Yawata se perdieron 18 de los 70 bombarderos participantes. El 12 de octubre el primer “B 29” aterrizó en el campo Isley en Saipan. A partir de entonces la totalidad de estos aviones fueron retirados de China y la India. El 28 de noviembre tuvo lugar la primera incursión de los “B 29” sobre Japón desde las Marianas (Saipan, Guam y Tinian). Tomaron parte 111 aviones, pero como consecuencia de la bruma los daños fueron mínimos. Un “B 29” fue derribado. Otro ataque se llevó a cabo tres días después. Nuevamente los resultados del bombardeo desde gran altura fueron desalentadores y las pérdidas de aviones se incrementaron en sucesivas operaciones hasta febrero de 1945 con un porcentaje del 5,7 %. Las pérdidas se debían tanto a los cazas japoneses sobre territorio metropolitano como a los que, con base en Iwo Jima, los interceptaban en los viajes de ida y de regreso. Cuando los infantes de marina capturaron este bastión, los bombarderos de la USAAF no sólo dejaron de ser atacados en sus desplazamientos hacia y desde Japón sino que, además, pudieron contar con la escolta de los “P 51 Mustang” y utilizar como pista de emergencia las facilidades de Iwo Jima para los aviones averiados. El arribo del general Curtis LeMay significó un cambio drástico en las tácticas hasta entonces empleadas. En lugar de bombarderos diurnos

(2)

Obsérvese que el número de bajas en ese bombardeo de Tokio, así como en otras ciudades, incluida Hamburgo por ejemplo, es similar al provocado por el lanzamiento de bombas nucleares sobre Hiroshima y Nagasaki, salvo las consecuencias ulteriores debidas a la radiación.



El HMS *Indomitable* durante la Operación "Iceberg".

nos con explosivos desde gran altura, se pasó a ataques masivos nocturnos a baja cota con bombas incendiarias. Posteriormente, contar con escoltas significó retornar a los bombardeos diurnos con un factor favorable adicional: muchos cazas japoneses estaban imposibilitados de decolar por la carencia de combustible producto del accionar de los submarinos estadounidenses sobre la navegación nipona, en particular los petroleros.

Operación "Iceberg"

La batalla por la posesión de Okinawa comenzó el 18 de marzo de 1945 cuando los aviones de la FT 58 (Mitscher) comenzaron, con una quincena de anticipación, los bombardeos contra posiciones y aeródromos en el objetivo, que se extendieron a Kyushu, la isla meridional del archipiélago japonés, con la intención de destruir tantos aviones enemigos como fuera posible antes de concretar el desembarco, intención que fue ampliamente lograda tanto por la destrucción en tierra como en combates aéreos. Como contrapartida, tres portaaviones de flota fueron severamente dañados. Las averías sufridas por el *Intrepid* y el *Wasp* impidieron su participación en las etapas iniciales del desembarco correspondiente a la operación "Iceberg", y en el *Franklin*, con más de 700 muertos entre sus tripulantes, los daños fueron de tal magnitud que con esfuerzo pudo ser llevado a los EE.UU. para su reparación.

A 0708 del 19 de marzo, el *Franklin*, uno de los portaaviones de la "FT 58" con el almirante Marc Mitscher a bordo, se encontraba 90 millas aguas afuera de Kyushu. Desde el amanecer había despachado aviones para atacar sus aeródromos. 45 habían partido en la primera misión y 31 se encontraban en la cubierta de vuelo listos a decolar con su carga de combustible, bombas y cohetes. De las dos bombas lanzadas por una máquina japonesa, una hizo impacto a la altura de la isla, casi en la cola del avión que estaba decolando. La otra cayó más a popa entre los aviones listos a partir. Las bombas eran del tipo semiperforante, con el retardo suficiente para estallar en las entrañas del buque. Como consecuencia, el *Franklin* quedó sin comunicaciones externas y en cuanto a las internas sólo una línea entre el puente y popa. La magnitud de los incendios, que inicialmente no pudieron ser controlados, obligó a inundar las santabárbaras. Se produjeron estallidos en las municiones de pronto uso. Se dio la orden de abandono, salvo para una dotación reducida. A 1400 pasó a ser remolcado por el crucero *Pittsburg* a cuatro nudos, mientras seguía la lucha contra los incendios y se intentaba, con serias dificultades, adrizar la nave. Aunque difícil de maniobrar debido a la escora, la recuperación de parte de la planta propulsora permitió alcanzar los seis nudos. El remolque cesó en la mañana siguiente cuando pudo navegar a 14 nudos. De su dotación de 3.448 hombres, 716 perecieron y 265 resultaron heridos. Después de la orden de abandono del día anterior quedaron a bordo unos 500 hombres de los cuales sólo 100 oficiales y 300 tripulantes estaban en condiciones de prestar servicio. Se ha considerado al *Franklin* el buque americano sobreviviente más castigado por acción del enemigo.



El Pacífico occidental y los accesos al territorio metropolitano japonés.

de sorpresa. "Corsairs" y "Hellcats" también fueron destinados a bombardeo en picada, de manera que las guarniciones japonesas no tuvieran respiro.

Las operaciones se iniciaron en el amanecer del 26, con el despegue a 100 millas al sur de la isla de Miyako. Las pistas de los dos aeródromos que parecían estar en operación fueron dejadas fuera de servicio, aunque después se comprobaría que los japoneses rellenaban los cráteres durante la noche. El fuego A.A. fue intenso y preciso, con el montaje de trampas mediante la colocación de falsos aviones semienmascarados usados como cebo, por lo que de los 26 aviones aparentemente destruidos en tierra probablemente 14 fueron falsos, mientras que seis máquinas británicas se perdieron por acción de la A.A. No hubo oposición en el aire. Once aviones se perdieron por causas no relacionadas con actividad de los japoneses. Al cabo de dos días las naves británicas se retiraron para reabastecerse, siendo reemplazadas por portaaviones escolta americanos.

Durante los días de reabastecimiento las pérdidas en aviones fueron cubiertas con los provenientes de CVEs destinados al efecto.

En febrero de 1945 habían arribado los tres primeros CVEs destinados a reaprovisionamiento de aviones y a transportarlos desde las bases a la zona de operaciones. Para agosto de 1945 el número se elevaría a ocho.

En cuanto a las tripulaciones de las máquinas caídas, se recuperaron en su mayor parte

La Flota Británica del Pacífico zarpó de Ulithi el 23 de marzo con la misión de neutralizar los aeródromos en las islas del grupo Sakashima Gunto; seis campos en Miyako, Ishigaki y Mihara que podían ser utilizados como puente entre Formosa y Okinawa para la defensa de ésta. La operación fue planificada con dos jornadas de ataques y dos para reabastecimiento en el mar.

Durante los dos días destinados a reabastecimiento, la tarea quedaba a cargo de los CVEs estadounidenses Santee, Suwanee, Chenango y Steamer Bay, con menor número de aviones.

Para el ataque a esos objetivos la disponibilidad aérea de los británicos era: *Victorious*, 37 "Corsairs", 14 "Avengers" y 2 "Walrus"; *Illustrious*, 36 "Corsairs" y 16 "Avengers"; *Indefatigable*, 40 "Seafires", 20 "Avengers" y 12 "Fireflies"; *Indomitable*, 29 "Hellcats" y 15 "Avengers".

Los "Avengers" estaban armados con 4 bombas de 500 libras destinadas a destruir las pistas, hangares, almacenes y tanques de combustible. Los "Fireflies" con la misión de atacar posiciones de A.A. con cañones y cohetes. Los "Corsairs" y "Hellcats" proveían escolta y el ametrallamiento de blancos de oportunidad. Los "Seafires", por su limitado radio de acción, estaban destinados a la patrulla aérea de combate de la flota (PAC).

Los ataques de los "Avenger" se llevaron a cabo con un promedio de cuatro por día, con la participación de 40 máquinas en cada uno de ellos. Algunos "Avengers" decolaron en solitario en busca de blancos de oportunidad logrando cierto grado



HMS *Formidable*.
Consecuencias
del impacto de un
“kamikaze” en la
campana de Okinawa.

gracias al servicio montado por los estadounidenses mediante submarinos, destructores de la flota y los dos anfibios “Walrus” de la dotación del *Victorious*.

La protección del Tren de Flota, estuvo dada por “Hellcats” del CVE *Speaker*, y durante los períodos de reabastecimiento en el mar, los “Avenger” de los portaaviones de la flota proveyeron patrullas A.S., mientras que cuatro cazas se mantenían listos en las cubiertas de vuelo en apoyo de la PAC del portaaviones escolta.

Un alerta sobre el paso de un tifón demoró en tres días el regreso a la zona de operaciones. El 31 de marzo, un día antes del “día D” de la operación “Iceberg”, se reiteraron los ataques sobre los aeródromos en Sakashima.

El 1° de abril dio comienzo la invasión de Okinawa y ese mismo día el *Indefatigable* fue alcanzado por un “kamikaze” en la base de la isla, pero gracias a su cubierta blindada no sufrió daños mayores, y después de limpiar la cubierta de despojos estaba operando con aviones al cabo de una hora. Durante esa jornada, el destructor *Ulster* fue dejado fuera de acción por la caída cercana de una bomba (efecto mina) y tuvo que ser remolcado por el crucero *Gambia* a Leyte.

El siguiente período de actividad se llevó a cabo los días 5, 6 y 7 de abril. El 6 tuvo lugar un ataque de “kamikazes”, pero el único daño fue un impacto oblicuo en la isla del *Victorious* que no significó pérdida alguna de su capacidad operativa. El día 8, mientras las naves británicas se estaban reabasteciendo, el portaaviones USS *Hancock* fue dejado fuera de combate por un “kamikaze” que se supuso provenía del norte de la isla de Formosa (Taiwán), por lo cual el almirante Spruance requirió de la FT 57 el ataque a sus bases. Para David Brown, en “Carriers Ops in WW II”, esta operación era menos riesgosa para los portaaviones blindados británicos que para las débiles cubiertas de madera americanas.

Planes para el desembarco en Japón. Contemporáneamente, el 3 de abril de 1945, la Junta de Jefes de Estado Mayor de los EE.UU. ordenó al general Mac Arthur y al almirante Nimitz redactar los planes para la invasión del territorio metropolitano japonés.

Un "kamikaze" en llamas (pequeña mancha blanca) fotografiado antes de hacer impacto en el HMS *Indomitable*.



El "kamikaze" impacta en la cubierta del *Indomitable*, y se desplaza hacia proa antes de caer al mar.



La operación estaba prevista en dos fases: la invasión de Kyushu ("Olympic") alrededor del 1° de diciembre y, el 1° de marzo de 1946, la de Honshu ("Coronet").

El hundimiento del *Yamato*. El 7 de abril fue hundido el acorazado más poderoso entonces a flote que, con el desaparecido *Musashi*, desplazaba más de 70.000 toneladas con carga completa y contaba como artillería principal con nueve cañones de 460 mm (18"). Había salido el día previo del Mar Interior acompañado del crucero liviano *Yahagi* y ocho destructores con la misión de atacar la flota de invasión de Okinawa. Sólo disponía de combustible para el viaje de ida por lo que, en caso de sobrevivir, era intención vararlo para que sirviera como plataforma artillera o, según otras fuentes, una última salida en una misión prácticamente suicida.

En la caída de la tarde del 6 de abril submarinos en misión de patrulla en la salida del Mar Interior entre Kyushu y Shikoku (Estrecho de Bungo), informaron de la presencia de una escuadra japonesa navegando con rumbo S. El almirante Spruance dispuso una flota de acorazados, cruceros y destructores para cubrir los accesos a Okinawa desde el N.W. Por su parte el almirante Mitscher ordenó vuelos de exploración y alistar las dotaciones aéreas de ataque. Poco antes de las 0600 del 7 de abril, la fuerza japonesa alteró el rumbo hacia el W, con la aparente intención de no aproximarse al objetivo en forma directa. A 0822 la formación nipona fue avistada por uno de los exploradores. Desde una posición al NE de Okinawa y a unas 250 millas del objetivo, a 1000 decolaron de los portaaviones americanos 380 torpederos y bombarderos en picada. A 1017, se supone ignorante del peligro en ciernes, el almirante Ito dispuso caer al S. con rumbo a Okinawa. Poco después de medio día arribaron sucesivas oleadas de aviones atacantes sin que el almirante japonés contara con protección alguna de cazas. Después de ser alcanzado por torpedos y bombas el *Yahagi* se hundió pasadas las 1400. A 1425 el *Yamato* corrió igual suerte alcanzado por 10 torpedos, (no menos de siete según otras fuentes), y 23 bombas parte con impacto directo y otras caídas cercanas con el correspondiente efecto mina. También fueron hundidos tres de los destructores, mientras el resto pudo regresar al Mar Interior con serios daños.

Para iniciar los ataques sobre Formosa, los portaaviones británicos se encontraban en posición de lanzamiento en el amanecer del 11 de abril pero, como consecuencia del mal tiempo, los ataques se demoraron 24 horas. Los 48 "Avengers" escoltados por 40 "Corsairs", que decolaron a 0710, encontraron nubes bajas sobre los aeródromos; sin embargo unos pocos de los segundos pudieron ubicarlos y atacarlos, mientras los bombarderos dejaban caer su carga en el puerto de Kiirun como alternativa. Más tarde, en esa misma jornada, los "Avenger" lograron localizar uno de los aeródromos, produciendo cráteres



Pilotos navales japoneses junto a un Mitsubishi A6M Zero. El piloto de pie a la izquierda es Saburo Sakai, el más antiguo de los que sobrevivieron a la guerra, con 64 victorias. Tomó parte en una misión "kamikaze" frustrada por la interceptación de cazas estadounidenses, que lo obligó a retornar.

en la pista, al tiempo que los "Corsairs" ametrallaban las instalaciones. Mientras que en estos ataques no hubo oposición aérea, una patrulla de "Fireflies" avistó cinco bombarderos en dirección a Okinawa; cuatro fueron derribados mientras que el quinto logró escapar. En ese atardecer se detectó la aproximación de aviones con intención de atacar la flota. La PAC de "Hellcats" y "Corsairs" derribó cuatro, causó averías en seis y alejó al resto antes que pudieran aproximarse a los buques.

El 13 de abril, con mejores condiciones meteorológicas, el período de reabastecimiento fue demorado con el fin de mantener la presión sobre las bases de "kamikazes" en Formosa. Poco antes del amanecer cuatro de ellos intentaron atacar la flota, pero fueron alejados por la A.A.

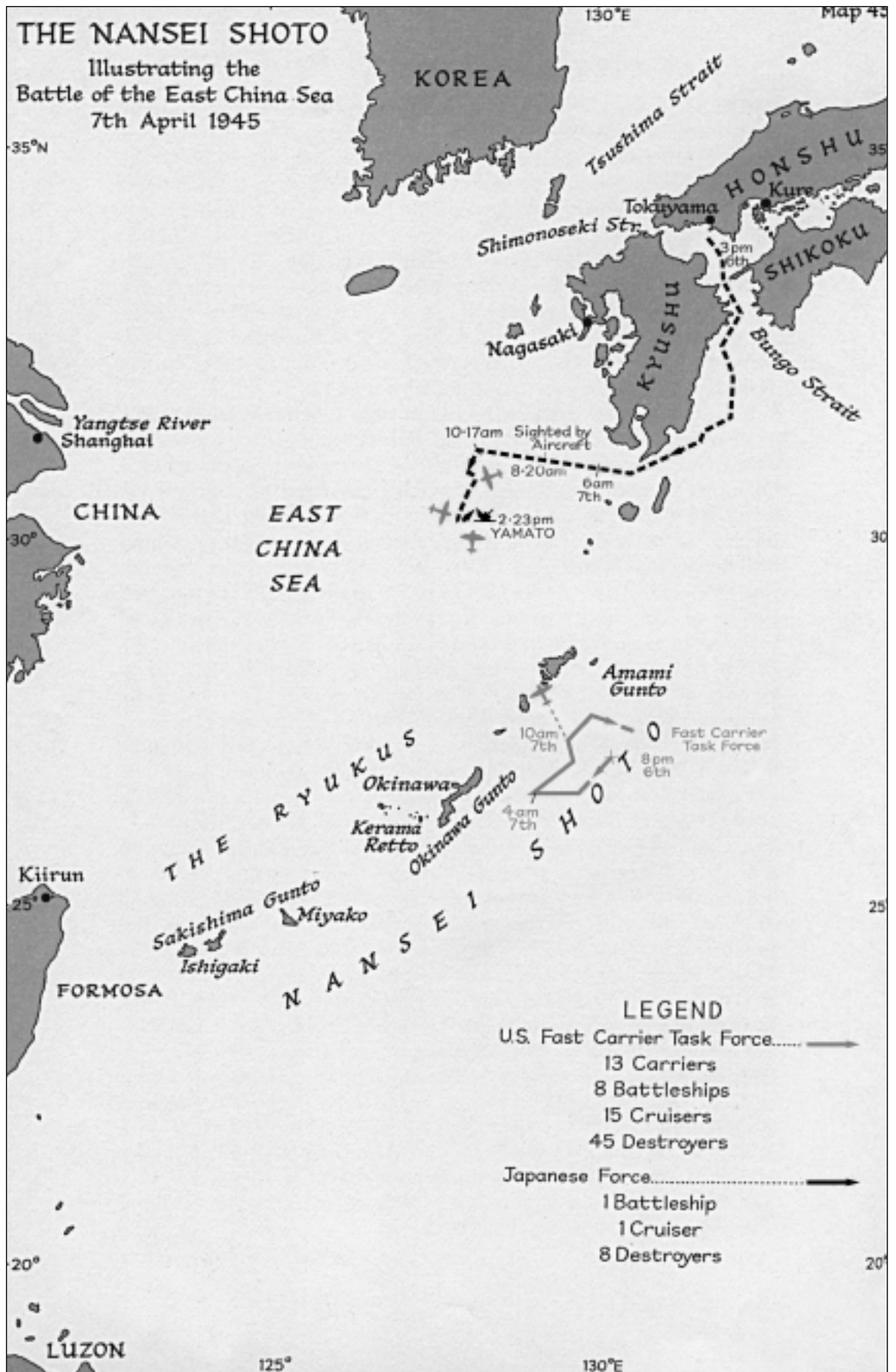
Según David Brown en "Carrier Ops in WW II", Las operaciones llevadas a cabo en estos dos días fueron las más exitosas de las llevadas a cabo por los cuatro portaaviones durante esta fase y, además, de los aeródromos dañados, aviones destruidos en tierra y blancos en caminos y ferrocarriles interdictos, los grupos aéreos pudieron alegar 16 aviones enemigos derribados y por lo menos seis averiados, con la pérdida de un "Avenger" y un "Corsair" por fuego A.A., un "Hellcat" en combate aéreo y otras dos máquinas en accidentes.

Al cabo de estas operaciones, la flota se retiró para reabastecerse en el mar antes de tomar rumbo a San Pedro Bay en Leyte para una semana de descanso y recuperación, pero esa intención se vio frustrada cuando el Almirante Spruance requirió que recomenzaran los ataques sobre los aeródromos de Sakishima Gunto.

En ausencia de la "FT 57", los CVEs americanos no habían podido neutralizar cabalmente esos aeródromos y como consecuencia las naves operando en Okinawa habían sufrido sensibles pérdidas por ataques "kamikaze": dos portaaviones fuera de combate, tres acorazados dañados, siete destructores hundidos y otros trece averiados.

De manera que a pesar de la necesidad de reabastecerse y reequiparse, más allá de lo posible en el mar, las naves británicas emprendieron ataques sobre los aeródromos en Ishigakijima y Miyakojima los días 16, 17 y 20 de abril, durante los cuales lanzaron 50.000 libras de bombas sobre esos objetivos.

Con los buques tanque casi secos y las naves proveedoras de munición y pertrechos con existencias agotadas, en el anochecer del 20 la fuerza británica con su Tren de Flota tomó rumbo a San Pedro Bay, adonde arribó el 23 al cabo de 32 días de operaciones y reabastecimientos en el mar.



El fin del acorazado Yamato. La posición relativa de ambas fuerzas y la composición de las mismas.

El portaaviones *Formidable*, demorado en su incorporación por problemas en el eje central, reemplazó al *Illustrious*, que acusaba falencias estructurales. Durante una semana los buques fueron reabastecidos, y renovados aviones y tripulaciones aéreas. El clima húmedo de las Filipinas no contribuía a un merecido descanso en buques carentes de aire acondicionado, de manera que el regreso al mar fue bienvenido por las dotaciones.

El 1° de mayo la FBP estaba lista para volver a la acción. Para su futura misión prevaleció la opinión del almirante Nimitz en el sentido de tomar parte en la segunda fase de la invasión de Okinawa, en contraposición a la opinión de los Jefes de Estado Mayor estadounidenses, que entendían debía participar en la invasión de Borneo.



El fin del *Yamato*.

En esta etapa la FBP estaba constituida por los portaaviones *Formidable*, *Indefatigable*, *Indomitable* y *Victorious*; los acorazados *King George V* y *Howe*, los cruceros *Swiftsure*, *Euryalus*, *Black Prince*, *Uganda* (Real Armada Canadiense) y *Gambia* (Real Armada de Nueva Zelanda) y catorce destructores.

A partir de 4 de mayo, la FBP retornó a la zona de operaciones con ataques aéreos sobre Ishigaki. Rawlings decidió neutralizar los aeródromos de Miyako con fuego naval para lo cual se destacaron los acorazados y los cruceros.

Los portaaviones comenzaron a sufrir las acciones de los “kamikazes” que hasta entonces habían causado bajas en las naves de los Estados Unidos. Poco antes del mediodía del 4 de mayo la flota fue atacada por unos veinte aviones suicidas. Ocho fueron abatidos por la PAC; tres lograron superar a los cazas, uno hizo impacto en la cubierta del *Formidable* en forma perpendicular a la isla; otro alcanzó al *Indomitable* pero rebotó, se deslizó sobre la cubierta y cayó al mar y el tercero fue derribado por fuego A.A. El *Formidable* pudo volver a operar en un plazo breve. Los aviones navales derribaron ese día catorce máquinas niponas.

Aunque la espectacular visión desde el exterior indicaba lo contrario, la magnitud de los daños en el *Formidable* no fue importante. Los incendios fueron rápidamente apagados. Con la mayoría de sus aviones en operaciones, sólo se perdieron once máquinas en la cubierta de vuelo. De 18 “Corsairs” en el aire, catorce fueron recuperados la mañana siguiente procedentes de los otros portaaviones. Aunque una esquirla afectó un conducto de vapor y dejó sin servicio transitoriamente a uno de los cuartos de calderas, su velocidad no bajó de los 18 nudos. El impacto del “kamikaze” afectó la unión de cuatro placas del blindaje. La abolladura de dos pies fue rellenada con cemento fulminante. El buque pasó a estar operativo en el anochecer. Durante el período de reabastecimiento de los días 6 y 7, los heridos fueron trasladados a un buque hospital y se repusieron los aviones perdidos.

En el atardecer, un segundo ataque suicida fue abortado por la PAC a gran distancia, llevando las pérdidas japonesas a catorce aviones, once de ellos víctimas de “Seafires”, “Corsairs” y “Hellcats”.

El día 5 se reanudaron los ataques aéreos sobre los blancos en Miyako. La ausencia de actividad A.A. demostró la eficiencia del bombardeo naval del día anterior. Los “Avengers” abrieron nuevos cráteres en las pistas.

Después de reabastecerse durante los días 6 y 7, la FBP no pudo operar el 8 por mal

tiempo. La mejora del día siguiente fue propicia también para los japoneses. Alrededor de las 17, un pequeño grupo de “kamikazes” logró superar la PAC y la barrera A.A. El *Victorious* y el *Formidable* sufrieron las consecuencias. Aunque se perdieron muchos aviones estacionados en las cubiertas de vuelo, nuevamente el blindaje de éstas los salvó de males mayores.

El *Victorious* sufrió el impacto cerca del ascensor de proa, averiándolo y provocando un incendio. Cuando estaban en plena tarea de extinguirlo, un segundo “kamikaze” se estrelló en la cubierta de vuelo a popa pero rebotó, destruyendo cuatro “Corsairs” para luego caer al mar. En el *Formidable*, habían anavizado los aviones participantes en los ataques de la tarde; 18 “Avengers” y “Corsairs” fueron destruidos pero, como la cubierta de vuelo no resultó afectada, pasó a estar operativo en 50 minutos, aunque con sólo quince aviones disponibles.

Los británicos tenían experiencia en soportar continuos ataques aéreos en el Mediterráneo y el Ártico, la diferencia radicaba ahora, en que a diferencia de los “Stukas”, que después del lanzamiento salían de la picada, los pilotos japoneses “kamikaze” persistían tratando de estrellarse donde podían causar más daño.

Los “kamikazes” formaban parte de la flota aérea al mando del vicealmirante Ugaki. Para la época de la invasión de Okinawa, los pilotos ya no eran voluntarios como en el principio de los ataques suicidas, sino convocados. El hecho de ser una tarea compulsiva no significó baja alguna en la moral y el desempeño fue el mismo que el de los voluntarios.

En la realidad de los hechos, en el Mediterráneo los pilotos alemanes de los “Stukas” fueron mucho más eficientes que los “kamikazes” para dejar fuera de combate al *Illustrious*.

Al contrario de los portaaviones británicos que al cabo de sufrir las consecuencias de ataques “kamikaze”, en horas estaban en condiciones de seguir operando, entre el 1° de abril y el 15 de mayo siete portaaviones de flota y escolta de los EE.UU. no quedaron con posibilidades de seguir participando en la campaña de Okinawa y, dos de ellos, *Enterprise* y *Bunker Hill*, tan dañados que quedaron fuera de acción hasta más allá de finalizada la guerra.

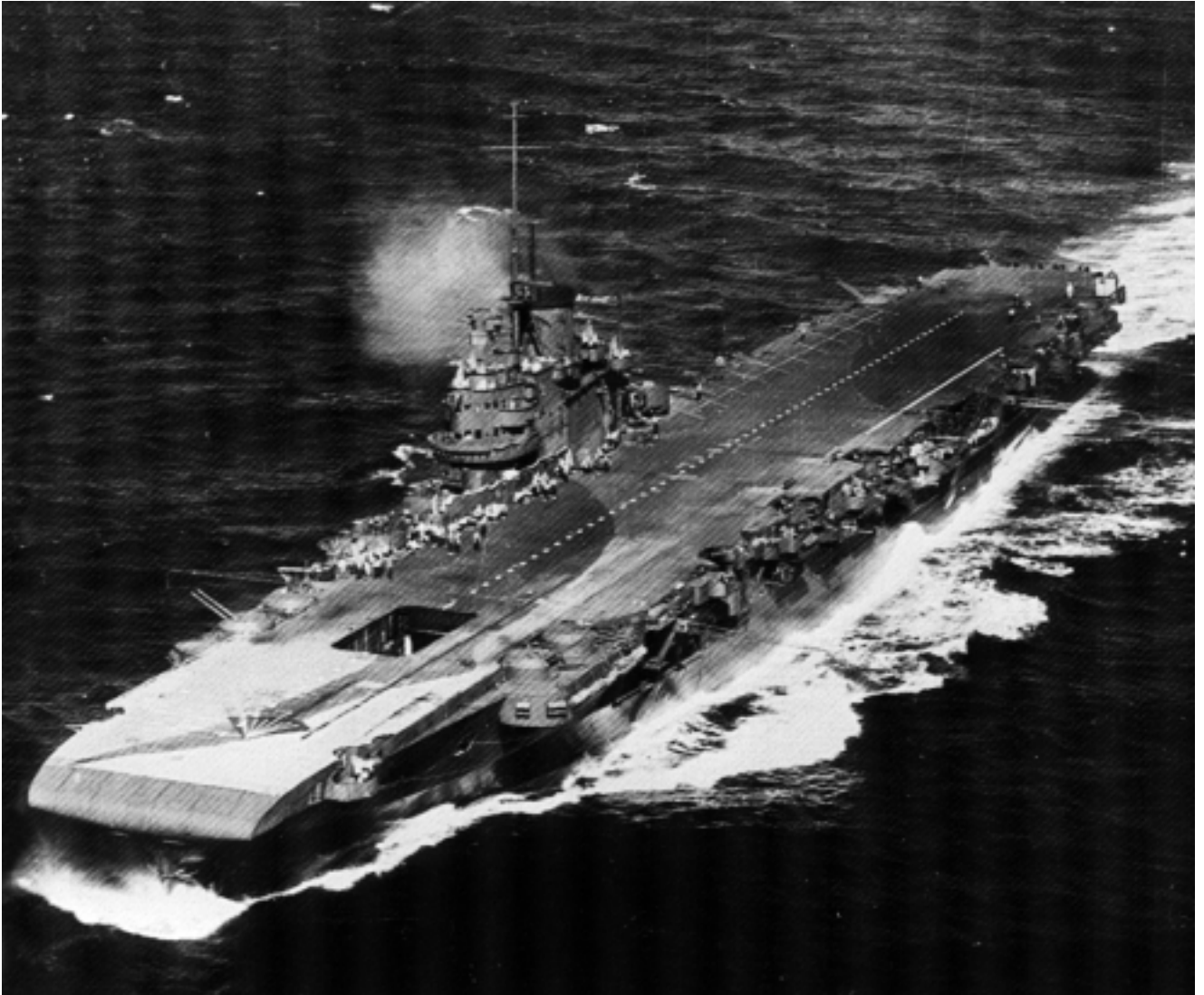
El *Bunker Hill*, considerado el buque americano más dañado por acción del enemigo después del Franklin, también con el almirante Marc Mitscher abordo, el 11 de mayo, un “Zero” (caza “Mitsubishi A6M3”) picó sobre el portaaviones seguido por un “Judy” (bombardero en picada “Yokosuka D4Y2”) que lanzó una bomba de 500 libras a babor de la isla al tiempo que se estrellaba en la cubierta. El portaaviones se encontraba a unas 400 millas de Japón alistándose para atacar Okinawa con 30 aviones en la cubierta de vuelo con su carga de combustible y bombas mientras que otros 48 se estaban preparando en el hangar. Las dotaciones A.A. se encontraban en situación “Easy” (descanso en puestos de combate). La bomba atravesó la cubierta y el costado del buque para estallar en el agua, mientras que el “Judy” se estrelló sobre los aviones listos a decolar. 30 segundos más tarde otra máquina japonesa picó con una trayectoria vertical alcanzando al *Bunker Hill* en el centro. El motor penetró en el “cuarto bandera”, matando 14 miembros del estado mayor del Almirante. 30 pilotos en un local inferior perecieron asfixiados por el humo. En los compartimientos de máquinas y calderas las temperaturas alcanzaron valores intolerables. Aunque no se dio orden generalizada de abandono, éste tuvo lugar parcialmente al tener que arrojar al mar servidores de piezas A.A. de otra manera condenados a perecer por el estallido de la munición. El día siguiente, en grupos de diez o veinte, los muertos fueron arrojados al mar con la ceremonia de estilo.

Durante la campaña de Okinawa los “kamikazes” hundieron 24 naves, todas ellas americanas, incluidas las autohundidas como consecuencia de los daños, mientras que otras 202 sufrieron averías, entre ellas cuatro británicas.

Después de un reabastecimiento en el mar los días 10 y 11 de mayo, las dos siguientes jornadas los británicos prosiguieron con los ataques sobre aeródromos y embarcaciones en Sakashima Gunto. La presencia aérea enemiga se redujo, al tiempo que la ‘FT 58’ de los EE.UU. atacaba campos en la isla de Kyushu, y aviones “Corsair” ya con base en tierra apoyaban a las fuerzas empeñadas en Okinawa.

El *Formidable* se ganó la consideración de buque poco afortunado cuando en el período de reabastecimiento se produjo un incendio accidental en el hangar, que significó la pérdida de 30 aviones y daños en la nave. A pesar de este contratiempo, estaba operativo para el anochecer, aunque con escasas máquinas. El 22 de mayo dejó anticipadamente la flota y partió rumbo a Manus y posteriormente a Sydney para efectuar las reparaciones que posibilitaran su participación en la siguiente etapa.

La FBP prosiguió con la rutina de dos días de operaciones sobre Sakishima y dos de rea-



bastecimiento hasta el 25 de mayo, cuando Okinawa ya estaba en manos de los estadounidenses. Terminada su participación en la operación "Iceberg", las naves tomaron rumbo a Manus.

Portaaviones HMS *Victorious* en la FT 57, integrada en la 5ª Flota de los EE.UU.

Durante el período 26 de marzo al 25 de mayo, en el que estuvo subordinada al almirante Spruance, la "Flota Británica del Pacífico" estuvo 62 días en el mar con excepción de los ocho de recuperación y descanso en San Pedro Bay en Leyte. Los ataques sobre Sakashima y Formosa tuvieron lugar durante 23 días. Aviones de la 'BAP' realizaron 5.335 despegues, de los cuales 2.073 en misiones ofensivas. Lanzaron 958 toneladas de bombas, dispararon medio millón de proyectiles y 950 cohetes fueron lanzados por "Fireflies y Hellcats". 88 aviones enemigos habían sido destruidos en tierra y en el aire, cuatro de estos últimos por la A.A. a los que sumaron ocho "kamikazes". Según otra fuente: 42 aviones derribados en combate aéreo y más de 100 destruidos o averiados en tierra. En los ataques a los puertos fueron hundidas o dañadas 186 pequeñas naves con un total de unas 30.000 toneladas. Según otra fuente: unas 20 embarcaciones japonesas, la mayoría de menos de 200 toneladas, fueron hundidas o severamente dañadas. Por su parte la artillería de los acorazados y cruceros disparó 200 toneladas de granadas.

Las bajas británicas sumaron 134 aviones, de ellos 30 en combate, 23 como consecuencia del impacto de "kamikazes" en las cubiertas de vuelo y 46 en accidentes al anavizar. Otros 69 con daños que hacían necesario su reemplazo; de éstos, quince averiados al anavizar; nueve por ataques "kamikaze" y no menos de 28 por el incendio accidental en el *Formidable*. Según otra fuente de información: se perdieron no menos de 160 aviones y otros 29 con daños que requerían su reemplazo. De los perdidos sólo 26 se debieron a acción enemiga durante las misiones y 43 por ataques "kamikaze". Murieron 41 tripulantes de aviones y 43 en los buques, la mayoría como consecuencia de los "kamikazes". En comparación, 387 fallecieron en el Bunker Hill el 11 de mayo.



Con el *Indomitable* en primer plano, 11 "Corsairs" y 4 "Avenger" en llamas cuando el HMS *Formidable* es alcanzado por el segundo "kamikaze" en cinco días.

HMS Victorious. Escuadrilla 1834. 19 "Corsair II". Escuadrilla 1836, 18 "Corsair II". Escuadrilla 849, 14 "Avenger II". 2 "Walrus"

HMS Indefatigable. Escuadrilla 887, 22 "Seafire III". Escuadrilla 894, 18 "Seafire LIII". Escuadrilla 1770, 12 "Firefly I". Escuadrilla 820, 20 "Avenger II".

HMS Formidable (del 14 de abril al 22 de mayo). Escuadrilla 1841, 18 "Corsair IV". Escuadrilla 1842, 18 "Corsair IV". Escuadrilla 848, 18 "Avenger II".

Fuerza de Tareas 112. Tren de Flota de la Flota Británica del Pacífico.

30ª Escuadra de portaaviones (CVEs)

HMS Speaker (hasta abril 23, luego portaaviones de reposición). Escuadrilla 1840, "16 Hellcat I".

HMS Ruler (del 6 al 27 de mayo). Escuadrilla 885, 18 "Hellcat II" y 4 "Avenger II".

HMS Slinger, HMS Striker, HMS Chaser. Portaaviones CVE de reposición.

Para "Iceberg 2", una carga típica era 10 "Corsairs", 7 "Hellcats", 3 "Seafires", 1 "Avenger" y 1 "Firefly".

Dos tercios de la tripulaciones caídas al mar fueron rescatadas por el servicio establecido al respecto.

Los CVEs de la 30ª Escuadra de portaaviones encargados de reponer aviones en los reabastecimientos en el mar transfirieron a los portaaviones de flota 173 máquinas de las 213 disponibles. A su vez, los aviones de reposición eran traídos desde Australia en una operación como "ferries", adonde arribaban luego de viajes de doce mil millas desde Gran Bretaña y seis mil desde los EE.UU.

Portaaviones y escuadrillas en los ataques sobre Sa-kishima Gunto y Formosa (entre el 26 de marzo y el 20 de abril y entre el 4 y el 25 de mayo de 1945). Operación "Iceberg", fases 1 y 2.

Fuerza de Tareas 57

HMS Indomitable (buque bandera). Escuadrilla 1839, 15 "Hellcat I y II" (17 en "Iceberg 2"). Escuadrilla 1844, 14 "Hellcat I y II" (16 en "Iceberg 2"). Escuadrilla 857, 15 "Avenger II"

HMS Illustrious (hasta el 15 de abril) Escuadrilla 1830, 18 "Corsair II". Escuadrilla 1833, 18 "Corsair II". Escuadrilla 854, 16 "Avenger II"

La Flota Británica del Pacífico arribó a Sydney a principios de junio de 1945 para iniciar un período de reposición y preparación para la siguiente misión: el ataque a las islas metropolitanas japonesas.

Adelanto en los planes de la "Operación Olympic" (el desembarco en Kyushu). El 25 de mayo, la Junta de Jefes de Estado Mayor de los EE.UU. emitió la directiva para la invasión de Japón (Operación "Downfall").

"Olympic" debía ser adelantada al 1º de noviembre para aprovechar mejores condiciones meteorológicas y sería llevada a cabo por doce divisiones del "Sexto Ejército". Para "Coronet" (el desembarco en Honshu), cuya fecha de ejecución se mantuvo, serían asignados el "Primer Ejército" (seis divisiones) y "Octavo Ejército" (ocho divisiones). ■

Bibliografía

- David Brown. *Carrier Operations in World War II*. Volumen I, *The Royal Navy*.
- S.W. Roskill. *The War at Sea*. Volumen III, parte II.
- Jack Broome. *Make another Signal*.
- Julian Thompson. *The War at Sea*.
- Charles Messenger. *World War Two Chronological Atlas*.
- Siegfried Breyer. *Battleships and Battlecruisers 1905-1970*.
- Christopher Chant, Brigadier Shelford Bidwell, Anthony Preston y Jenny Shaw. *World War II*.
- Alexander McKee. *Against the Odds. Battles at Sea 1591-1949*.
- *Jane's Encyclopedia of Aviation*.
- *Jane's Naval History of World War II*.
- Kenneth Munson. *Fighters 1939-45*.
- Kenneth Munson. *Bombers 1939-45*.
- Enzo Angelucci. *Great Aeroplanes of the World*.