

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

EUGENIO L. BEZZOLA

PARTE II

LA FLOTA BRITÁNICA DEL PACÍFICO. JUNIO/AGOSTO 1945 OPERACIONES SOBRE TERRITORIO METROPOLITANO JAPONÉS

EL FIN DE LA GUERRA

HMS *Implacable*. Ataque a Truk

Este portaaviones, el último de la clase de portaaviones blindados en el que se había incrementado su dotación de aviones respecto de los anteriores, con el fin de completar el adiestramiento con una experiencia operativa, el 10 de junio fue destacado desde Manus para realizar un ataque sobre el bastión japonés en Truk, en las islas Carolinas, con el CVE *Ruler* y cinco cruceros.

Truk, que fue un importante punto fuerte japonés, había sido reducido sustancialmente en su capacidad por repetidos ataques aéreos de la FT 58 y por la estrategia americana de aislar ciertas guarniciones niponas de manera que pocos blancos redituables quedaban para los aviones británicos.

Para el ataque fueron alistados 24 Avenger, 18 Seafire y 12 Firefly. Seis Firefly listos y armados fueron ubicados en el hangar superior para ser catapultados en misión de reconocimiento previa al ataque a los que seguirían otros seis. El buque contaba con una dotación aérea de 82 aviones y estaba tripulado por unos 3.000 hombres y, a entender del jefe de cubierta, el veterano Capitán de Corbeta Charles Lamb, era "el buque más eficiente y más feliz que jamás había enarbolado la enseña blanca de la Armada Real" (1). En la noche anterior al ataque, como en anteriores circunstancias en los seis años que llevaba en la guerra, tuvo la premonición que algo le ocurriría. Premoniciones que también habían tenido colegas pilotos durante el conflicto y que se habían ratificado en los hechos. A las 0400 fueron catapultados los seis Firefly y a su regreso el radar mostró siete ecos, que llevó a conclusión que el excedente podía ser un "kamikaze" que seguía a los Firefly para atacar el portaaviones. Con la cubierta de vuelo atestada con aviones cargados con bombas y combustible fue necesario acelerar las operaciones para despejarla tanto como fuera posible catapultando de inmediato los seis restantes Firefly. El procedimiento se desarrollaba con normalidad hasta que le tocó el turno al cuarto avión. Cuando el piloto le dio el listo, Charles Lamb bajó su vara de lucite para que el operador de la catapultadora accionara. Al volverse para agacharse sintió un tremendo golpe que le destrozó la pierna derecha hasta la cadera. Pudo ver que el Firefly no había partido y estaba clavado de nariz, con la hélice de madera destruida y sus astillas lanzadas como proyectiles. Tuvo conciencia de cambiar la luz verde por roja para interrumpir el lanzamiento y decirle al mecánico que fuera a la isla a buscar camilleros. Tirado sobre cubierta en la incipiente penumbra del amanecer pudo oír cómo el Comandante mediante un megáfono gritaba "¡No es momento para descansar!", mientras alguien del equipo de manejo de aviones decía: "Vamos muchachos, no se queden ahí con la boca abierta, tenemos que despejar la cubierta de vuelo. Si está muerto lo sentimos mucho, muchísimo. Pero retírenlo del lugar y limpien la sangre". El médico que se hizo presente, una vez que tomó co-

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 814

Mayo/agosto de 2006

Recibido: 1.12.2005

(1)
Para conocer las especiales disposiciones del Almirantazgo respecto de la selección de personal para el flamante Implacable ver BCN N° 810, páginas 33 y 34.

nocimiento del estado de su pierna, antes de salir a buscar ayuda pronunció esas frases insólitas que se suelen dar en circunstancias parecidas: "Bueno, no se vaya". Pasarían casi dos años antes que Charles Lamb volviera a caminar. Mientras tanto, el personal de cubierta, al creerlo muerto, lloraba sin disimulo e incluso el contramaestre se acercó con la lona empleada para envolver cadáveres antes de lanzarlos al mar, ante lo cual trató de moverse para mostrar que estaba vivo. Trasladado a la enfermería el número de transfusiones agotó las reservas de sangre y cuando se convocó a la tripulación como dadores la fila se extendió a lo largo del buque hasta formar una curva en el alcázar. Por días se presentó la disyuntiva de amputarle o no la pierna hasta una altura que significaba que no habría muñón alguno. Cuando el buque arribó a Manus, Charles Lamb fue transferido a una barcaza para ser llevado al hospital naval americano mientras cientos de cabezas observaban desde la banda de estribor a lo largo de toda la eslora del buque. Con su jefe habían compartido durante 18 meses los avatares de las operaciones en la cubierta de vuelo desde el Ártico al Pacífico. Quince meses estuvo en aquel hospital, al cabo de los cuales quedó convencido que los médicos americanos no sólo le habían salvado la pierna sino también la vida. Por otra parte, para el resto de los pacientes era "el maldito inglés", al que le pedían explicaciones desde la derrota electoral de Winston Churchill hasta la Ley de Préstamo y Arriendo. Cuando Japón se rindió colocó una nota al pie de la cama: "Ya sé que ustedes ganaron la guerra y les estoy muy agradecido", con la intención que terminaran las discusiones pero tuvo un efecto contrario. Finalmente en un avión Dakota (DC3) comenzó el largo camino de regreso a casa. Inicialmente hasta Nueva Guinea en Port Moresby, el Mar del Coral hasta Townsville (Queensland, Australia) para volar sobre la costa oriental de la isla continente hasta alcanzar Sydney y embarcar el *Indomitable* en la etapa final de su regreso a Inglaterra. Para este veterano del *Courageous*, de Dunkerque, del *Illustrious* y el ataque a Tarento, el Mediterráneo, la campaña griega, el desierto norafricano, las operaciones desde un aeródromo oculto en territorio ocupado por el enemigo en los Balcanes, los vuelos secretos desde Malta, internado en Argelia por los franceses con los consiguientes sufrimientos y vejámenes y, finalmente en el *Implacable*, no había llegado el fin de su trayectoria naval. Mientras se recuperaba, el Almirantazgo le otorgó una comisión permanente. Retornó a casa por segunda vez. En 1943, al regreso de las prisiones francesas en Argelia tuvo algún tiempo para compartir con su esposa. Ahora, después de disculparse por "arribar en un estado tan inservible", se encontró con un hijo nacido el año anterior, que no pudo ayudar a criar por permanecer en cama un año más en el hospital naval de Sherborne. Cuando pasó a ser paciente externo con una férula de hierro y muletas desde el codo, convenció a la superioridad que lo pusieran a cargo de los vuelos en Yeovilton, para volver a empuñar los comandos en un antiguo Oxford, el único avión al que podía acceder por su condición, aunque hubo de desmagnetizarse la férula porque afectaba las lecturas del compás. Retornó al mar en 1948, nuevamente a bordo del *Implacable*. A fin de año pudo abandonar definitivamente las muletas en coincidencia con su ascenso a "Commander" (Capitán de Fragata). Dos años más tarde fue designado Comandante de una nave destinada a la "Guerra del bacalao" (2) que a su decir "hay pocos placeres que puedan compararse a estar en el puente de un buque propio". Tras lo cual fue destinado a la Escuela de la Armada en Greenwich para hacer el curso de Estado Mayor. Cuando en 1958, el gobierno, con Duncan Sandys como secretario de Defensa, llevó a cabo un recorte sustancial en la Armada, dos mil oficiales y millares de suboficiales y marineros pasaron a ser prescindibles. Como compensación recibieron una asignación global de 9.600.000 libras que en relación a los precios de entonces respecto a los de la actualidad, groseramente se pueden estimar como equivalentes a más de 250 millones. Consciente que los beneficiarios no tenían mucha idea de cómo invertir esa indemnización y recordando una situación similar en 1918 escribió, bajo el seudónimo de Achilles, un artículo que con el título "El camino por delante" apelando a la City (el corazón financiero de Londres) para que creara un servicio de asesoramiento a fin de salvaguardar

(2)

Guerra de Bacalao: Un conflicto con Islandia por intereses pesqueros.



Avenger de la Escuadrilla 857 sobrevuelan la Flota Británica del Pacífico, con el buque insignia HMS King George V en primer plano.

esa suma de inversiones sin sentido, como ocurrió al cabo de la Gran Guerra, en cerdos, gallinas y empresas similares. El artículo halló eco despertando simpatía e interés debido, según Lamb, a que "en la milla cuadrada de la City siempre hubo afinidad con la Armada a lo largo de siglos". Se creó una organización no lucrativa para asesorar a todo quien lo requiriese en cuestiones financieras que Lamb bautizó como "The White Ensign", la enseña de la Armada Real. Ese año de 1958 dejó la Armada para dedicarse a la que hoy sería conocida como una ONG pero previamente consiguió que el comandante de la Flota Metropolitana ("Home Fleet") fuera designado presidente del directorio y que las oficinas tuvieran su sede en el HMS Belfast, el veterano crucero amarrado cerca del puente de La Torre. Por espacio de 16 años se dedicó a esa tarea de asesoramiento y a su decir entrevistó unos 8.000 oficiales y marineros, muchos más que los que conoció a lo largo de su extensa carrera naval. Al respecto vale la pena reproducir el último párrafo de su libro: "Si uno se casa con la muchacha adecuada, que esté dispuesta a tolerar ausencias frecuentes y prolongadas de su marido, no abrigo ninguna duda que la Royal Navy es el modo de vida más maravilloso que se le ofrece a un hombre.... aunque sea en un viejo Stringbag" (como se conocía al biplano Fairey Swordfish).

El accidente sufrido por el Capitán Lamb no fue el único ese día. El Capitán de Corbeta Allan Swanton, Comandante de la Escuadrilla 828 de bombarderos torpederos Avenger, se encontraba estacionado en la cubierta de vuelo listo a decolar libre, sin empleo de la catapulta que era indispensable para los cazas Seafire y Firefly. “Podía ver a Charles Lamb, el oficial de cubierta de vuelo, parado cerca de la catapulta a proa babor [...] se disponía a despachar un avión cuando éste cayó de la cuna de la catapulta. Al hacer impacto en la cubierta la hélice se rompió y parte de las palas casi secciona una de sus piernas. Tomó poco tiempo levantar el avión con la grúa y dejar libre la cubierta de vuelo. El resto de los cazas fueron catapultados exitosamente y fue mi turno como Comandante de la Escuadrilla 828 iniciar el despegue libre. Los Avenger estaban propulsados por motores Pratt and Whitney refrigerados por aire que habían estado funcionando por un tiempo, no demasiado acelerados para evitar sobrecalentamiento ni muy poco para evitar que las bujías se empastaran (oil up). Me señalaron desplazarme al centro de la cubierta de vuelo. Al ser el primero implicaba que tenía la corrida más corta, de manera que mantuve el avión con los frenos aplicados mientras aceleraba al máximo. Aún así, el motor parecía algo lento [...] cuando me encontraba a la altura de la isla, tuve la certeza que no iba poder despegar con mi carga completa de bombas. Por primera vez en mi vida decidí abortar un despegue. Cerré el acelerador y apliqué los frenos, pero una mancha de aceite producto de un accidente anterior, determinó que en lugar de detenerme cerca de la proa, cayera al mar frente al buque que se desplazaba a unos 30 nudos. Al hacer impacto en el agua, el avión se enderezó momentáneamente y procedí entonces según la doctrina. Me liberé de mi arnés, abandoné el habitáculo (cockpit) y cuando procuraba acercarme al panel de liberación del ‘dinghy’ (bote inflable), la roda del buque cortó el avión. Lo que siguió fue una lucha por sobrevivir aunque en esas circunstancias el miedo no pareció apoderarse de mí. El agua debajo del buque estaba muy turbulenta y tragué una buena cantidad al tiempo que una sucesión de remolinos me impulsaban hacia abajo. Cuando me hallaba en camino hacia las profundidades, me encontré con lo que me pareció el ala de babor del avión moviéndose hacia arriba. Me prendí de ella y fui arrastrado a la superficie... Mi observador, Nigel Matthews, y Ward, el suboficial artillero, se encontraban sobre estribor y todos nos reunimos bamboleados en la estela (del *Implacable*). Me siento agradecido por la ayuda que me prestaron para inflar mi chaleco salvavidas y además comprobaron que estaba siendo atraído hacia abajo por el peso del ‘dinghy’ al cual estaba unido por una cuerda. También procedieron a inflarlo y después de haberme empujado en él se colgaron de sus costados. No tuvimos que esperar mucho para ser rescatados por el destructor *Terpsichore*.”

“Por alguna razón pareció que la experiencia me había afectado más que a los otros dos. Mientras que ellos fueron transferidos al portaaviones, yo fui retenido hasta el día siguiente. Ciertamente me sentí un poco descontento y un ataque de mareo no contribuyó a mejorar las cosas. Para cuando fui transferido al *Implacable* comprobé que Nigel había participado en una segunda incursión sobre Truk. Me pregunté qué clase de Comandante de escuadrilla sería a los ojos de los jóvenes aviadores y lo último que deseaba que pensaran era que apareciera como un ‘chicken hearted’ (gallina) o carente de fibra moral. Nigel, por otra parte, había mostrado el verdadero espíritu al retornar al buque y a su tarea. Si tuvo algunas desconfianzas de su oficial comandante, ciertamente nunca las dio a conocer. Con anterioridad había sido herido de gravedad como consecuencia de fuego A.A. durante nuestras operaciones iniciales en aguas noruegas cuando torpedeamos un buque mercante.”

Para los ataques sobre Truk, las máquinas del *Implacable* llevaron a cabo 200 salidas que significaron la pérdida de un Seafire por A.A. y tres Avenger por fallas en los motores. El Walrus del *Ruler* cayó al mar cuando se desencadenó un repentino chubasco. En junio 14 y 15, la presencia del *Ruler* evitó que varios aviones terminaran amarizando por falta de combustible debido a demoras que se produjeron en la cubierta del *Implacable*. La fuerza arribó de regreso a Manus el 17 de junio.

Ataques sobre Truk. Junio 14 y 15 de 1945. Operación “Inmate”.

HMS *Implacable*. Escuadrilla 801, 24 Seafire L III. Escuadrilla 880, 24 Seafire LIII y FR III. Escuadrilla 1771, 11 Firefly. Escuadrilla 828, 21 Avenger II.

HMS *Ruler*. Cubierta de repuesto. 1 Walrus para búsqueda y rescate.



13 de junio de 1945.
Un Avenger cae al mar por falla en el motor.

Operaciones sobre territorio metropolitano japonés

El 21 de junio el Almirante Rawlings, Comandante en el mar de la Flota Británica del Pacífico, zarpó de Sydney, pero sin contar con el acorazado *Howe*, en reparaciones en Durban, y los portaaviones *Indefatigable*, que no había concluido las suyas y el *Indomitable*, demorado por

problemas en la propulsión. En Manus se unió a la fuerza al mando del Contraalmirante E. J. P. Brind que procedía de la operación sobre Truk con el flamante portaaviones *Implacable*, cinco cruceros y cinco destructores.

El 9 de julio, la Flota Británica del Pacífico zarpó de Manus para unirse, aguas afuera de Japón, a la fuerza de portaaviones rápidos TF 38, al mando del Almirante J. S. McCain que formaba parte de la 3ra Flota del Almirante Halsey.

En opinión del Almirante Spruance al Almirante Halsey, "considero a la Flota Británica del Pacífico lo suficientemente experimentada para unirse a la FT 38 como un grupo autónomo". El 16 de julio, Halsey y Rawlings acordaron que la FBP se desempeñaría como el cuarto grupo de tareas FT 37 en la flota de McCain, conformándose a los desplazamientos generales de ésta, pero sin recibir órdenes directas de su Comandante.

De esta manera inicialmente, hasta el arribo del *Indefatigable*, el aporte británico fue de 180 aviones en relación a los 1.200 de los 16 portaaviones americanos. La incorporación del mencionado significó llevar el número a 255, un incremento de 24 respecto de los disponibles en la Operación Iceberg 2 con un aditamento positivo: se había logrado duplicar la cantidad de combustible en los tanques externos de los Seafire para darle un radio de acción similar a la de los Corsair. Una mejora particularmente importante porque el Seafire constituía el 30% de la totalidad de aviones disponibles y de esa manera podría participar como escolta de los Avenger con los Corsair y ellos mismos intervenir en misiones de hostigamiento sobre blancos terrestres e interdicción.

A partir del 10 de julio, los aviones de la 3ra Flota de los Estados Unidos habían comenzado una serie de ataques sobre blancos en los alrededores de Tokio que se extendieron a Hokkaido y el W. de Honshu. La Fuerza de Tareas al mando del Vicealmirante J. S. McCain comprendía dieciséis portaaviones, ocho acorazados, diecinueve cruceros y más de sesenta destructores organizados en tres grupos.



Firefly en la cubierta del HMS *Indefatigable*. Las alas de este avión debían ser plegadas manualmente por el *team* de la cubierta de vuelo.

El 17 de julio la FBP inició sus ataques aéreos en plena temporada de tifones. Por la noche, el acorazado *King George V* se unió a una fuerza de bombardeo americana para batir un conglomerado industrial alrededor de Hitachi en las cercanías de Tokio. La nave británica disparó 267 granadas de catorce pulgadas.

La jornada siguiente durante la tarde, los aviones navales americanos atacaron la base de Yokosuka donde averiaron al acorazado *Nagato* y provocaron distintos grados de destrucción en las instalaciones.

“Esta operación fue considerada una retribución por Pearl Harbour. Por razones políticas la BAP fue excluida con la excusa de que los Seafire y Firefly no tenían autonomía suficiente para dar escolta a sus aviones de ataque.”

En cambio, los británicos incursionaron sobre aeródromos en el área de Tokio. En ambos casos no se apreció defensa aérea del enemigo, estimándose entonces que los japoneses estaban reservando sus aviones para enfrentar la invasión del territorio metropolitano.

El reaprovisionamiento en el mar fue previsto para los próximos dos días pero las condiciones del tiempo demoraron el retorno a las operaciones hasta el día 24. En ese intervalo se incorporó el *Indefatigable*.



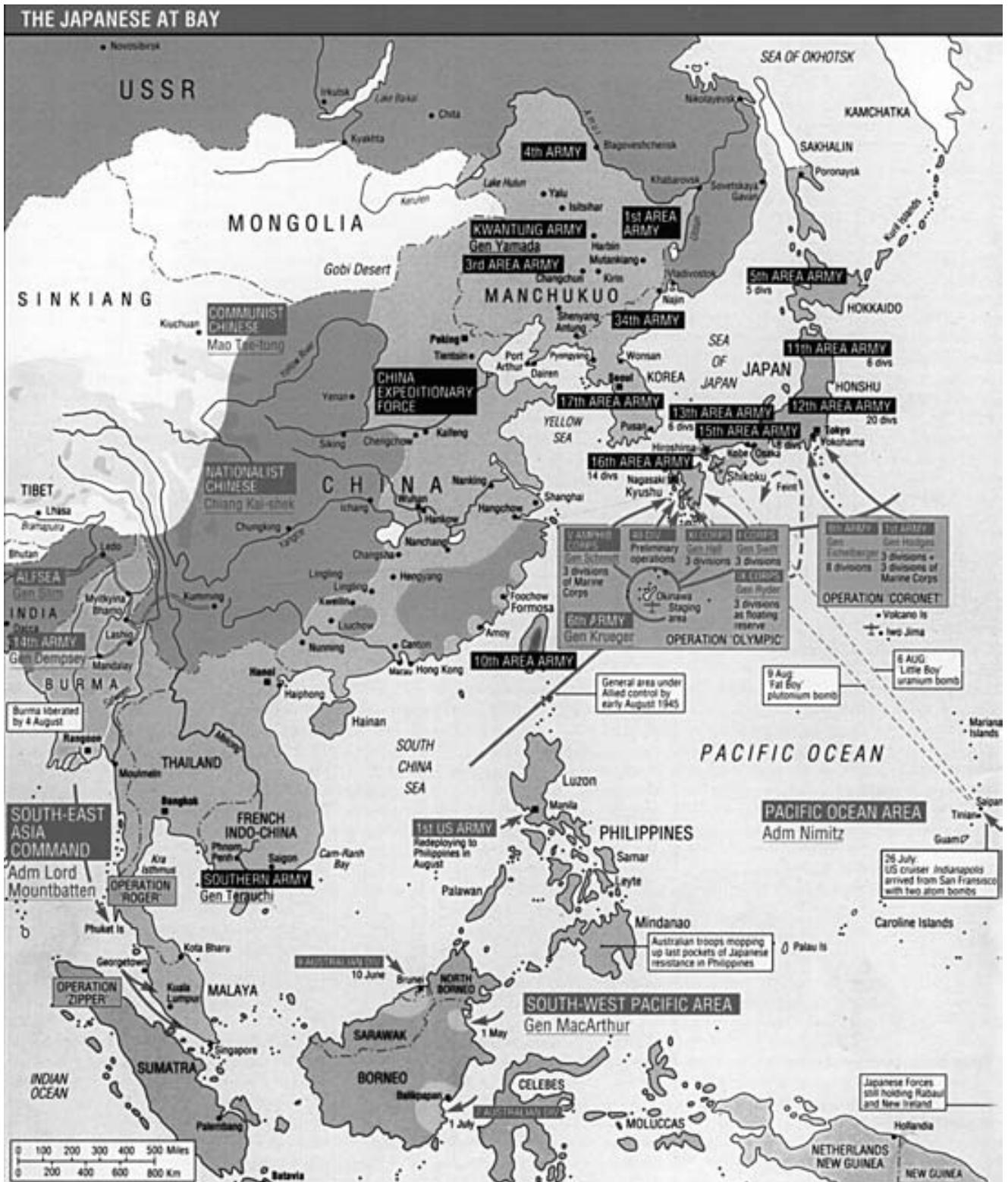
Reabastecimiento simultáneo en el mar. El HMS *Formidable* recibe combustible desde la popa de un buque tanque mientras que el crucero HMS *Euryalus* lo hace por el través.

Las dificultades para el reaprovisionamiento en el mar se agudizaron en esta campaña. La carencia de naves adecuadas, en especial los petroleros, impedían al Almirante británico disponer de la flexibilidad y rapidez para desplazarse de un punto a otro como lo hacía Halsey que en alguna oportunidad autorizó el reabastecimiento de combustible a tres cruceros británicos. Además, la situación meteorológica obligaba a condicionar los reaprovisionamientos a los períodos de calma entre el pasaje de sucesivos tifones. Esta situación ayudó a disimular en parte las falencias británicas.

Nuevamente, los aviones de la FBP fueron excluidos del gran ataque final sobre lo que quedaba de la alguna vez poderosa Armada Imperial con sus naves remanentes inmovilizadas en Kure. Según palabras del propio Halsey, su Estado Mayor así lo habría aconsejado para “prevenir una posible pretensión británica en la posguerra en el sentido que había participado en el golpe final para acabar con la flota japonesa”.

Como consecuencia de sucesivos ataques, los días 24, 25 y 28, los americanos hundieron el portaaviones *Amagi*, los acorazados con capacidad aérea *Ise* e *Hyuga*, el acorazado *Haruna*, cinco cruceros y unidades menores. Con este golpe la Armada Imperial dejó de existir.

Mientras tanto los aviones de la FBP incursionaron en el Mar Interior donde hundieron dos fragatas y embarcaciones menores y provocaron serias averías en el portaaviones escolta *Kaiyo* dejándolo incendiado e inmóvil para ser finalmente hundido por los americanos en jornadas siguientes. Pocos aviones nipones se hicieron presentes y los que lo hicieron fueron abatidos. Tampoco sufrió la flota ataque de “kamikazes”. La mayor parte de las bajas británicas fue provocada por el fuego A.A. Ese 24 de julio se llevaron a cabo 436 despegues de los cuales 261 estuvieron destinados a territorio japonés y aguas adyacentes. Los ataques prosiguieron el día siguiente aunque condicionados por la meteorología. En el ano-



Las operaciones finales sobre Japón y las previstas sobre el territorio metropolitano.

checher dos Hellcat del *Formidable* interceptaron cinco bombarderos torpederos con rumbo a la FT37; tres fueron abatidos, uno averiado y el quinto rechazado.

Al cabo de dos días de reabastecimiento, la 3ra Flota se desplazó al NE para atacar aeródromos en el centro de Honshu y naves en la bahía de Nagoya. El día 28 los aviones incursionaron en el Mar Interior. En el amanecer, el arsenal de Harima fue bombardeado por 20 Aven-

ger. Por su parte los cazas atacaron la base naval de Maizuru donde cuatro destructores escoltas sufrieron las consecuencias. Unos pocos aviones japoneses fueron abatidos.

Para entonces eran poco frecuentes los combates aéreos, atento a que los japoneses habían sido eficientes en dispersar sus aviones en un intento de economizar sus recursos para enfrentar los inevitables desembarcos que los aliados intentarían llevar a cabo más tarde. Como contrapartida, mientras tanto tal dispersión impedía reunir un número adecuado de aviones para oponerse a los ataques. Por su parte, la artillería antiaérea siguió siendo eficiente hasta el final.

El día 29 de julio se destacó una fuerza de bombardeo naval, de la cual el *King George V* nuevamente formó parte para atacar la ciudad industrial de Hamamatsu. Los aviones volvieron a incursionar la siguiente jornada con los aeródromos en cercanías de Tokio como objetivo, pero la niebla obligó a buscar blancos alternativos en la costa. Los dos días de reabastecimiento se extendieron a nueve, por el sucesivo pasaje de tifones. A pesar que a partir del 3 de agosto la fuerza estaba lista para operar, las incursiones fueron suspendidas hasta que fuera lanzada la primera bomba atómica, el día 6.

El camino hacia el fin de la guerra con Japón

El 5 de abril de 1945, la Unión Soviética informó a Japón de su intención de renunciar al Pacto de No Agresión firmado en 1941. Como en las cláusulas se estipulaba que tal denuncia debía ser anticipada un año antes, el Pacto debería haber seguido vigente hasta abril de 1946.

Ese mismo día, ante la renuncia del General Kuniaki Koiso, pasó a ser Primer Ministro el Almirante Kantaro Suzuki. Una de sus primeras medidas fue encargar al secretario del gabinete Hisatume Sakomuzi que elaborara un informe en relación a los recursos disponibles para determinar si era o no posible continuar la guerra. Los datos fueron desalentadores: la producción de acero era sólo la tercera parte respecto de las estimaciones oficiales; la fabricación de aviones reducida a un tercio de la cuota prevista debido a la escasez de aluminio y bauxita. La producción de munición de todo tipo había disminuido en un 50%. El servicio de transportes estaba profundamente afectado por la carencia de combustible. Finalmente, como consecuencia de la peor cosecha desde 1905, había una aguda escasez de alimentos. Como pronóstico: la situación sólo podía ser peor.

En mayo 12, después de tomar conocimiento del informe anterior, el Consejo Supremo para la Conducción de la Guerra consideró por primera vez buscar un camino hacia la paz.

En una apreciación optimista llegaron a creer que la URSS buscaría una posición fuerte de Japón para que fuera una especie de buffer entre ella y los EE.UU. Ante esa posibilidad estaban dispuestos a entregar Port Arthur (Liuchuén), que había sido ruso en 1898, japonés en 1905, pasaría a ser de la URSS en 1945 y chino en 1954; Dairen (Liaoning), que había sido rusa hasta 1905 como Dalny; los ferrocarriles en el S de Manchuria y las islas Kuriles del N.

El 28 de mayo, Stalin informó a los EE.UU. que preveía declarar la guerra a Japón en agosto. Aprovechó la ocasión para insistir que tropas de la URSS debían formar parte de las fuerzas de ocupación.

La primera aproximación para llegar a un acuerdo para terminar la guerra tuvo lugar el 3 de junio mediante el embajador soviético en Tokio, pero a pesar de las insistencias niponas el diplomático no mostró reacción alguna.

El 6 de junio una resolución del Consejo Supremo dio cuenta de la voluntad japonesa de combatir hasta el final.

En el documento se expresaba que debía sostener el ser nacional ("kokutai"). El plan ("Ketsu-Go") para la defensa del territorio metropolitano contemplaba la derrota de los invasores en las playas. Para ese objetivo se preveía una masa de 2,35 millones de soldados respaldados por otros cuatro millones provenientes del personal civil del Ejército y la Armada y una recientemente creada milicia civil de 23 millones.

Aunque el emperador pareció aceptar la decisión del Consejo Supremo, el 22 de junio le informó a éste que debían adoptarse recaudos conducentes a la paz.

El 10 de julio tuvo lugar una iniciativa no oficial en procura de la paz por parte de los empleados japoneses del Banco para "International Settlements" en Basilea, Suiza, por intermedio de su director, el sueco Per Jacobson. El mensaje que mostraba preocupación para salvaguardar la posición del emperador llegó al presidente Truman, que se encontraba en Potsdam (Alemania).

Un último esfuerzo nipón para terminar la guerra por intermedio de los rusos tuvo lugar el 12 de julio cuando pidieron la aprobación para enviar un emisario a Moscú. El emperador seleccionó para la misión al príncipe Fuminaro

HMS *Indefatigable*. Un Seafire es detenido por la barrera al no enganchar cable alguno. La barrera evitaba que un avión que no enganchara al avanzar se precipitara sobre los estacionados a proa. La cubierta angulada evitaría esa posibilidad.



Konoye. Los rusos no dieron respuesta alguna al embajador en Rusia, Naotake Sato. Evidentemente para la URSS el arribo de la paz antes que pudiera declarar la guerra al Japón anulaba sus proyectos de expansión en oriente.

El 26 de julio, China, Gran Bretaña y EE.UU. desde Potsdam, donde se estaba llevando a cabo una conferencia para determinar el futuro de Europa en la posguerra, demandaron a Japón una rendición sujeta a los siguientes términos:

- Eliminar la autoridad e influencia de todos aquellos que habían conducido al Japón en sus marchas de conquista.
- El territorio metropolitano japonés sería ocupado.
- Japón debía evacuar todos los territorios ocupados fuera de las islas de su territorio metropolitano.
- Se llamó al Japón a proclamar de inmediato la rendición incondicional de todas sus fuerzas armadas y proveer apropiada y adecuada certeza de su buena fe en tal proceder.

La alternativa para Japón era una pronta y total destrucción.

Cuando esta intimación fue dada a conocer, se tenía conocimiento del éxito del ensayo de una bomba atómica en Álamo Gordo. Pero no se informó a Japón que se disponía de un arma de destrucción masiva, con una capacidad letal hasta entonces desconocida.

El 28 de julio el primer ministro Suzuki informó a la prensa que la Declaración de Potsdam sería ignorada. Los historiadores estiman que el tenor de la respuesta estuvo dada porque todavía confiaban en la visita del emisario a Moscú.

Como respuesta a la decisión del gobierno japonés, los EE.UU. ordenaron al Comandante de las Fuerzas Aéreas Estratégicas en el Pacífico que procediera a lanzar "la primera bomba especial tan pronto como el tiempo lo permitiese para un bombardeo visual, el 3 de agosto de 1945 o después, en alguno de los siguientes blancos: Hiroshima, Kokura, Niigata o Nagasaki".

El 6 de agosto Hiroshima sufrió el primer ataque nuclear. Dos días después la Unión Soviética declaró la guerra al Japón y el día 9 una segunda bomba atómica fue lanzada sobre Nagasaki.

En lo que respecta a los bombardeos convencionales, la campaña había alcanzado su mayor magnitud entre mayo y agosto de 1945, período en el que los B29 pudieron incursionar sobre territorio metropolitano japonés casi con total impunidad en operaciones que significaron la destrucción de su capacidad industrial. Las cuatro ciudades principales además de Tokio (Kobe, Osaka, Nagoya y Yokohama) fueron destruidas en su mayor parte. No sólo las bombas de alto poder explosivo destruyeron las bases de concreto en las que se apoyaban las grandes máquinas de la industria, sino que también las superfortalezas llevaron a cabo misiones de minado que contribuyeron al bloqueo y paralización de su tráfico mercante.

Ese mismo día, 9 de agosto, en el que Nagasaki sufrió las consecuencias de una segunda bomba atómica, la Unión Soviética atacó a los japoneses en Manchuria. Ante la situación, en el Consejo Supremo nipón se dieron dos posiciones: la de los miembros civiles y el ministro de Marina proclives a aceptar los términos de Potsdam y la de los militares dispuestos a combatir hasta el *amargo final*. Al no llegar a un acuerdo decidieron acudir al emperador, quien, el 10 de agosto, aceptó el contenido de las demandas de Potsdam, decisión que fue emitida en inglés y en código Morse con una sola condición: que los términos no inclu-

yesen demanda alguna que afectara las prerrogativas de Su Majestad como gobernante soberano, condición irrenunciable para el cese de las hostilidades.

Mientras tanto otras dos bombas atómicas habían sido enviadas a Tinian, la base de los bombarderos B29, a ser lanzadas los días 16 y 17 de agosto. Por otra parte, continuaban las acciones con fuerzas navales y aéreas convencionales.

Para entonces la 3ra Flota se encontraba aguas afuera de Honshu atacando sin pausa aeródromos donde se suponía se estaba concentrando un gran número de aviones así como también el tráfico marítimo en aguas al S de Tokio y N de Honshu. En Onagawa Van la mayor parte de las naves remanentes a flote fueron hundidas por ataques aéreos coordinados de las FT 37 y FT 38.

Los ataques sobre aeródromos del día 9 condujeron a la destrucción de medio centenar de aviones japoneses por parte de los aviadores de la FT 37, con la pérdida de siete máquinas y cinco pilotos. El día siguiente las máquinas de los portaaviones americanos y británicos persistieron en la destrucción de aviones, material ferroviario, instalaciones portuarias y embarcaciones. Los británicos contribuyeron a la destrucción de otros 50 aviones en tierra, tres destructores hundidos y tres más severamente averiados en Maizuru y el Mar Interior, provocando además serios daños en fábricas, astilleros y cuarteles. Tal despliegue ofensivo por parte de la fuerza de portaaviones rápidos en esos dos días determinó un total de unas 700 máquinas japonesas destruidas. Las pérdidas británicas ascendieron a 13 aviones y 9 tripulantes. Los "kamikazes" intentaron entrar en escena pero las técnicas defensivas, incluyendo una PAC de cien aviones impidieron protagonismo alguno con excepción de un destructor pirote radar que resultó dañado.

Al tiempo que la flota se retiraba para reabastecerse, el día 10 se supo, vía la agencia Domei, de la decisión del emperador de aceptar los términos de la Declaración de Potsdam. Sin embargo los buques aliados recibieron instrucciones de mantenerse operativos porque podían producirse intentos desesperados de atacar la flota; por otra parte el cese de hostilidades recién tendría vigencia a partir de las 0700 del 15 de agosto.

Previo acuerdo con Gran Bretaña, China y la URSS, el 11 de agosto, los Estados Unidos enviaron la respuesta al gobierno japonés que fue recibida a 0100 del día 12. Un grupo de oficiales de línea dura se reunió en Tokio con el propósito de llevar a cabo un golpe destinado a rechazar las cláusulas aceptadas, para lo cual trataron de influenciar sobre los altos mandos. El día 14, el emperador dispuso aceptar los términos formulados por los aliados. Esta decisión bloqueó cualquier posibilidad de que las altas jerarquías castrenses adhirieran a un golpe; sin embargo, los complotados no se dieron por vencidos. Con el fin que el pueblo japonés reconociera la rendición, el emperador aceptó grabar un mensaje a ser difundido por radio al país. Los complotados trataron de impedirlo y para ello previeron apoderarse del disco rodeando el palacio imperial y la estación de radio, pero fracasaron en su propósito y varios de ellos se suicidaron. El reconocimiento formal de la rendición fue enviado oficialmente a las naciones aliadas. El 15 de agosto, en un hecho sin precedentes atento que el emperador nunca antes había hablado en público, el mensaje de Hirohito se difundió a 11.15, hora local.



22 de abril de 1945. Accidente en el anavizaje de un Seafire que no engancha cable alguno, salta la barrera y embioste un Firefly y un Avenger, para luego quedar colgando en un costado.



El HMS *Implacable*. El Capitán de Fragata C. L. Evans, Comandante de vuelo y destacado piloto de caza entre Seafire III del Ala 38. Obsérvese el tanque descartable de 87 galones que permitió mayor autonomía a estos aviones.

Retrospectivamente, después del último reabastecimiento en el mar, y cuando todavía Japón no había aceptado la derrota, estaba planificado que la FBP retornara a Sydney para alistarse para un período de operaciones posterior, de manera que no se previeron petroleros adicionales para permanecer en la zona cuando llegaron las noticias de la rendición del Japón; de modo que en la mayor parte de las naves cundió un sentimiento de frustración al no poder estar presentes en el acto final.

El 12 de agosto, una parte de la FBP, integrada por el acorazado *King George V*, el portaaviones *Indefatigable*, los cruceros *Gambia* (Real Armada de Nueva Zelanda) y *Newfoundland* y diez destructores, dos de ellos australianos, quedaron en la zona bajo las órdenes directas del Almirante McCain como Grupo de Tareas 38.5. El resto de las naves británicas tomó rumbo a Sydney.



El CVE HMS *Rajah*, empleado como ferry para el transporte de aviones, con una carga de 82 F6F-5 Hellcat desde San Diego a Guam.

A partir del 13 de agosto, los ataques aéreos de la FT 38 se centraron en el área de Tokio en procura de blancos de oportunidad. En el transcurso de esta etapa de la actividad aeronaval la PAC derribó otros veinte aviones japoneses, cinco de ellos como consecuencia de la dirección de pilotos americanos por el *Indefatigable*. Aunque la rendición nipona parecía inminente, sin comunicación alguna de cese de las hostilidades, después de reabastecerse, la FT38 retornó a la acción el 15 de agosto. Temprano, en esa mañana, 173 aviones navales decolaron de los portaaviones para bombardear objetivos en el área de Tokio. Cuando en el amanecer se lanzaron los ataques, Avenger del *Indefatigable* fueron interceptados por doce Mitsubishi A6M; en el último combate aéreo de la guerra diez Seafire derribaron ocho Zero con la pérdida de uno propio. Un Avenger tuvo que amarizar después de haber sido averiado durante el ataque a una fábrica química, pero su artillero previamente había logrado abatir un noveno caza nipón. Todas las operaciones cesaron a partir de las 0700, sin embargo algunos japoneses que desoyeron la orden de rendición estuvieron a punto de alcanzar el *Indefatigable* cuando a 1120 un avión lanzó dos bombas que cayeron muy cerca del portaaviones. Otros trataron de aproximarse pero fueron abatidos por la PAC. Se ha estimado que este último intento fue encabezado por el Vicealmirante Ugaki, el comandante de la flota aérea de la cual los “kamikazes” formaban parte.

durante el período comprendido entre el cese de las hostilidades y la rendición formal, el *Indefatigable* pasó a formar parte del Grupo 38.3 juntamente con cuatro portaaviones estadounidenses de la clase Essex y dos livianos, con la misión de aproximarse a la costa y proveer una PAC, mientras las máquinas de otros grupos llevaban a cabo reconocimientos en procura de identificar campos de prisioneros. El 26 de agosto el *Indefatigable* y los estadounidenses *Wasp* y *Randolph* fueron blanco de la furia de un tifón. Los dos últimos sufrieron severos daños, con espectaculares vistas de la parte anterior de la cubierta de vuelo del *Wasp*, “doblada” hacia atrás. En cambio las bondades del diseño británico de cubiertas de vuelo integradas con el casco se pusieron de manifiesto en el *Indefatigable* cuyo Comandante, Capitán de Navío Q. D. Graham, cuando le fue requerido informar sobre los daños sufridos como consecuencia del tifón respondió: “¿Qué tifón?”.

El contingente británico permaneció con la fuerza estadounidense hasta el día de la firma del documento de rendición en la bahía de Tokio el 2 de septiembre de 1945, 18 días después de declararse el cese de las hostilidades.

FT 37. Ataques sobre las islas metropolitanas japonesas (del 17 de julio al 15 de agosto de 1945)

HMS Formidable. Escuadrilla 1841, 18 Corsair IV. Escuadrilla 1842, 18 Corsair IV. Escuadrilla 1844, 4 Hellcat II y 2 Hellcat PR II. Escuadrilla 848, 12 Avenger II.

HMS Victorious (hasta el 11 de agosto). Escuadrilla 1834, 19 Corsair II y IV. Escuadrilla 1836, 18 Corsair II y IV. Escuadrilla 849, 16 Avenger II, Búsqueda y Rescate, 2 Walrus.

HMS Implacable. Escuadrilla 801, 24 Seafire LIII. Escuadrilla 880, 24 Seafire LIII y FRIII. Escuadrilla 1771, 12 Firefly. Escuadrilla 828, 21 Avenger II.



A bordo del USS *Missouri*, el Almirante Sir Bruce Fraser firma el acta de rendición japonesa en representación del Reino Unido.

HMS Indefatigable (24 de septiembre al 2 de septiembre - Asignado al Grupo 38.5 a partir del 11 de agosto). Escuadrilla 887, 15 Seafire FIII y 9 Seafire LIII. Escuadrilla 894, 16 Seafire LIII. Escuadrilla 1772, 12 Firefly I. Escuadrilla 820, 21 Avenger II.

Fuerza de Tareas 112. Tren de Flota

HMS Ruler. Escuadrilla 885, 18 Hellcat II y 4 Avenger II.

HMS Striker, HMS Chaser, HMS Speaker, HMS Arbiter. Portaaviones CVE de reaprovisionamiento. Carga estándar promedio: 9 Seafire, 7 Avenger, 6 Corsair, 1 Hellcat, 1 Firefly.

HMS Unicorn y **HMS Pioneer**, portaaviones taller en Manus.

FT 38. Fuerza de tareas de ataque de los EE.UU. (10 de julio al 14 de agosto de 1945)

Portaaviones de ataque (de flota)

Shangri La (nave bandera del Vicealmirante J. S. McCain). Sin datos.

Bennington. 37 Hellcat, 37 Corsair, 15 Helldiver, 15 Avenger.

Essex. 36 Hellcat, 36 Corsair, 15 Helldiver, 15 Avenger.

Hancock. 72 Hellcat, 12 Helldiver, 10 Avenger.

Randolph. 57 Hellcat, 15 Helldiver, 15 Avenger.

Wasp. 34 Hellcat, 15 Helldiver, 15 Avenger, 36 Corsair.

Yorktown. 40 Hellcat, 33 Hellcat (caza bombarderos), 15 Helldiver, 7 Avenger.

Portaaviones livianos

Bataan. 24 Hellcat, 12 Avenger.

Belleau Wood. 25 Hellcat, 9 Avenger.

Cowpens. 25 Hellcat, 9 Avenger.

Independence. 25 Hellcat, 8 Avenger.

Monterrey. 25 Hellcat, 9 Avenger.

San Jacinto. 25 Hellcat, 9 Avenger.

TG 38.4. Grupo de operaciones nocturnas.

Bon Homme Richard. 37 Hellcat, 18 Avenger.

El día de la victoria sobre Japón (VJ-Day) se encontraban en Sydney cuatro de la nueva serie de portaaviones livianos: *Venerable*, *Colossus*, *Glory* y *Vengeance* con 160 Barracuda y Corsair a bordo, previstos para operar en las Indias Orientales holandesas y las Filipinas. Finalizado el conflicto les fue asignada la misión de recopar territorios británicos. El *Venerable* acompañó al *Indomitable* a Hong Kong y allí sus aviones llevaron a cabo las últimas acciones



18 de diciembre de 1945. Desmovilización. Las cajas contienen ropas civiles.

ofensivas. El 31 de agosto y el 1° de septiembre lanzaron cazas y bombarderos en picada contra lanchas suicidas y persistieron en destruir las ocultas en bahías en la parte norte de la isla. Por su parte, el *Glory* llevó al general australiano B. A. H. Sturdee a aceptar la rendición japonesa en Nueva Bretaña, sin encontrar oposición.

Como resumen final de los nueve meses de operaciones de la Flota Británica del Pacífico, se habían llevado a cabo 7.958 salidas operativas en 38 días en áreas de combate. Por acción de los japoneses se perdieron 85 máquinas en el aire y 43 a bordo como consecuencia de ataques "kamikaze". 174 a causa de accidentes. Perecieron 108 tripulantes de aviones. Por otra parte se apreciaron en 730 las aeronaves japonesas destruidas o severamente dañadas; en 400.000 las toneladas de naves inutilizadas. La contribución británica en la disrupción de las industrias japonesas y el sistema de transportes en las islas metropolitanas no fue posible de evaluar con relación a las operaciones simultáneas de aviones estadounidenses en mucho mayor número.

El 27 de agosto, el *King George V*, nave bandera del Almirante Rawlings, fondeó en la entrada de la bahía de Tokio con la imagen del Fujiyama recortada sobre la claridad del W. La rendición formal del Japón tuvo lugar el 2 de septiembre a bordo del acorazado *Missouri*, en el que el Almirante Chester Nimitz había izado provisionalmente su insignia. El documento fue firmado por el general Mac Arthur como Comandante Supremo de las fuerzas aliadas, luego de lo cual lo hicieron representantes de cada una, entre ellas la de Gran Bretaña por el Almirante Sir Bruce Fraser que se había trasladado desde Sydney en el *Howe*. La ceremonia no demoró más de veinte minutos y en su transcurso el *Missouri* fue sobrevolado por 450 máquinas procedentes de la Fuerza de Portaaviones Rápidos.

Terminado el conflicto a los portaaviones británicos les fueron asignadas dos misiones. 1. Aprovechando el gran espacio en los casi desiertos hangares, transportaron de regreso a los prisioneros de los japoneses. 2. Los aviones de origen estadounidense en virtud de la Ley de Préstamo y Arriendo, si eran retenidos debían ser pagados y en caso contrario devueltos. Como para los americanos eran excedentes y no los querían, fueron arrojados al mar aguas afuera de Sydney.

Este procedimiento generalizado, en otros portaaviones, estaciones aeronavales, etcétera, para cientos de Corsair, Hellcat, Avenger, Wildcat y otros de segunda línea se concretó en varios meses. Un número de los dos primeros fue retenido para ser empleado en los portaaviones livianos.

Como referencia de la cantidad de aviones suministrados por los EE.UU. al Arma Aérea de la Flota, cabe recordar que las cifras alcanzadas fueron: TBM Avenger: 958 en tres versiones; Wildcat (Martlet): 1.082 en cinco versiones; Hellcat: 1.182 en dos versiones; Corsair: 1.977 en cuatro versiones (425 Corsair fueron provistos a Nueva Zelanda); N.A. Texan Harvard: 564. Es decir que 5.263 de los aviones mencionados fueron provistos a la Royal Navy. Salvo compras iniciales, el mayor número correspondió a los términos de la Ley de Préstamo y Arriendo. ■

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.
- Julian Thompson, *The War at Sea*.
- Charles Lamb, *Stringbag*.
- Charles Messenger, *World War Two Chronological Atlas*.
- Christopher Chant, Brigadier Shelford Bidwell, Anthony Preston y Jenny Shaw, *World War II*.
- Kenneth Munson, *Fighters 1939-45*.
- Kenneth Munson, *Bombers 1939-45*.
- *Jane's Encyclopaedia of Aviation*.
- *Jane's Naval History of World War II*.
- Jack Broome, *Make another signal*.