

Guerra de Guerrillas en el Aire: Las operaciones de la Marina y la Aviación Imperial japonesa desde la base de Rabaul en el período 1943-1945

Antonio J. Candil Muñoz

En noviembre de 1943 tras la batalla del Cabo de S. Jorge, en el archipiélago de las islas Salomón, era patente que la Marina Imperial japonesa no era capaz de reemplazar sus pérdidas y procedió a abandonar el Pacífico Sur. Bajo continuos ataques, la que había sido una vez la poderosa base de Rabaul, en Nueva Britania, en las islas Bismarck, no era ya de utilidad como base naval. Aun así no menos de 100.000 soldados japoneses guarnecían la isla y aunque la mayoría de las unidades de aviación, ya fueran de la Marina o del Ejército, se habían evacuado a la isla de Truk, todavía se mantendrían cerca de 300 aviones japoneses operativos en las islas Bismarck que darían mucho que hablar. En agosto de 1943 el Mando Combinado Aliado ya había decidido, en la conferencia de Quebec, rodear Rabaul y abandonar su conquista directa al objeto de evitar pérdidas innecesarias, lo que no gustó del todo al General MacArthur, que se reservó sus opciones. Posteriormente, a pesar de un pequeño intento de conquistar Nueva Britania, dirigido, en consecuencia, por el propio General MacArthur –con un desembarco en la costa opuesta a Rabaul, en el Cabo Gloucester, a finales de 1943-, la base de Rabaul no se rindió definitivamente hasta el 6 de septiembre de 1945, un mes después del lanzamiento de la bomba atómica sobre Hiroshima.

I. Antecedentes: la situación de partida

Durante 1942 y casi todo 1943, la base aeronaval japonesa de Rabaul en las islas Bismarck fue el pilar alrededor del cual giró la estrategia japonesa destinada a aislar, y en última instancia conquistar, Australia. Desde Rabaul, en la costa noreste de Nueva Britania, en el marco de una excelente bahía con las magníficas instalaciones de Puerto Simpson –ampliamente mejoradas y ampliadas por los propios japoneses-, la Marina Imperial japonesa controlaba las rutas marítimas directas entre Australia y los Estados Unidos, además de dominar el archipiélago de las islas Salomón.

Ya desde la primavera de 1942, la Marina Imperial estacionó en Rabaul un escuadrón de caza y un escuadrón de bombardeo que, para la época de la contraofensiva norteamericana en Guadalcanal, habían aumentado a cuatro escuadrones de caza y cinco de bombardeo, con más de 200 aviones. En aquel momento los aviones desplegados eran esencialmente Mitsubishi **A6M2** y **A6M3 Zero**, bombarderos en picado Aichi **D3A1 Val** y bombarderos bimotores Mitsubishi **G4M1 Betty**.

Posteriormente, también la Aviación del Ejército desplegó, ya casi a principios de 1943, algunas unidades aéreas equipadas con cazas Nakajima **Ki-43 Oscar** y aviones de reconocimiento bimotores Mitsubishi **Ki-46 Dinah**. El concepto operativo de los japoneses era el de reforzar Nueva Britania para proteger las posiciones en el centro y norte de las islas Salomón y en Nueva Guinea.

En abril de 1943 se iniciaron una serie de operaciones aéreas, bajo la dirección del almirante Yamamoto, con la finalidad de destruir o neutralizar a las fuerzas aéreas norteamericanas desplegadas en Guadalcanal y en las proximidades de Nueva Guinea, lo que provocó que algunas unidades aéreas embarcadas de la Marina Imperial desplegasen sus escuadrones en la tierra firme de Nueva Britania, abandonando sus portaaviones de origen, y llegasen incluso a colapsar la capacidad de la base de Rabaul. Todo ello ocasionó una mejora sustancial de la infraestructura de apoyo de la base, construyéndose en este período numerosos refugios para camuflar los aviones fuera de las pistas, en el interior de la jungla, y pasillos que unían éstos con las pistas de vuelo. Las acciones aéreas japonesas no tuvieron éxito, no obstante, y las fuerzas aéreas norteamericanas – *Navy* y *Air Corps* combinadas-, les infringieron enormes pérdidas, que llegaron incluso a provocar la caída en combate del propio almirante Yamamoto, al derribar cazas norteamericanos al avión en que se trasladaba desde Rabaul a Bougainville. Las bajas sufridas por las escuadrillas de la aviación del Ejército Imperial motivaron su retirada hacia el Oeste, permaneciendo únicamente en Rabaul algunos bimotores **Ki-46 Dinah** junto a los aviones de la Marina.

A principios de octubre de 1943 el despliegue de las unidades de aviación de caza de la Marina Imperial japonesa en Rabaul era la siguiente:

- 253° Escuadrón, recién transferido de la base de Saipán y equipado con casi un centenar de los nuevos **A6M5 Zero Mod. 52** y con toda su organización al completo.
- 204° Escuadrón, retirado de la base de Buin, en Bougainville, tras intensos combates y equipado parcialmente con algunos **A6M3 Zero Mod. 32**.
- Parte del 251° Escuadrón, equipado con algunos **A6M3 Mod.22** y algunos cazas nocturnos bimotores Nakajima **JN1 Irving**.

Teniendo conocimiento pleno del despliegue japonés en Rabaul, el Mando norteamericano dispuso que la 5ª Fuerza Aérea llevase a cabo una serie de acciones ofensivas destinadas a neutralizar la base y así, el 12 de octubre de 1943 una flota compuesta por 87 bombarderos pesados **B-24 Liberator**, 114 bombarderos bimotores **B-25 Mitchell**, 125 cazas Lockheed **P-38 Lightning** y 12 Bristol **Beaufighter** australianos atacó Rabaul. Solamente encontraron la oposición de 34 cazas **Zero** y sufrieron pocas bajas en consecuencia. Aunque tampoco destruyeron un gran número de aviones japoneses, las instalaciones en tierra e infraestructura resultaron muy dañadas.



Caza A6M5 Mod.52 Zero-Sen ZEKE de la Aviación Imperial, una de las versiones más avanzadas de este eficaz caza japonés

Preocupados por el giro que tomaban los acontecimientos, los japoneses cometieron una vez más el error táctico cometido por el almirante Yamamoto en la primavera de 1943 y decidieron reforzar Nueva Britania con más unidades aéreas embarcadas, esta vez procedentes de la 1ª División de Portaaviones (portaaviones *Shokaku*, *Zuikaku* y *Zuiho*). Estas unidades se vieron pronto empeñadas en algunos de los combates más espectaculares de toda la campaña del Pacífico.

Los ataques aéreos norteamericanos continuaron casi ininterrumpidamente hasta mediados de noviembre y disminuyeron sensiblemente la capacidad operativa de la base de Rabaul. Durante aproximadamente un mes –hasta el 15 de diciembre-, los americanos casi se olvidaron de Rabaul lo que proporcionó un corto respiro y permitió a los japoneses efectuar una ligera reorganización.

II. Se abandona la base aeronaval de Rabaul

El respiro proporcionado por la pausa en los ataques norteamericanos fue utilizado por el estado mayor de la 11ª Flota Aérea de la Marina Imperial, responsable de las operaciones aéreas en la zona de Nueva Britania, para reorganizar las escuadrillas de caza en Rabaul.

La retirada de Bougainville hizo que la totalidad del 201° Escuadrón se incorporase a Rabaul, lo que permitió agrupar todos los cazas **Zero** disponibles en una sola unidad operativa, que se denominó “*Escuadrón de Rabaul*”. Los aviones utilizados eran esencialmente los nuevos **A6M5 Mod.52**, si bien también había algunos modelos más antiguos como los **A6M3 Mod. 22** y **A6M2 Mod. 21**.

A partir del 15 de diciembre, coincidiendo con las operaciones de asalto anfibio norteamericanas en la península de Arawa, el 26 de diciembre en Cabo Gloucester y, ya en enero de 1944, en la Bahía de Jackinot, la 5ª Fuerza Aérea norteamericana reinició las acciones de bombardeo contra Rabaul, tanto con formaciones de **B-24** a alta cota, como con cazas de diverso tipo –**F-4 Corsair**, de los *Marines*, **P-38** de la *USAAF*, y **P-40** neozelandeses-, en ataques en vuelos rasantes. La batalla aérea más cruenta tuvo lugar precisamente el 24 de diciembre de 1943, sufriendo los japoneses cuantiosas pérdidas que motivaron la retirada de casi 40 pilotos de los escuadrones 201 y 251, a causa de la falta de aviones suficientes.



El crucero japonés Chikuma resultó hundido en la bahía de Rabaul en noviembre de 1943

A lo largo de enero y febrero de 1944 los combates se caracterizaron por la continuidad de las acciones de bombardeo aliadas contra Rabaul, si bien los japoneses llevaron a cabo una serie de incursiones esporádicas, e igualmente ineficaces, contra las cabezas de desembarco en Cabo Gloucester y la Bahía de Jackinot. La situación de casi total dominio del aire por parte norteamericana no sufrió menoscabo alguno, a pesar de que a finales de enero se enviaron a Rabaul, como refuerzo, casi todos los aviones de la 2ª División de Portaaviones (portaaviones *Junyo*, *Hiyo* y *Ryuho*) con un total de 69 cazas

Zero, 36 bombarderos en picado Aichi **D3A2 Val** y 27 aviones torpederos Nakajima **B5N2 Kate**.

Tras los ataques de los portaaviones norteamericanos contra la base naval retrasada de Truk, en el archipiélago de las Carolinas, a finales de febrero de 1944, la Marina Imperial japonesa decidió abandonar Rabaul a su suerte, rectificando el perímetro defensivo sobre la línea definida por las islas Carolinas, y las Marshall, apoyadas en la punta más occidental de Nueva Guinea.

En Rabaul quedaron una quincena, más o menos, de cazas **Zero**, junto con 4 cazas bimotores **Irving** del 251º Escuadrón, en principio fuera de servicio, un bimotor de reconocimiento **Dinah** abandonado, de la Aviación Imperial, y ocho hidroaviones monomotor Aichi **E13A Jake**, junto con cerca de medio centenar de pilotos, en su mayoría inexpertos.



*Caza bimotor japonés Nakajima JINI Irving, la réplica nipona del Messerschmidt Me-110 alemán
 (Museo Smithsonian, Washington)*

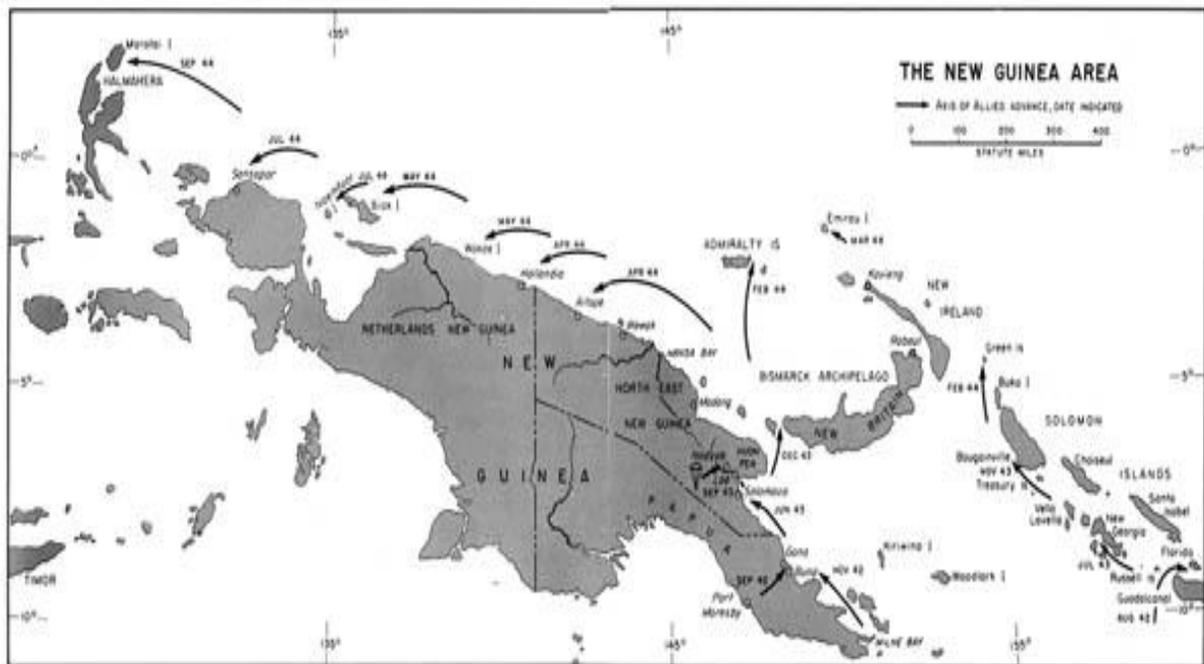
El abandono de Rabaul no pasó desapercibido a la inteligencia aliada y desde primeros de marzo de 1944, Rabaul dejó de ser un problema para el Mando norteamericano.

III. Comienza la guerrilla aérea (marzo de 1944-septiembre de 1945)

La situación en Rabaul no era precisamente muy esperanzadora ya que la única comunicación con la base logística retrasada de Truk se realizaba mediante hidroaviones que llevaban a cabo sus vuelos bien al anochecer o con las primeras luces del amanecer con objeto de escapar de las patrullas de caza norteamericanas. Escaseaban, sobre todo,

las piezas de repuesto y munición para los aviones, pese a lo cual el Mando japonés decidió seguir manteniendo una presencia mínima en Rabaul con la finalidad de llevar a cabo misiones de reconocimiento y vigilancia de los movimientos norteamericanos.

En Rabaul, los japoneses lograron formar una fuerza de unos 1.200 mecánicos y especialistas que organizaron la recuperación de todas aquellas piezas de recambio y repuestos procedentes de los aviones dañados o accidentados que se encontraban por doquier. Asimismo se consiguió poner a punto un taller de soldadura en el que se fabricaban piezas y componentes de nivel elemental. Dado que se disponía de considerables depósitos de gasolina de aviación, ubicados en refugios enterrados, era posible garantizar el cumplimiento de misiones de reconocimiento. Al mismo tiempo se organizó una brigada de obras integrada por casi 3.000 hombres, encargados de mantener permanentemente en servicio las pistas de vuelo, con lo cual se completaban las posibilidades de utilización de la base.



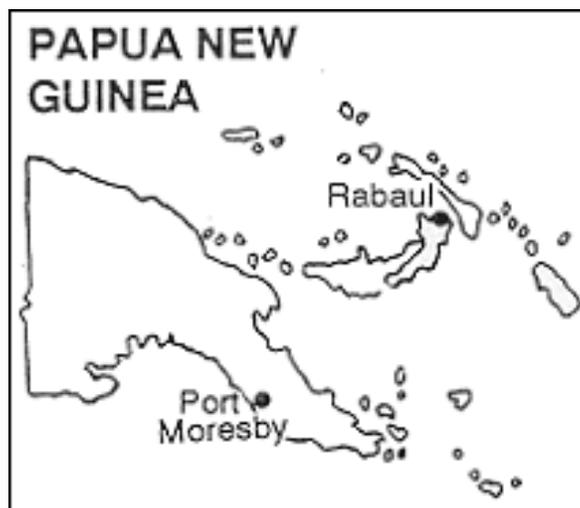
séptimo caza pilotado por un piloto veterano, que llevaron a cabo vuelos de adiestramiento sobre el N. de la isla. En ocasiones se produjeron encuentros esporádicos con patrullas de cazas *Corsair* de los *Marines*, con diversa fortuna, resultando derribados no menos de dos *Zero*, pero derribando también los japoneses a un **PBJ** –versión de reconocimiento del bombardero bimotor **B-25** para los *Marines*-, sobre el puerto de Rabaul. Uno de los escuadrones norteamericanos de *Corsair* que se distinguió en los combates sobre Rabaul fue el escuadrón *Black Sheep*, al mando del famoso y controvertido Mayor Pappy Boyington.

Además de las misiones de reconocimiento y vigilancia, a lo largo de la primavera de 1944 se realizaron algunas misiones de apoyo táctico y ataque al suelo en beneficio del 17º Ejército que continuaba resistiendo en Bougainville contra las fuerzas aliadas. Por otra parte, los hidroaviones *Jake* llevaron a cabo misiones de ataque nocturno contra las lanchas torpederas norteamericanas PT que patrullaban a lo largo de las rutas que llevaban a Rabaul.

Como consecuencia de esta actividad irregular, ciertamente no esperada por el Mando aliado, que creaba una gran incertidumbre y peligro permanente en la zona, la aviación norteamericana volvió a llevar a cabo de nuevo acciones de bombardeo sobre Rabaul –distrayendo, en suma, fuerzas aéreas importantes de otros teatros-, si bien los ataques tomaron un carácter de acciones de instrucción y adiestramiento más que de carácter propiamente operativo, convirtiéndose la isla entera de Nueva Britania en un inmenso polígono de tiro y ejercicios con fuego real, llevándose a cabo todo tipo de experiencias con nuevos tipos de bombas y municiones.

Para hacer frente a este retorno inesperado de la actividad aérea norteamericana, los japoneses decidieron mantener un muy bajo perfil de actividad a lo largo de los meses de julio y agosto de 1944, reiniciando las actividades ofensivas, sin embargo, a partir del 15 de septiembre, con una acción de ametrallamiento a muy baja cota de la base aérea norteamericana de Los Negros. Aunque este ataque no tuvo repercusiones importantes señaló, en alguna forma, el retorno a la actividad de lo que quedaba de la 11ª Flota Aérea de la Marina Imperial.

A consecuencia de este hecho, una vez más la *US Navy* tuvo que reconsiderar la situación y volvió a lanzar sus ataques experimentales contra Rabaul empleándose por primera vez, durante octubre de 1944, los que fueron uno de los antecedentes de los futuros misiles teleguiados, desde cazabombarderos *Avenger*, si bien sin excesivo éxito, capturando los japoneses incluso uno de estos misiles que no hizo explosión, y procediendo a reenviarlo inmediatamente a la base de Truk a bordo de uno de los dos cazas *Irving* que aún estaba en Rabaul.



En noviembre de 1944 se utilizó por primera vez una versión biplaza del caza **A6M2 Mod.21** que había sido ingeniosamente desarrollada en los talleres casi artesanales de Rabaul, para llevar a cabo misiones de reconocimiento e informar casi en tiempo real mediante un transmisor Morse colocado en el puesto trasero. Esta versión biplaza del **Zero** no tenía nada que ver con el biplaza de entrenamiento –**A6M2 K-**, construido en Japón por Hitachi, y solamente disponía de instrumentos y cabina de pilotaje en el asiento anterior. Coincidiendo con la realización de una misión de reconocimiento sobre las islas del Almirantazgo –al noroeste de Rabaul-, dos cazas **A6M5** escoltaron a un **A6M2** biplaza armado con dos bombas de racimo de 60 kg. y atacaron nuevamente la base de Los Negros.

El ataque cogió totalmente desprevenidos a los norteamericanos, en parte porque el frente se hallaba ya a algunos miles de kilómetros al oeste y en parte porque nadie esperaba un nuevo ataque contra Los Negros. Los daños provocados fueron limitados – dos aviones destruidos y varios heridos-, pero sirvieron para provocar una violenta reacción norteamericana y durante al menos casi dos semanas, se llevaron a cabo acciones de bombardeo masivo de Rabaul a cargo de más de 50 bombarderos pesados **B-24 Liberator**, que si bien produjeron diversos daños materiales de consideración, solamente destruyeron dos cazas **Zero** en el suelo.

A principios de diciembre de 1944 los cazas norteamericanos destacados en la cercana isla de Nueva Irlanda, abandonaron su base siendo sustituidos por escuadrones de la **RNZAF** neozelandesa, equipados con cazas **Corsair**, que iniciaron actividades de ataque al suelo contra Rabaul, mediante patrullas de caza libre de dos aviones cada una, armados con bombas de 1.000 libras. En enero de 1945 los neozelandeses derribaron a uno de los escasos **A6M2** biplaza construidos, pero a mediados del mismo mes sufrieron la pérdida de ocho **Corsair**, unos a causa de la acción de la defensa antiaérea de Rabaul, y otros debido a accidentes.

Hacia finales de febrero de 1945 los japoneses habían logrado poner en condiciones de vuelo a dos de los aviones torpederos **B5N2 Kate**, que habían quedado abandonados en la isla. La idea del Mando japonés de Rabaul era la de emplear los aviones torpederos contra las unidades navales norteamericanas que surcaban las aguas cercanas a la isla, decidiendo atacar prioritariamente a los portaaviones que se pusieran al alcance.

Así, en la noche del 28 de febrero de 1945, los dos **Kate** emprendieron el vuelo para atacar a dos portaaviones de escolta norteamericanos que habían sido identificados en la base de Seadler Harbor, a algo más de 500 kms. de Rabaul, por uno de los **Zero** biplaza. Los aviones torpederos consiguieron llegar al objetivo sin problemas, con total ignorancia de los norteamericanos, y torpedearon a los supuestos “portaaviones”, que, en la obscuridad de la noche, resultaron ser dos muelles de gran carena –*Dry Docks* ABSD-4 y ABSD-2-, para efectuar reparaciones en campaña, que fueron severamente dañados. A pesar del escaso resultado, el ataque fue un completo éxito desde el punto de vista del planeamiento y los japoneses creyeron haber hundido, de hecho, a dos portaaviones norteamericanos.



Esta acción selló el final de las acciones ofensivas de la 11ª Flota, no obstante, y en los meses sucesivos las únicas misiones llevadas a cabo por las exiguas fuerzas que subsistían en Rabaul fueron acciones de reabastecimiento y aprovisionamiento de las tropas japonesas, que aún combatían en la jungla de Bougainville. Fueron los hidroaviones **Jake** los que llevaron sobre todo estas misiones, en las que principalmente se transportaban medicinas.

Con todo, a mediados de julio de 1945 los especialistas de la Marina, en Bougainville, consiguieron poner a punto, con gran esfuerzo y grandes dotes de

imaginación, un caza **Zero A6M3 Mod.22** que había sido abandonado casi un año antes y en contacto con la base de Rabaul, se logró disponer de un piloto que lo trasladó finalmente a Rabaul.

IV. Acto Final

A principios de agosto de 1945 el Mando japonés en Rabaul disponía todavía de tres cazas **Zero**, un bimotor de reconocimiento **Dinah**, un avión torpedero **Kate** y dos hidroaviones **Jake**, todos ellos en servicio y plenamente operativos, aunque este hecho no tuvo ninguna consecuencia operativa.

Japón capituló el 15 de agosto de 1945 y consecuentemente en Rabaul se suspendieron todas las actividades tácticas. La rendición oficial de la base no tuvo lugar, sin embargo, hasta el 6 de septiembre de 1945, a bordo del portaaviones británico **HMS Glory**, anclado al efecto en Simpson Harbour, firmándose la capitulación de los casi 100.000 soldados japoneses todavía presentes en la zona noreste de Nueva Britania.

Aun así el acto final de la guerra del Pacífico en Rabaul no tuvo lugar hasta el 18 de septiembre, cuando los tres cazas **Zero** disponibles y el bimotor **Dinah** volaron, escoltados por 16 cazas **Spitfire** de la **RAAF** australiana, hasta la base de Jackinot Bay para entregarse al Mando aliado. Casi un mes más tarde –el 14 de octubre de 1945–, el torpedero **Kate** voló igualmente a Jackinot, escoltado por 16 cazas **Corsair** neozelandeses. La campaña en el Sudeste asiático había acabado realmente. Durante casi dos años un puñado de eficientes pilotos y mecánicos de la Marina Imperial japonesa habían mantenido en servicio, prácticamente con medios de fortuna, una serie de aviones de combate con los que, si bien no habían infringido graves daños al enemigo, si habían contribuido a mantener su incertidumbre y a distraer una parte considerable de su esfuerzo aéreo, que posiblemente hubiera sido más necesario en otros teatros. Muy probablemente Rabaul contribuyó a retrasar el fin de la guerra y a que, después de todo, el Mando norteamericano considerase que no había otra alternativa que el empleo del arma nuclear a fin de evitar una costosísima campaña con graves pérdidas de vidas humanas si se quería derrotar convencionalmente a Japón.

Gráficos adicionales



Lanchas de desembarco en rumbo a la Bahía de Humboldt (Operación *Reckless*), en abril de 1944. El buque abriendo fuego al fondo es el crucero ligero USS *Boise* (CL-47).

(Army Signal Corps Collection, U.S. National Archives)



Tropas australianas combatiendo en Nueva Guinea con apoyo de carros ligeros M-3 *Stuart*

(George Silk)



Desembarco de los *Marines* en el Cabo Gloucester (26 diciembre 1943). (National Archives)

Bibliografia

- Dexter, David (1961). [*Volume VI – The New Guinea Offensives. Australia in the War of 1939–1945.*](#) Canberra: [Australian War Memorial](#). Retrieved 2006-12-16.
- Drea, Edward J. (1998). *In the Service of the Emperor: Essays on the Imperial Japanese Army*. Nebraska: University of Nebraska Press. [ISBN 0-8032-1708-0](#).
- Gailey, Harry A. (2004). *MacArthur's Victory: The War In New Guinea 1943-1944*. New York: Random House. ISBN.
- Leary, William M. (2004). *We Shall Return!: MacArthur's Commanders and the Defeat of Japan, 1942-1945*. University Press of Kentucky. [ISBN 081319105X](#).
- McCarthy, Dudley (1959). [*Volume V – South–West Pacific Area – First Year: Kokoda to Wau. Australia in the War of 1939–1945.*](#) Canberra: [Australian War Memorial](#). Retrieved 2006-12-16.
- Taafe, Stephen R. (2006). *MacArthur's Jungle War: The 1944 New Guinea Campaign*. Lawrence, Kansas, U.S.A.: University Press Of Kansas. [ISBN 0700608702](#).
- Zaloga, Steven J. *Japanese Tanks 1939-45*. Osprey, 2007. [ISBN 978-1-84603-091-8](#).
- Hungerford, T.A.G. (1952). *The Ridge and the River*. Sydney: Angus & Roberston. Republished by Penguin, 1992; [ISBN 0-143-00174-4](#).
- Nelson, Hank. ["Report on Historical Sources on Australia and Japan at war in Papua and New Guinea, 1942-45"](#). Retrieved 2006-12-13.
- [The Campaigns of MacArthur in the Pacific, Volume I](#). Reports of General MacArthur. [United States Army Center of Military History](#). Retrieved 2006-12-08.
- ["Japanese Operations in the Southwest Pacific Area, Volume II - Part I"](#). [United States Army Center of Military History](#). Retrieved 2006-12-08. Translation of the official record by the Japanese Demobilization Bureaux detailing the Imperial Japanese Army and Navy's participation in the Southwest Pacific area of the [Pacific War](#).
- Anderson, Charles R.. [Papua](#). World War II Campaign Brochures. Washington D.C.: [United States Army Center of Military History](#). CMH Pub 72-7.
- Drea, Edward J.. [Papua](#). World War II Campaign Brochures. Washington D.C.: [United States Army Center of Military History](#). CMH Pub 72-9.