

EL ANILLO DE LA ABUELA*

Por Perry Ball

Esta es la historia de dos soldados que amaron a la misma mujer. Esa mujer es mi madre, Martha L. Jenks Ball. Uno de estos hombres fue el Teniente William R. Baird, piloto de la Fuerza Aérea 15° de los Estados Unidos en Europa durante la Segunda Guerra Mundial. El otro hombre fue mi padre, el Sargento Wilbur P. Ball, un ametrallador de la División 25° de Infantería en el Pacífico Sur, durante la misma guerra.

Primer Amor

Bill y Martha fueron a la escuela secundaria DeKalb Township en DeKalb, Illinois. Se pusieron de novios en el otoño en que Bill cursaba su último año y Martha, el tercero. El tenía 17 años y ella 15. El se recibió en 1941 y trabajó durante un año en una compañía de empaque de lácteos en DeKalb. Luego, en el otoño de 1942, comenzaron la universidad juntos en el Colegio para Maestros de Northern Illinois (ahora, la Universidad del Norte del Estado de Illinois). Bill y Martha eran miembros del grupo de jóvenes en la Iglesia de la Primera Congregación de DeKalb. Bill tenía voz de bajo y cantaba en el coro de la iglesia. Siempre salían juntos los domingos por la tarde, generalmente para asistir a los programas de jóvenes en la iglesia y después iban a la casa de Martha en la calle Harrison 132, donde atacaban la heladera. También iban a la casa de Bill que quedaba a diez cuadras en la Calle South First 708. Como Bill no tenía auto, caminaban mucho.

El 7 de diciembre de 1941, cuando fue atacada la base Pearl Harbor, un grupo de jóvenes se encontraba reunido en casa de Martha. Todos los jóvenes presentes sabían que muy pronto serían convocados al servicio militar. Y así fue que durante los dos años siguientes, casi todos los muchachos de la comunidad que no tenían impedimentos físicos se enlistaron o fueron convocados a las filas militares. Sólo quedaron tres hombres en el grupo de jóvenes. La Escuela para Maestros pronto se convirtió en un colegio de mujeres con algunos hombres que habían sido exceptuados por alguna causa especial o por algún impedimento físico. Bill se unió voluntariamente a la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos en marzo de 1943. Bill y Martha se escribieron casi a diario por el resto del tiempo en que él permaneció en servicio.

Antes de entrar al ejército, Bill tenía la apariencia de un muchacho de carácter apacible, usaba anteojos y era un poco encorvado. Durante su entrenamiento se deshizo de los anteojos para estar capacitado para enlistarse en un programa para pilotos. De alguna manera se las ingenió para pasar el examen físico para volar con "visión" normal. Luego completó un año y ocho meses de entrenamiento, incluyendo la instrucción preparatoria de vuelo, la instrucción de vuelo inicial, vuelo básico y vuelo avanzado para volar aviones bimotores. Bill fue puesto en servicio como Subteniente del Ejército de los Estados Unidos y recibió las alas de plata de piloto al terminar el curso de vuelo avanzado en Columbus, Mississippi, en marzo de 1944.

La Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos no sólo formó a Bill como piloto y oficial, sino que también hizo de él un verdadero hombre. El 17 de marzo de 1944, después de haber terminado su entrenamiento como piloto, Bill regresó a casa con licencia temporaria junto a su amigo George. Martha quedó sorprendida ante la nueva

* Publicado en *De Sur a Norte. Perspectivas Sudamericanas sobre Estados Unidos. La Segunda Guerra Mundial*. Vol. 6, Nro. 11, Fundación Centro de Estudios Americanos, págs. 127-162.

aparición de Bill: su erguida postura militar, la mayor seguridad en sí mismo y su notoria madurez hicieron que Martha quedara más enamorada que nunca. Lo encontró mucho más buen mozo sin sus anteojos y con el uniforme de la Fuerza Aérea del Ejército.

El padre de Martha, Ira J. Jenks, dejaba que Bill manejara su Buick Especial 1939 mientras estaba de licencia. Se trataba de un Buick gris oscuro de cuatro puertas, que era el auto de la familia y el orgullo de Ira. Y a pesar de que Bill nunca había conducido un auto, Ira le prestaba el suyo. "Si Bill puede volar un B-24", decía, "puede conducir mi Buick". Así fue que la primera noche de su licencia, Bill condujo el auto y le regaló a Martha sus alas de piloto. También chocó el auto con el fondo del garaje cuando la llevó de regreso esa noche. Afortunadamente, el Buick estaba construido al estilo de un camión de hoy y no hubo daños ni para el auto ni para el garaje. Esa noche, Martha escribió en su diario: "Hoy Bill volvió a casa. Me regaló sus alas. Chocó el auto".

El 18 de marzo Bill y su amigo George llevaron a Martha y a su amiga Rachel al baile de Damas del colegio. Bill partió el 22 de marzo para un entrenamiento de transición en Maxwell Field, cerca de Montgomery, Alabama. Después entró a formar parte de la tripulación en Massachussets como copiloto de un B-24, un bombardero de cuatro motores. Martha usó las alas prendidas en sus blusas o sacos durante todos los días en que Bill estuvo en servicio. Se escribían casi todos los días.

El 23 de julio de 1944 Bill regresó a casa con licencia temporaria, justo antes de unirse a su grupo para ir a Europa. Fue entonces cuando le propuso matrimonio a Martha y ella aceptó. Acordaron en casarse tan pronto él volviera del servicio militar. El 25 de julio de 1944 Bill le regaló a Martha un anillo de diamantes como anillo de compromiso. Lo compró en la joyería J.D. Peacock, que quedaba en la esquina de las calles State y Monroe en Chicago, el mismo lugar en el que el padre de Martha había comprado el anillo de compromiso de su madre en 1915. Bill le entregó el anillo mientras estaban sentados en un banco de plaza en Chicago sobre la costa del lago Michigan. A cambio, Martha le regaló su anillo de graduación.

La madre de Bill, Edna Baird, su tía Barbara Minard y Martha fueron a despedirlo a la estación de trenes de Chicago cuando llegó el momento de partir. Bill iba a reunirse con su grupo y terminar con los preparativos antes de viajar al extranjero. En la estación, Bill compró gardenias para Martha, su madre y su tía. Abrazó a su madre y a Martha, y les pidió que cuidaran una de la otra. "Mamá, cuida a Martha" dijo, y "Martha, cuida a mamá". Bill besó a Martha y subió al tren, y esa fue la última vez que se vieron.

La Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos asignó al grupo de Bill al escuadrón de Bombardeo 764, del Grupo de Bombardeo 461, del Ala de Bombardeo 49, de la Fuerza Aérea 15. El piloto Carl J. Schultz y Bill volaron sus B-24 a Italia vía Trinidad, Brasil, Senegal, Marruecos, Argelia y Túnez, y en agosto de 1944 arribaron a los campos de Torretta cerca de Cerignola, Italia. El 31 de agosto de 1944 fueron formalmente asignados al Grupo de Bombardeo 461 y el 2 de septiembre, al Escuadrón de Bombardeo 764. Más tarde se los conoció como Grupo Número 3-1.

Los miembros del grupo debían volar 35 misiones antes de que se les permitiera tomar licencias rotativas. Bill completó la mitad de las misiones y fue ascendido a piloto a fines de diciembre de 1944. Ascendió a Teniente Primero en enero de 1945. El 24 de febrero de ese año se enteró de que Ira J. Jenks, el padre de Martha, había fallecido de un tumor cerebral. Bill se ofreció voluntariamente para realizar misiones extras y así poder volver a casa para acompañar a la familia Jenks. En su última carta les decía que tenía que completar cinco o seis misiones más para poder volver.

Bill voló su última misión, la número treinta y tres, el 23 de marzo de 1945. El Grupo de Bombardeo 461 estaba llevando a cabo su Misión Número 200, que consistía en bombardear la muy protegida Refinería de Petróleo Kagran, a ocho kilómetros al noreste de Viena, Austria. Viena era uno de los objetivos más temidos ya que se sabía

que tenían apostados 324 cañones antiaéreos en la vecindad y otras unidades antiaéreas móviles en los caminos que llevaban a la ciudad. Bill y su grupo volaban el "Miss Kay", o Avión No. 5, uno de los 19 aviones originales asignado al Escuadrón de Bombardeo 764.¹ El grupo original, liderado por el Teniente Primero James A. Spencer, ya había completado las 35 misiones y había regresado a los Estados Unidos. Este grupo estaba compuesto por seis miembros del grupo original de Bill y cuatro miembros asignados en forma temporaria provenientes de otros grupos.²

El Grupo de Bombardeo 461 seguía a los Grupos de Bombardeos 451 y 484 que sobrevolaban las unidades antiaéreas y la Refinería. La visibilidad era buena y las bombas de 50 libras se lanzaron visualmente sobre los objetivos. Sin embargo, la misión fue parcialmente exitosa y obtuvo un puntaje de 19.6 por ciento. Tal vez esto se debió a que el Primer Teniente Robert Rosulek, el bombardero líder en el Avión No. 19, fue herido en el brazo justo antes de lanzar las bombas. De los treinta B-24 que volaban, trece fueron alcanzados por fuego antiaéreo. Sólo un B-24 fue derribado: el "Miss Kay".

El B-24 de Bill volaba a una altura de 25.000 pies en Posición Número Tres, a la izquierda y detrás del avión que encabezaba la escuadrilla, o en Posición Número Uno en el Vuelo A. El bombardero Teniente Segundo Edgard T. Wenzlik había lanzado sus bombas sobre el objetivo, y Bill estaba retirándose cuando la aeronave recibió un disparo directo en el motor número 2 del ala izquierda. La fuerza de la explosión destruyó totalmente el motor dejando un agujero de más de dos metros en el ala donde el motor había estado. La explosión también inició un fuego en el ala izquierda, probablemente alimentado por el tanque de combustible impactado. El fuego antiaéreo penetró en el fuselaje de la nave e impactó el panel de control del bombardero y el regulador de oxígeno en el lado derecho del compartimiento de proa. Bill y su copiloto, el Teniente Segundo Dwight B. Olson, perdieron momentáneamente la conciencia debido a la conmoción producida por la explosión.

Cuando Bill recobró el conocimiento, evaluó rápidamente el daño del ala en llamas y gritó tres veces por el intercomunicador: "Salten". Le preocupaba que el ala izquierda dañada pudiera desprenderse, de modo que él y el copiloto Olson pusieron el motor al mínimo, dejando que la aeronave planeara, descendiera y quedara detrás de la formación. El ametrallador lateral derecho y operador de radio Sargento Primero John G. Forster, el ametrallador lateral izquierdo e ingeniero auxiliar de vuelo Sargento Primero John W. Rice, el ametrallador de la torrecilla esférica Sargento Primero William R. Vaitkunas y el ametrallador de cola Sargento Primero Marlin R. Smith, treparon por las ventanas donde se ubican las ametralladoras laterales a cada lado del fuselaje. Un Teniente Coronel del Ejército que había sido autorizado para acompañar el vuelo los siguió a través de una de las mismas salidas.

El ametrallador de la torrecilla de proa Sargento William F. Sanders y el bombardero Wenzlik abandonaron el avión por las puertas de las ruedas delanteras de aterrizaje. El ametrallador de la torrecilla de proa Sanders golpeó las puertas para abrirlas y pudo saltar. El bombardero Wenzlik lo siguió.

El ametrallador de la torrecilla superior Sargento Glenn A. Sliger tiró de la palanca para soltarse de su asiento y cayó al piso. Se levantó y pudo saltar por las puertas del compartimiento de las bombas. El navegador Teniente Primero Richard C. Davis, que se había arrastrado por el canal que va desde el compartimiento de la nariz hacia el compartimiento de vuelo y el compartimiento de las bombas, se corrió para dejar pasar a Sliger. El navegador Davis podía oler la gasolina, pero desde su posición cerca del compartimiento de bombas no alcanzaba a ver el daño en el ala izquierda, ni que ésta se estuviera quemando, de modo que no tenía apuro en saltar. En ese momento, la aeronave dio un cuarto de vuelta a la izquierda y pareciendo que iba a comenzar a girar, así que el navegador Davis saltó por las puertas abiertas del compartimiento de bombas.

Bill seguía tratando de mantener el control de la nave, que perdía altura. Ordenó al copiloto Olson que se dirigiera a las puertas del compartimiento de bombas. Olson obedeció y estaba listo para saltar cuando miró hacia atrás y vio que Bill ya había soltado los controles de compensación y estaba tratando de soltarse de su asiento. Entonces el copiloto Olson saltó. Fue el último hombre en ver a Bill.

En ese momento el “Miss Kay” cayó en picada y explotó en el aire a unos 5.000 pies. Pedazos de metal volaron cerca del copiloto Olson y del bombardero Wenzlik mientras que aún estaban en el aire, arrancando partes del paracaídas del bombardero Wenzlik. La parte principal del fuselaje comenzó a girar despacio. Pasó girando cerca del navegador Davis y luego cayó y se incendió en los bosques a una milla al este del pueblo de Schoenfeld. La otra parte del fuselaje cayó en los bosques de Viena e inició un incendio. El ala y parte de la cola cayeron en medio de campo abierto, un cuarto de milla al este de donde el bombardero Wenzlik y el navegador Davis habían tocado tierra.³ Al caer a tierra, los nueve miembros de la tripulación de Bill y el Teniente Coronel del Ejército fueron capturados por soldados del Ejército Alemán, granjeros y niños de colegio, y llevados a una prisión cerca del campo de aviación Aspern en las afueras de Viena. El bombardero Wenzlik perdió sus botas y se lastimó la rodilla porque su paracaídas no abrió hasta unos segundos antes de tocar tierra. El copiloto Olson se lastimó la pierna al saltar del avión. Perdió la conciencia al caer y permaneció inconsciente al tocar tierra. Cuando volvió en sí tenía a un oficial alemán parado a su lado. El oficial alemán sostenía la chapa de identificación con el nombre de Bill y le preguntó: “¿Lo conoces?” El copiloto Olson dijo: “Sí” y el oficial le respondió “Está muerto”.

El jefe de la gendarmería local reportó que el cuerpo de Bill había sido hallado a 100 metros de la parte principal del avión y que su paracaídas estaba cerrado. Su cuerpo no mostraba heridas visibles, pero tenía rotos muchos huesos de las piernas a causa de la caída. Soldados alemanes de la SS enterraron el cuerpo de Bill en la esquina sudoeste del cementerio civil en el pueblo de Schoenfeld, Austria. La tumba quedó marcada con una simple cruz de madera sin marca alguna.

Aparentemente, uno de los dos tanques de gasolina del ala izquierda se habría abierto y al dejar caer la gasolina del avión sobre el fuego, habría causado la explosión. La fuerza centrífuga causada por el lento rotar de la parte principal del fuselaje habría dificultado el escape de Bill. Pareciera que finalmente Bill habría podido salir o tal vez fue despedido del avión, pero seguramente no pudo abrir su paracaídas porque estaba muy cerca del suelo. Más adelante el bombardero Wenzlik escribió: “ese día Bill había ido más allá del ‘llamado del deber’ para tratar de evitar que la nave girara, intentando nivelarla y así dándonos, a nosotros nueve, el tiempo para saltar”.

La tripulación de Bill quedó presa en el campo de aviación Aspern de Viena durante cinco días. Los nueve miembros de la tripulación, el Coronel del Ejército y otros seis aviadores fueron enviados a una estación de trenes en Viena y embarcados en un tren civil hacia un centro de interrogación alemán en Mainburg, Alemania, donde fueron interrogados durante cinco días. El 10 de abril los llevaron a un campo de prisioneros de la Fuerza Aérea alemana llamado Stalag Luft VII A, cerca de Moosburg, Alemania. El 29 de abril fueron liberados por un grupo de vanguardia del Teniente General George S. Patton del Tercer Ejército de los Estados Unidos.⁴

En septiembre de 1948, cinco miembros del Comando de Registro de Tumbas de los Estados Unidos descubrieron la tumba de Bill y su cuerpo fue llevado temporariamente al Cementerio Militar de los Estados Unidos Neuville-en-Condroz, en Bélgica, nueve millas al sudoeste de Liege, Bélgica. En agosto de 1949, fue transportado al Cementerio Fairview en DeKalb. La búsqueda de la tumba fue complicada por el hecho de que el lugar del accidente y el cementerio estaban en la zona de Austria ocupada por los soviéticos.

La Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos entregó a la madre de Bill, la Sra. Edna M. viuda de Baird, la Distinción Cruz de Vuelo, la Medalla del Aire con tres ramos de Hojas de Roble y el Corazón Púrpura, a título póstumo. También estaban presentes su abuela, la Sra. Elsie Minard, y su tía, la Srta. Barbara Minard. La mención en la Distinción Cruz de Vuelo decía: “El valiente liderazgo, la destreza profesional y la incondicional devoción al deber que manifestara el Teniente Baird reflejan su alta consideración sobre sí mismo y sobre las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos”.

La primera vez que Martha supo que Bill estaba desaparecido fue el 6 de abril. El 1 de mayo el correo le devolvió algunas cartas que ella le había escrito. Tenían el sello de “desaparecido”. El 22 de mayo se enteró de que un miembro de su tripulación se encontraba a salvo, y el 23 de mayo supo de dos más. El 2 de junio escribió en su diario: “Aún no hay noticias de Bill. Estamos recibiendo noticias del resto de la tripulación. No comprendo por qué no hay noticias de Bill. Se hace tan difícil la espera”. La tarde del 4 de junio llegó un telegrama oficial anunciando que Bill había muerto el 23 de marzo. Ese día Martha escribió en su diario: “Fue un gran shock, sin embargo casi lo estaba esperando. Tanto que quería que volviera, pero supongo que pasó lo que debía pasar”. Martha dejó su pérdida de lado y siguió adelante. Al día siguiente escribió en su diario: “Hoy fue un gran día para mí. Estaba decidida a seguir adelante, pese a todo”.

A fines de junio una prima de Martha, Eleanor Miller la invitó a viajar junto a ella, su marido y sus dos pequeños hijos a Saratoga Springs en New York. El 4 de julio Martha visitó al Sargento John W. Rice y a su esposa Lucille en Mt. Vernon, New York. John y Lucille la llevaron a pasear por la ciudad, la llevaron a comer, la llevaron a shows, a Times Square y al edificio Empire State. John también le contó sobre el tiempo que compartió con Bill y sobre los detalles del último vuelo.

Segundo Amor

Martha se graduó en el Colegio para Maestros del Norte del Estado de Illinois en junio de 1946. Luego enseñó economía doméstica durante un año en el Colegio Secundario de Minooka en el pequeño pueblo de Minooka, Illinois. Salió con varios muchachos de DeKalb y de Minooka, pero no podía encontrar a nadie que pudiera reemplazar a Bill.

En junio de 1947 Martha y otras nueve maestras de la escuela de Illinois, todas solteras, decidieron anotarse en un programa de economía doméstica para graduados que se dictaba en verano en la Universidad de Agricultura y Mecánica de Colorado, que ahora es la Universidad Estatal de Colorado, en Fort Collins, Colorado. Al llegar se dieron cuenta de que en el campus había ocho hombres por cada mujer y Martha tuvo más invitaciones de las que podía imaginar. Miles de soldados habían regresado de la guerra y muchos habían aprovechado el “Proyecto GI” para asistir a clases. Fue así como conoció a Wilbur Ball, en una cita a ciegas.

Wilbur nació y creció en una granja donde se cosechaba trigo y criaba ganado en las praderas cerca de Briggsdale, Colorado. Asistía a la Universidad A&M de Colorado cuando fue enlistado en el Ejército de los Estados Unidos el 13 de febrero de 1943. Completó 13 semanas de entrenamiento básico en Camp Robert en Paso Robles, California, y en julio de 1943 fue enviado a la isla de Guadalcanal en el Pacífico Sur como soldado reemplazante en la Sección de Ametralladoras Livianas del Pelotón de Armas, perteneciente a la Compañía G, del 2º Batallón, del 35º Regimiento, de la División 25º de Infantería.

Wilbur tenía una novia en Colorado a quien le había regalado su broche de la fraternidad de la universidad antes de partir para el entrenamiento básico. Pensaba continuar la relación cuando volviera a casa. Justo antes de que fuera enviado al exterior recibió la desmoralizante carta, conocida como “Querido Juan” donde le escribió para decirle que estaba comprometida con otro hombre que no había sido encontrado físicamente apto para enlistarse en las Fuerzas Armadas. Fue un duro golpe que no pudo llegar en peor momento, pero dio lugar a acontecimientos afortunados con el paso de los meses y los años.

Wilbur sirvió en Guadalcanal, Vella La Vella y Luzon Campaigns en el Pacífico Sur. Fue promovido a sargento y el 5 de febrero de 1945 recibió el mando de una Sección de Ametralladoras Livianas, el mismo día en que su compañía fue asignada a la Batalla de Lupao, que tuvo lugar en la Isla Luzon, Filipinas, del 2 al 8 de febrero de 1945.

El 35 Regimiento de la División 25° de Infantería había recibido la orden de tomar el pueblo de Lupao, que se encontraba entre la División y su avance hacia el este a la capital provincial de San José. San José era el punto donde los japoneses almacenaban municiones y provisiones, cabecera de ferrocarriles y principales autopistas usadas para transportar las fuerzas japonesas de la ciudad capital Manila al norte de la ciudad de Luzon. El jefe del Regimiento 35 fue informado de que el pueblo de Lupao estaba defendido por lo que parecía ser una compañía japonesa de infantería liviana. En realidad, estaba defendido por fuerzas de la 2° División Blindada Japonesa que reunía a dos compañías de tanques medianos, dos compañías de infantería móviles, una sección de artillería, un escuadrón de mantenimiento, ingenieros de combate y tropas de material de guerra.

La mañana del 6 de febrero la Compañía G recibió la orden de atacar una porción de la defensa japonesa del lado sur de Lupao. La posición japonesa estaba defendida por varios tanques japoneses medianos, camuflados y enterrados, varios nidos de ametralladoras, y un gran número de soldados con fusiles e ingenieros. La compañía G atacó a campo traviesa con morteros, ametralladoras, bazucas, granadas antitanques, fusiles y granadas y fueron repelidos con severas pérdidas. La Primera Sección de la Compañía G y la Sección de Ametralladoras Livianas fueron llevadas a una emboscada cuidadosamente preparada y fueron atrapados en fuego cruzado entre tres tanques camuflados y escondidos. El fuego de ametralladoras inmovilizaba a los hombres en la poco profunda zanja al costado del camino donde habían buscado reparo, y caían sobre ellos los balines de proyectiles “a tiempo” de los tanques de 47 milímetros que explotaban sobre sus cabezas dejando llover el shrapnel. No había dónde correr y ni lugar donde esconderse, y pronto la zanja estaba cubierta de un extremo al otro por muertos y heridos.

Wilbur se arrastró al fondo de la barrosa zanja, encontró un tablón de madera que había sido utilizado por los filipinos para cruzarla, lo echó sobre sus hombros como protección y se hundió en el barro. Sin duda que el tablón le salvó la vida y lo protegió de heridas graves. Sin embargo no era lo suficientemente ancho como para cubrirle toda la espalda, así que fue herido en el hombro por fragmentos de proyectiles de 47 milímetros que le dieron en la parte de la espalda que quedaba expuesta.

Después de un momentáneo cese en el fuego, el tanque que estaba directamente en frente de la Sección de Ametralladoras Livianas comenzó a trepar fuera de su posición enterrada con la aparente intención de usar una de sus orugas para aplastar a los hombres en el barro a lo largo de la zanja. Uno de los hombres de la Compañía G de bazucas aprovechó la temporaria interrupción de fuego del tanque que salía de su posición. El frente del tanque estaba elevado y sus cañones apuntaban hacia arriba.

Entonces el hombre de la bazuca se arrastró a la posición más cercana al tanque japonés y disparó una bazuca contra las ruedas de los bogies del tanque. El disparo rompió una rueda o una oruga al tanque, que quedó inmovilizado mientras trataba de salir

de su posición de fuego. El tanque inmovilizado interceptaba con su silueta el campo de tiro de las ametralladoras, creando así una suerte de canal de escape por el que gradualmente la Primera Sección y la diezmada Sección de Ametralladoras Livianas pudieron replegarse hacia la retaguardia. Poco después, Wilbur y uno de sus hombres arriesgando sus vidas ante el fuego de tanques y ametralladoras, arrastraron a un soldado Soldados de la Sección de Ametralladoras Livianas, del Pelotón de Armas, de la Compañía G, Regimiento gravemente herido hasta la retaguardia. Lamentablemente las heridas del soldado fueron fatales y murió poco después.

La mañana del 7 de febrero la compañía G recibió la orden de volver a atacar las mismas posiciones. Hasta las estafetas, cocineros y empleados del correo fueron llevados a los pelotones de fuego para reemplazar las pérdidas del día anterior y se hizo un nuevo plan de ataque. El 2º y 3º pelotón y la Sección de Ametralladoras Livianas atacaron y fueron nuevamente repelidos con grandes pérdidas. Gran número de hombres en la Sección de Ametralladoras Livianas que había sobrevivido el ataque del primer día más algunos de los reemplazos murieron o fueron heridos durante el ataque del segundo día. Las ametralladoras de la Sección de Ametralladoras Livianas eran el blanco del fuego enemigo porque eran la parte más visible y amenazante de los ataques de la Compañía G.

La mayoría de los tanques y soldados japoneses que sobrevivieron el ataque irrumpieron a través de las líneas estadounidenses y evacuaron el pueblo de Lupao en la noche del 7 de febrero. Por tercera vez la Compañía G recibió la orden de atacar la misma posición en la mañana del 8 de febrero. Esta vez encontraron posiciones enemigas abandonadas y sólo un poco de resistencia enemiga esparcida. Los 200 hombres de la Compañía G sufrieron 46 bajas durante la batalla de Lupao, que incluían 16 muertos y 30 heridos. Once de los doce hombres de la Sección de Ametralladoras Livianas de Wilbur murieron o fueron heridos, sin incluir los reemplazos que murieron o fueron heridos en el segundo día de ataque. Wilbur recibió luego la Medalla del Corazón Púrpura por haber sido herido en que murieron o fueron heridos en el segundo día de ataque. Wilbur recibió luego la Medalla del Corazón Púrpura por haber sido herido en acción y la Medalla Estrella de Bronce por su coraje frente al enemigo en la Batalla de Lupao.

El último día de la Batalla de Lupao, Wilbur recibió el ofrecimiento para ascender a Sargento de Sección a cargo de la Sección de Ametralladoras Livianas. Había perdido a la mayoría de sus hombres durante dos días consecutivos y había visto morir o caer heridos a otros muchos, por eso no tuvo interés en el ascenso y declinó el ofrecimiento.

Posteriormente la Compañía G participó en la Batalla por Balet Pass. Pasaron dos meses de batallas con pérdidas diarias de muertos y heridos. La mañana del domingo 17 de abril de 1945, antes de comenzar la lucha final por la toma de Balet Pass, el Capellán del 35 Regimiento de Infantería celebró un servicio religioso cerca de las líneas del frente. Más de 50 soldados participaron del servicio, se arrodillaron en el pasto y rezaron hasta que un fuego esporádico interrumpió las oraciones del Capellán. Los hombres fueron por sus armas y ocuparon sus posiciones. El contraataque japonés fue rechazado. Luego comenzó el ataque de los Estados Unidos.

Antes del mediodía la compañía G se enfrentó con un fuerte fuego de ametralladoras y de cañones de 47 milímetros que provenía de cuevas y emplazamientos escondidos. La Compañía se vio obligada a avanzar a través de una colina cubierta de pasto para alcanzar la cima de un monte arbolado que era su próximo objetivo. Wilbur disparaba su fusil M-1 dirigiendo el fuego hacia la entrada de una cueva para dificultarles la visión a los soldados japoneses que desde allí disparaban a los hombres que intentaban cruzar el barranco por debajo.

Wilbur fue informado que un scout filipino adscrito a la compañía había visto movimiento enemigo en la cima de la colina arbolada que sus hombres debían atacar en pocos minutos. Wilbur se arrodilló sobre la rodilla izquierda enfrentando la colina, levantó su fusil y colocó el dedo sobre el disparador. De pronto fue herido en el pecho por un disparo de calibre 25 con vaina de acero, que le fracturó la clavícula derecha, le perforó el lóbulo superior del pulmón derecho, le fracturó la costilla derecha y le perforó el omóplato derecho. El fusil desapareció de sus manos.

Un francotirador japonés que había trepado a un árbol más allá de la cima la colina donde estaban posicionados los fusileros alcanzó a dispararle a Wilbur al darse cuenta de que Wilbur lo había visto y estaba a punto de dispararle al árbol. A pesar de que el proyectil no había dado en el blanco, Wilbur sabía que podía recibir otra bala en dos o tres segundos. Espontáneamente se puso de pie y se replegó unos 50 pies hacia atrás sobre la cresta de la pequeña colina para caer exhausto y fuera del alcance del fuego enemigo.

Esa misma tarde Wilbur fue evacuado en camilla y luego en un jeep hacia la carpa hospital del Regimiento. El Capellán que había ofrecido los servicios religiosos esa mañana lo visitó. La cavidad derecha de su pecho se llenó de sangre reduciendo el oxígeno de su cuerpo en un 50 por ciento. Comenzó a jadear ante la falta de aire y lentamente se fue sofocando por la falta de oxígeno en sangre. Un ordenanza notó la desesperante situación de Wilbur y le alcanzó un pequeño tanque de oxígeno enganchado a una máscara que colocó sobre su cabeza. Así fue como Wilbur sobrevivió la larga y solitaria noche.

Sucesivamente Wilbur fue evacuado de la zona de combate durante las semanas siguientes en un avión liviano, un DC-3 de transporte convertido en nave hospital y un por un tren hospital, hasta llegar al Hospital General de Fitzsimons en Denver, Colorado, el 2 de junio de 1945. La herida de Wilbur, su infección y el largo viaje de regreso a los Estados Unidos habían afectado su salud. Pesaba menos de 50 kilos, no podía salir de la cama ni pararse sin ayuda, y era necesario practicarle una cirugía mayor en el pecho. Sus padres y hermanos fueron invitados a visitarlo en el hospital. Llegaron dos días después. Su padre quedó tan impresionado al verlo que más adelante le comentó a un amigo cercano que había llegado a dudar de que hubiera esperanza de que Wilbur se recuperara.

Poco tiempo después, Wilbur fue operado del pecho. Le sacaron la quinta costilla derecha, le limpiaron la infección y le repararon el pulmón derecho. Luego comenzó una lenta, larga e increíble recuperación. Más adelante recibió la Medalla del Corazón Púrpura y el Primer Ramo de Hojas de Roble por haber sufrido heridas en acción, por segunda vez en la Batalla de Balet Pass.

Richard C. Bauer, Sargento de Sección, y miembro de la Sección de Ametralladoras Livianas de Pelotón de Armas de la Compañía F y amigo de guerra cercano de a Wilbur, recibió una carta de Wilbur que describía su herida, hospitalización y recuperación:

3 de noviembre, 1945

“Querido Bauer,

“No me olvidé de ti aún cuando no hayas escuchado de mi. Tantas cosas han pasado que yo ya ni le escribo a mucha gente. Le he escrito a tres compañeros de la Compañía G - una carta a cada uno - desde que dejé la compañía. Sabía por lo que ustedes habían estado pasando hasta que terminó la guerra, y lo que yo pudiera escribir no los habría ayudado a ninguno y los habría hecho sentir más ansiosos de volver a casa.

“Bueno, yo estoy todavía en el hospital, Bauer, pero espero ser dado de alta en 2 semanas con una pensión de discapacidad. No se cuánto todavía. Sólo espero unos \$35-\$50 por mes...”

“Mi herida no fue tan grave sólo la infección que se localizó en mi pulmón. Pus amarillenta-verdosa, tuvo que ser drenada de mi pecho durante 3 meses - tal vez una taza llena o 250 cc por día.

“Los telegramas que mi familia recibió no me daban mucha esperanza. Me fue imposible siquiera sentarme en la cama durante tres meses. Bueno, gracias a Dios, me ayudaron a pasar ese momento. Yo sé que el viejo San Pedro tuvo el Libro abierto y su pluma empapada en la tinta de la eternidad. Aún siendo pecador, Bauer, honestamente creo en la ayuda celestial por medio de la fe, la esperanza, y la oración. Hoy, un hombre sano disfrutando esta vida, yo soy un testimonio viviente de su misericordia. No te estoy sermoneando, Bauer. Tú me conoces.

“Debo terminar. Entonces si ves a mis compañeros (si alguno quedó en Compañía G.) díles que estoy teniendo una recuperación destacable.

Déjame escuchar de ti,

*Tu viejo amigo,
Ball.”*

Wilbur fue dado de alta del Hospital General de Fitzsimons y de baja del Ejército de los Estados Unidos el 13 de noviembre de 1945. Aprovechó el “Proyecto GI” y en enero de 1946 se volvió a anotar en la Universidad A&M de Colorado. Cambió su maestría de Ciencias de Animales a la de Educación Agrícola porque esta última le permitiría permanecer en la agricultura sin requerirle gran cantidad de actividad física. Wilbur conoció a Martha en una cita a ciegas en junio de 1947. A Martha le gustó porque vio que tenía convicciones y sabía lo que quería. También le gustó la forma en que se hacía cargo de las cosas y se dio cuenta de que sería un buen marido y un buen padre.

Martha volvió a Illinois al final del verano para enseñar en el colegio secundario de Belvidere, en Illinois. Wilbur le escribía dos o tres veces por semana. Martha dijo que él había ganado su corazón a través de sus cartas. Wilbur fue a visitar a Martha en DeKalb y Belvidere durante las Pascuas de 1948 manejando su nuevo Ford 1946. Le propuso matrimonio, pero ella quiso esperar hasta que volviera a la Universidad A&M de Colorado el verano siguiente, así que él le regaló su broche de la fraternidad.

El verano siguiente Martha regresó a la Universidad A&M de Colorado y le tomó como tres semanas para decidirse. El 21 de junio de 1948 Wilbur le compró un anillo de diamantes de compromiso en la joyería Kortz en el 916 de la Calle 16 en Denver. Después la llevó a Estes Park en las Montañas Rocallosas y le entregó el anillo en Beaver Meadows a la luz de la luna. Martha llamó a su madre, la Sra. Hattie Jenks, y le dijo que sólo tenían unas pocas semanas para preparar la boda. Wilbur y Martha estaban apurados porque pensaban enseñar juntos agricultura vocacional y economía doméstica en la escuela secundaria de Fleming, Colorado, y debían estar allí antes de que comenzaran las clases la primera semana de septiembre.

Wilbur y Martha casaron el 7 de agosto de 1948 en la Primera Iglesia Congregacional en DeKalb. Jean Crego, la amiga de la infancia de Martha, fue la dama de honor. El hermano menor de Wilbur, Wayne, fue padrino de la boda. Su hermana menor, Marieta cantó un par de canciones incluyendo “La pequeña casa gris del Oeste”.

Wilbur y Martha enseñaron en el Colegio Secundario de Fleming durante dos años, hasta 1950. En 1956 Wilbur hizo su doctorado en Educación Agrícola con

especializaciones en Ingeniería Agrícola y Sociología Rural en la Universidad Estatal de Iowa, en Ames, Iowa. De 1956 a 1958 regresó a Filipinas y trabajó como consultor agrícola de USAID, la Universidad de Stanford y el gobierno de Filipinas para la Universidad Agrícola de Luzon Central (ahora llamada Universidad Estatal de Luzon Central) en Munoz, a poca distancia de Lupao, donde había participado en la Batalla de Lupao. Todavía quedaban algunos tanques destruidos de la 2º División Blindada japonesa y los arrozales en donde él trabajaba. Wilbur decía que después de toda la destrucción y el sufrimiento del que él había sido testigo durante la guerra, ahora quería hacer algo que ayudara al pueblo de Filipinas.

El tiempo que Wilbur y Martha pasaron en Filipinas fue el comienzo de una carrera en agricultura internacional que duró 30 años. Cuando Wilbur regresó a los Estados Unidos, trabajó como profesor de educación y agricultura internacional en la Universidad Estatal de California en Fresno en el Valle Central de California. Aceptó muchos otros trabajos en el exterior con USAID y el Cuerpo de Paz, trabajó *ad-honorem* durante los meses de verano en misiones agrícolas y fue mentor de cientos de estudiantes extranjeros y misioneros agrícolas en muchas partes del mundo. Su deseo era devolver la porción de vida que tan gentilmente le había sido devuelta a él.

Amor Recordado

Durante los 15 años siguientes, Martha usó en su mano izquierda el anillo de bodas y el anillo de compromiso que Wilbur le regalara, y en su mano derecha, el de compromiso que le regalara Bill. A veces, cuando estaba nerviosa, hacía girar los dos anillos en sus dedos.

En noviembre de 1962 (cuando Wilbur trabajaba como consultor agrícola para USAID-la Universidad Fresno del Estado de California y para el gobierno de Sudan en el Colegio Agrícola Bakht-er-Ruda), Martha tuvo una rara experiencia con el anillo de compromiso de Bill. Martha y Wilbur habían viajado a Asmara, Etiopía (ahora Eritrea) para que Wilbur se hiciera una cirugía reconstructiva. Era el hospital militar de la Base de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en Asmara (ahora cerrado) donde Wilbur había estado internado. Martha se hospedaba en la casa de huéspedes de la Misión Interior de Sudan en Asmara mientras esperaba por la recuperación y alta de Wilbur. Se había acostado temprano y ya había apagado la luz cuando notó que la superficie del anillo de compromiso de Bill estaba áspera. Prendió la luz y para su desesperación se dio cuenta de que el diamante no estaba. Buscó en la cama y por el piso, tal como en la parábola del Nuevo Testamento la mujer buscaba su moneda perdida. Deshizo sus valijas, pero no pudo encontrarlo.

Al día siguiente Martha despertó, volvió a deshacer las valijas y encontró el diamante en el fondo. Colocó el diamante del anillo en un sobre hasta que pudiera llevarlo a un joyero para que lo arreglara. Durante el viaje de regreso a los Estados Unidos en el verano de 1963 llevó el anillo a una joyería en Bangkok, Tailandia.

Martha volvió a tener otra rara experiencia con el anillo de Bill unos pocos días después cuando pararon en Manila, Filipinas. Estaba en la habitación del Hotel Manila cuando notó que el diamante se había vuelto a caer. La joyería en Bangkok no había engarzado bien el diamante. Al buscarlo, lo encontró en el piso a sus pies. Colocó el diamante y el anillo en un sobre y lo guardó hasta llegar a los Estados Unidos. Esta vez el sobre permaneció en el cajón de su cómoda durante cinco años.

Para su vigésimo aniversario de bodas en 1968, Martha le preguntó a Wilbur si podía hacerse un nuevo anillo con los dos diamantes. Dijo que la única hermana de Bill,

Elizabeth, estaba casada y no tenía hijos. Como nadie iba a recordar el sacrificio de Bill, al colocar los dos diamantes en un solo anillo, Bill sería recordado mientras hubiera alguien que heredara el anillo.

Wilbur había perdido muchos amigos durante la guerra y había estado cerca de la muerte. Comprendió a Martha y aceptó su propuesta. Juntos llevaron los dos diamantes a lo de un joyero en Loveland, Colorado y eligieron un anillo de oro blanco que justo tenía el engarce para dos diamantes del mismo tamaño. El anillo tenía dos puntas, con un diamante en cada punta; luego fue soldado al anillo de bodas. Martha usó ese anillo en su mano izquierda por los últimos 33 años. Wilbur aprovechó y se compró un anillo de bodas que hiciera juego pues había perdido su anillo original.

Wilbur murió de cáncer pancreático el 21 de junio de 1998, luego de una corta pero dolorosa enfermedad. Nunca se quejó por su enfermedad. Decía que era afortunado por haber salido con vida de la guerra y por haber llevado una larga y fructífera existencia. El día antes de morir me contó que se había enamorado de Martha el mismo día que la conoció. Cuando le pregunté qué era lo que amaba de ella me dijo que ella le había dado "inspiración". Ella era extrovertida y alegre y esto compensaba por los años de soledad que había experimentado durante y después de la guerra. Lo alentó para querer hacer más y acercarse más a la gente. También lo alentó para volver a la universidad y obtener su doctorado, convertirse en un profesor universitario y trabajar y viajar por diferentes partes del mundo.

Actualmente Martha vive en Eaton, Colorado. Tiene ochenta años. Tiene tres hijos, nueve nietos y cuatro bisnietos. Aún usa el anillo de diamantes que ahora guarda la memoria de dos valientes soldados, Bill y Wilbur. Y aún hace girar el anillo en su dedo cuando está nerviosa.



solo anillo. Foto cortesía de Perry Ball.

El anillo de diamantes de Martha Ball, tal como se veía en septiembre de 1999. El anillo tiene el diamante del anillo de compromiso que le regalara el Teniente Primero Baird y el diamante del anillo de compromiso que le regalara el Sargento Ball. Y así fue como la memoria de dos valientes soldados fue preservada en un

Martha Jenks Ball a los 75 años de edad, Eaton, Colorado, el 7 de enero de 2000.
Foto cortesía de Martha Ball.

Notas



¹ “Miss Kay” o Avión N° 5, B-24-J-195-CO, Serie N° 44-41091, fue construido por la Consolidated Aircraft Company en San Diego, California y asignado al Grupo de Bombardeo 461. Originalmente se designó al avión como Avión N° 71 y fue asignado al Escuadrón 767. Estaba asignado a ser la aeronave personal del Coronel Frederic E. Glantzberg, Jefe del Grupo de Bombardeo 461 hasta que sufrió un accidente al carretear. Luego el avión fue transferido al Escuadrón 764 donde se lo llamó Avión N° 5. Lo volaba el piloto James H. Spencer y su tripulación desde el 24 de junio de 1944 hasta la primera semana de diciembre de 1944. La tripulación volaba el avión sin nombre hasta que tuvo que realizar un aterrizaje peligroso en Torretta Field cerca de Cerignola, Italia, con toda la carga de bombas de 100 libras. El piloto Spencer hizo tan buen trabajo que el avión sólo reventó dos ruedas del lado derecho y rompió las hélices. El Coronel Glantzberg estaba en la torre de control y vio el aterrizaje. Estaba tan complacido que lo llamó “Miss Kay” como a su hija. El ametrallador lateral izquierdo e ingeniero de vuelo adjunto Donald Baril dijo más adelante que el fuego antiaéreo había pinchado una de las cubiertas y que él no lo había notado al controlar el tren de aterrizaje y aprobó el procedimiento.

El piloto Spencer nunca perdió ningún hombre y tampoco ninguno de sus hombres fue herido de gravedad en el “Miss Kay”. El “Miss Kay” participó en su primera misión de combate en Linz. El copiloto Herbie Hartford, el ametrallador e ingeniero de vuelo Anthony Fortuna y el ametrallador lateral izquierdo e ingeniero de vuelo adjunto Baril fueron reemplazados por miembros de tripulación más experimentados en esta primera misión de combate y el copiloto Hartford y el ametrallador e ingeniero de vuelo Fortuna fueron a su vez asignados a volar aviones que requerían mayor experiencia. “Miss Kay” fue forzada a abortar sobre el Mar Adriático y volvió a la base sin haber completado la misión. Esta es la misma misión en que el avión “All American” volvió a casa solo. El copiloto Herbie Hartford murió en otro avión en la misma misión. El piloto Spencer y el resto de su tripulación completaron 50 misiones (35 misiones de combate) en diciembre de 1944 y regresó a los Estados Unidos.

El “Miss Kay” quedó sin tripulación y fue piloteado por una serie de otras tripulaciones, dependiendo en la necesidad de aviones y la disponibilidad de tripulaciones. “Miss Kay” fue finalmente derribado el 23 de marzo de 1945 mientras era piloteado por el Teniente Primero William R. Baird y su tripulación. El piloto Teniente Primero Baird fue el único miembro de la tripulación que murió en esa misión. Todos los otros miembros de la tripulación lograron saltar con paracaídas sin sufrir heridas de gravedad, fueron capturados e internados, y sobre vivieron la guerra. Fue un avión con suerte.

Kay Glantzberg vive actualmente en Kenya.

² El ametrallador de la torrecilla de proa Sargento Primero William F. Sanders, el ametrallador de la torrecilla superior e ingeniero de vuelo Sargento Primero Glenn A. Sliger, el ametrallador lateral derecho y operador de radio Sargento Primero John G. Forster, el ametrallador lateral izquierdo e ingeniero de vuelo adjunto Sargento Primero John W. Rice, y el ametrallador de torrecilla esférica Sargento Primero William R. Vaitkunas fueron cinco de los seis oficiales no comisionados y/o ametralladores originales en la tripulación del piloto Teniente Primero William R. Baird. El ametrallador de la torrecilla de cola Sargento Primero Marlin R. Smith reemplazó de forma permanente al ametrallador de la torrecilla de cola Donald R. Trail, quien murió en la misión N° 128 del Grupo de Bombardeo 461, el 6 de noviembre de 1944. El piloto Teniente Primero Baird reemplazó al piloto original Teniente Segundo Carl J. Schultz, quien abandonó la tripulación hacia un destino desconocido y por motivos desconocidos. El copiloto Teniente Segundo Dwight B. Olson, proveniente de la tripulación N° 14-3 del Teniente Coronel Ernest C. Parsonson, fue asignado temporalmente para reemplazar al copiloto Teniente Segundo Baird. El navegador Teniente Primero Richard C. Davis, proveniente de la tripulación N° 2R2 del piloto Teniente Primero Gordon E. Gilbert, fue temporalmente asignado y reemplazó al navegador original Teniente Segundo James R. Merkel. El bombardero Teniente Segundo Edgard T. Wenzlik fue temporalmente asignado de la

³ El Informe N° 13190 de la tripulación desaparecida el 26 de marzo de 1945 dice que el “Miss Kay” fue visto por última vez por otras tripulaciones de la formación en las coordenadas 4817N-1645E. Esto significa que el “Miss Kay” impactado voló aproximadamente unos 30 kilómetros en dirección noreste desde momento en que fue impactado por fuego antiaéreo sobre la Refinería de Petróleo Kagan hasta el momento en que explotó y cayó a unos 500 metros del pueblo de Schoenfeld.

⁴ Es sabido que los nueve sobrevivientes de la improvisada tripulación del piloto Teniente Primero Baird tuvieron una larga vida. El ametrallador lateral derecho y operador de radio Sargento Primero John G. Forster murió en Waltham, Massachusetts en 1982. El ametrallador lateral izquierdo e ingeniero de vuelo adjunto Sargento Segundo Dwight B. Olson murió en Richfield, Minnesota en 1991. El ametrallador de la torrecilla de cola Sargento Primero William F. Sanders murió en Briñas rd. Maryland el 18 de julio de 1993. El ametrallador de la torrecilla superior e ingeniero de vuelo Sargento Primero Glenn A. Sliger murió en Whittier, California el 14 de febrero de 1996. El bombardero Teniente Segundo Edgard T. Wenzlik vivía en Camarillo, California en diciembre de 1999 la última vez que se supo de él. El navegador Teniente Primero Richard C. Davis murió en Hardwick, Vermont en marzo de 2004. No se sabe lo que fue del ametrallador de la torrecilla esférica Sargento Primero R. Vaitkunas y ametrallador de torrecilla de cola Sargento Primero Marlin R. Smith. El navegador original Teniente Segundo Merced murió en Calefón, New Jersey el 12 de marzo de 1995.

Tampoco se sabe lo que fue del piloto original Teniente Primero Carl. J. Schultz y del bombardero original Teniente Segundo Joshua Loring.

Bibliografía

Baird, Edna M. Carta al Departamento de Efectos del Ejército con relación a la desaparición del Teniente Primero William R. Baird, del 31 de mayo de 1945.

Baird, Edna M. Carta al Coronel Arthur L. Warren, QMC, preguntando sobre la desaparición del Teniente Primero William R. Baird, del 25 de septiembre de 1945.

Baird Edna M. Carta al congresista Noah Mason de Illinois preguntando sobre la desaparición del Teniente Primero William R. Baird, del 27 de septiembre de 1945.

Baird, Edna M. Carta al Oficial de Intendencia, preguntando sobre la desaparición del Teniente Primero William R. Baird, del 5 de marzo de 1948.

Ball, Martha L. Jenks. Diario personal de un año, 1943.

Ball, Martha L. Jenks. Diario personal de los años, 1944-1948.

Ball, Martha L. Jenks. Carta a Hattie Jenks desde Etiopía sobre el anillo de diamantes del Teniente Primero William R. Baird, 7 de noviembre de 1962.

Ball, Martha L. Jenks. Carta a Hattie Jenks desde Las Filipinas sobre el anillo de diamantes del Teniente Primero William R. Baird, 16 de julio de 1963.

Ball, Martha L. Jenks. Entrevista grabada sobre su noviazgo con el Teniente Primero William R. Baird, 29 de septiembre de 1995.

Ball, Martha L. Jenks. Emails y entrevistas personales sobre su relación con el Teniente Primero William R. Baird y el Sargento Wilbur P. Ball, de noviembre de 1999 a junio de 2001.

Ball, Martha L. Jenks. "Cómo conocí a tu padre", manuscrito no publicado escrito para Perry Ball, 2 de febrero de 1998.

Ball, Perry E. La Batalla de Lupao, en Filipinas: un ataque del Pelotón de Combate del Regimiento de Infantería de los Estados Unidos sobre las unidades atrincheradas de la 2ª División Blindada japonesa, del 2 al 8 de febrero de 1945, informe presentado en la Escuela de Guerra de los Estados Unidos, de la Base Maxwell de la Fuerza Aérea, Montgomery, Alabama, el 1 de julio de 1997.

Ball, Wilbur P. Carta a Richard C. Bauer describiendo su herida, hospitalización y recuperación, Denver, Colorado, 3 de noviembre de 1945.

Ball, Wilbur P. Life in the Junglas: A Story About World War II, Sterling, Colorado: Royal Printing Company, 1989.

Ball, Wilbur P. Entrevistas y cartas personales sobre sus experiencias en la Segunda Guerra Mundial, 1995-1998.

Ball, Wilbur P. "Cómo conocí a tu madre", manuscrito sin publicar escrito para Perry Ball, el 16 de enero de 1998.

Baril, Donald J. y Howard G. Hass. Intercambio de emails en la página web del Grupo de Bombardeo 461 sobre la historia del "Miss Kay", Avión N° 5, B-24J-195-CO, N° de Serie 44-41091, www.461st.org/MissKay.htm.

Baril, Donald J. Comunicación telefónica sobre el vuelo en el "Miss Kay", Edgartown, Massachusetts, 15 de octubre, 2005.

Battle Casualty Report. Mensaje informando a la Sra. Edna M. Baird que su hijo, el Teniente Primero William R. Baird, estaba desaparecido en acción, del 5 de abril de 1945.

Bauer, Adalbert. Comandante del puesto de Gendarmería en Lasse, testigo presencial de la caída del B-24J- N° 44-41091, del 23 de septiembre de 1948.

Chestnut, Cpl. Sigmund L. Informe sobre la caída del B-24J- N° 44-41091, de marzo de 1945.

Chronik der Merktgemeinde Lasse. Manz, Austria.

Davis, Madeline D. Davis. Conversación telefónica sobre la muerte de Richard C. Davis, en Hardwick, Vermont, el 6 de septiembre de 2004.

Davis, Richard C., Teniente Primero. Comunicado de un Escape: relacionado con su captura, interrogación, internación y puesta en libertad desde Stalag Luft VII. Un campo de prisión cerca de Moosburg, Alemania, y su regreso al Grupo de Bombardeo 461 cerca de Cerignola, Italia, el 19 de mayo de 1945.

Davis, Richard C., Teniente Primero. Comunicado personal relacionado con la desaparición del Teniente Primero William R. Baird, del 3 de octubre de 1945.

Davis, Richard C. Cartas sobre la caída del B-24J N° 44-41091, del 1 de marzo de 2000, del 9 de abril de 2000 y del 25 de julio de 2000.

DeKalb Daily Chronicle. "Lieut. Baird and Unit Are Given Honors", recorte de diario no fechado sobre el Teniente Primero William R. Baird y el Grupo de Bombardeo 461, de fines de 1944.

DeKalb Daily Chronicle. "Lieut. Baird Missing Over Austria Now", del 6 de abril de 1945, página 1.

DeKalb Daily Chronicle. "Baird Killed Over Austria", artículo de diario sin fecha de mediados de 1945.

DeKalb Daily Chronicle. "Baird Declared Dead By War Department", artículo de diario sin fecha de mediados de 1945.

DeKalb Daily Chronicle. "Give Award to Mother", artículo de diario sobre condecoraciones póstumas del Teniente Primero William R. Baird, de mediados de 1945.

DeKalb Daily Chronicle. "Receive Word About Baird", artículo de diario sin fecha sobre el descubrimiento de la tumba del Teniente Primero William R. Baird, en 1949.

Falcone, Vincent R. Comunicación telefónica sobre el vuelo en el "Miss Kay", Brewster, Massachusetts, 15 de octubre de 2005.

Glantzberg, Hughes. Hijo del Coronel Frederic E. Glantzberg, Jefe del Grupo de Bombardeo 461. Email del 13 de marzo de 2005 sobre el estado de su hermana Kay, tocaya de "Miss Kay".

Hass, Howard G. Comunicación telefónica sobre el vuelo en el "Miss Kay", Glencoe, Illinois, 15 de octubre de 2005.

Hayes, Bob. Presidente de la Asociación Grupo de Bombardeo 461. Emails sobre la caída del B-24J N° 44-41091 y sobre la Asociación Grupo de Bombardeo 461, de noviembre de 1999 a marzo de 2000.

Hoskins, Bob. Editor, Revista The 461st Liberaider, de la Asociación Grupo de Bombardeo 461, Emails sobre la caída del B-24J N° 44-41091, de abril de 2000.

Hughey, Cpl. Wilbur. L. Comunicado sobre la caída del B-24J N° 44-41091, de marzo de 1945.

Hughey, Wilbur L. Carta sobre la caída del B-24J N° 44-4109, del 1 de mayo de 2000.

Individual Deceased Personnel File para el Teniente Primero William R. Baird, Departamento del Ejército de los Estados Unidos, Comando del Personal del Ejército de los Estados Unidos, Alexandria, Virginia, de mayo de 1945 a agosto de 1949.

Liberaiders, Grupo de Bombas 461 (H), panfleto pictórico del Servicio Especial, Edición Italiana, de diciembre de 1943.

Lott, Mayor Leigh. Oficial del Grupo de Inteligencia, del Grupo de Bombardeo 461, Historia del Grupo de Bombardeo 461, de 1945.

Miller, Teniente Coronel de la Fuerza Aérea. Oficina de Apoyo Histórico de la Fuerza Aérea, carta sobre el entrenamiento y experiencia militar del Teniente Primero Baird, del 22 de junio de 2000.

O'Bannon, Teniente Coronel Frank. "The First Fifty Years," The 461st Liberaider, de junio de 1993.

Olson, Teniente Segundo Dwight B. Casualty Questionnaire sobre la caída del B-24J N° 44-41091, e Individual Casualty Questionnaire sobre la desaparición del Teniente Primero William R. Baird, 1945.

Olson, Ted. Emails sobre la relación de su abuelo con el Teniente Primero William R. Baird y la caída del B-24J N° 44-41091, de enero a marzo de 2000.

Parsonson, Ernest. Cartas sobre el Teniente Primero William R. Baird y la caída del B-24J N° 44-41091, del 27 de febrero, 22 de abril y 27 de julio de 2000.

Schauer, Johann. Maestro de escuela del pueblo de Schoenfeld, testigo ocular de la caída del B-24J N° 44-41091 y de la desaparición del Teniente Primero William R. Baird, del 23 de septiembre de 1945.

Sligar, Sargento Primero Glenn A. Casualty Questionnaire sobre la caída del B-24J N° 44-41091 y Individual Casualty Questionnaire sobre la desaparición del Teniente Primero William R. Baird, 1945.

Summers, Mayor Charles L. Missing Air Crew Report N° 13190 sobre la caída del B-24J N° 44-41091, del 26 de marzo de 1945.

The Northern Illinois. "Modine, Foster and Sanderson killed in action", artículo donde el Teniente Primero William R. Baird aparece en la lista de desaparecidos, del 16 de abril de 1945, página 1.

The Northern Illinois. "The Price: Another Installment", artículo en el que se lista las fatalidades que hubo del Colegio para Maestros del Norte del Estado de Illinois, del 11 de junio de 1945, página 3.

The 461st Liberaider, Volumen 17, N° 1, de junio de 2000, página 30. Notificación de la muerte de James R. Merkel y Glenn A. Sligar.

The 461st Liberaider, Volumen 13, N° 1, de junio de 1996, página 15. Notificación de la muerte de William F. Sanders.

The 461st Liberaider, Volumen 8, N° 2, de diciembre 1991, página 6. Notificación de las muertes de John G. Forster, Dwight B. Olson y John W. Rice.

Unit History, 461st Bomb Group, 15th Air Force. Microfilm rollo N° B0610, Agencia de Investigación Histórica de la Fuerza Aérea, Maxwell AFB, Alabama, agosto 1943-agosto 1945.

Visalka, George J. Comunicación telefónica sobre el vuelo en el "Miss Kay", Houston, Texas, 16 de octubre de 2005.

Wenzlik, Teniente Segundo Edward T. Casualty Questionnaire sobre la caída del B-24J N° 44-41091 e Individual Casualty Questionnaire sobre la desaparición del Teniente Primero William R. Baird, 1945.

Wenzlik, Capitán Edward T. Carta sobre la caída del B-24J N° 44-41091, 1999.

Wenzlik, Capitán Edgard T. Entrevista telefónica sobre la caída del B-24J N° 44-41091, del 27 de diciembre de 1999.

www.461st.org/history/History-March1945.html. “Capítulo XIX—Fin del primer año de combate”, de marzo de 1945.

www.461st.org/liberaider/losses.html. Pérdidas de Aviones del Grupo de Bombardeo 461, marzo de 2005.

www.461st.org/liberaider/missions/monthly/march45.html. Resumen de misiones del Grupo de Bombardeo 461 (H), marzo de 2005.