

Los "Kamikazes" (1)

Por PEDRO FERNANDEZ PALACIOS

Teniente de Navío de la Escuela de Armas Navales (Madrid).

Durante la campaña de Okinawa se empezó a emplear a fondo, por parte japonesa, un arma sobre la cual se había especulado mucho desde antes de la entrada del Japón en la guerra: el "kamikaze".

La palabra "kamikaze", traducida literalmente, quiere decir "viento divino". Los nipones llamaron así a las primeras unidades suicidas de su Aviación naval, en memoria de una tempestad que, en el año 1570, destruyó una flota mongola que se dirigía a las costas japonesas con propósito de invasión.

Este nombre, que más tarde se extendió a otras unidades suicidas de la Marina nipona, lo aplicaron los norteamericanos a todas las modalidades de ataques aéreos suicidas. Los japoneses llamaban a las unidades dedicadas a esta clase de misiones "Tokubetsu Kogekitai" (abreviado Tokko), que quiere decir Fuerza Especial de Ataque.

Aunque ya desde el principio de la guerra muchos pilotos nipones, cuyos aparatos habían quedado averiados por el fuego anti-aéreo, trataban de estrellarse contra los barcos americanos, el primer ataque específicamente suicida tuvo lugar el 15 de octubre de 1944. Ese día el Vicealmirante japonés Arima, Jefe de una unidad de la Aviación naval con base en las Filipinas, despegó con propósito de estrellarse contra uno de los portaviones norteamericanos que atacaban el Archipiélago desde sus aguas orientales. Según Arima, se había hecho necesario dar este paso. "Para que no se perdiese el espíritu tradicional de la Marina imperial."

Aunque los japoneses dijeron que Arima había logrado su propósito, la realidad es que su aparato sólo llegó a tocar al porta-

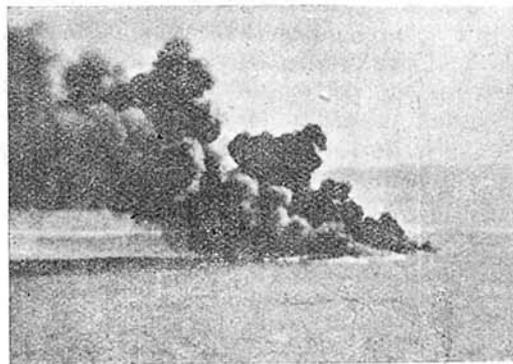
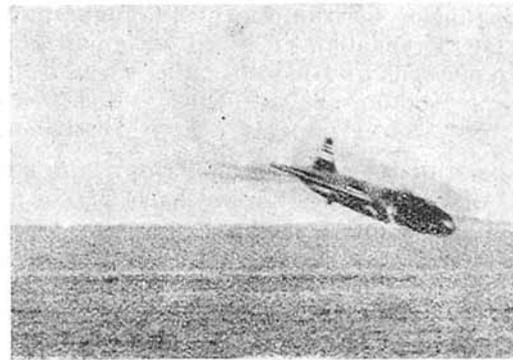
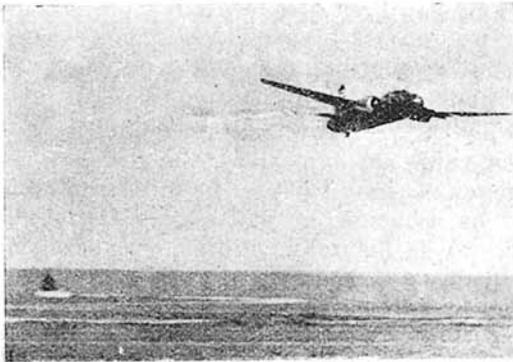
viones enemigo con la punta de una de sus alas, cayendo después al mar, sin causar daños apreciables al buque americano. Pero aunque el Vicealmirante Arima no lograra poner fuera de combate al portaviones, el primer paso estaba dado. Los "kamikazes" habían nacido.

Diez días más tarde, durante la batalla del Golfo de Leyte, tuvo lugar otro ataque aéreo suicida, en el cual participaron varios aviones, llevándolo a cabo coordinadamente y con gran determinación. Fueron hundidos en él un portaviones de escolta y un destructor; varias unidades más, entre ellas otros dos portaviones de escolta, sufrieron averías de más o menos importancia. En los días que siguieron a la batalla naval de Filipinas, los nipones realizaron otros ataques suicidas, en los cuales tomaron parte, en total, 40 unidades aéreas de la Marina y el Ejército japonés.

El 29 de octubre el portaviones de escuadra "Intrepid" fué averiado levemente; el 30, sus congéneres "Franklin" y "Bellevue Wood" sufrieron graves averías y hubieron de retirarse para entrar en reparaciones. El primero de noviembre los "kamikazes" hundieron a un destructor y averiaron a cinco más, y el día 5 de ese mes averiaron al portaviones "Lexington".

El almirante Halsey, que mandaba entonces la Tercera flota, firme partidario del lema "La ofensiva es la mejor defensa", decidió dedicar sus barcos a atacar los aeródromos de las Filipinas, y entre los días 5 y 25 de noviembre destruyó unos 700 aparatos japoneses, esto es, 700 "kamikazes" en potencia. El 25, el mismo día en que la Tercera Flota iba a retirarse de las aguas filipinas para gozar de un merecido descanso, tuvo lugar un ataque suicida en gran escala, que causó averías gravísimas al por-

(1) Este artículo está tomado del libro "La guerra naval en el Pacífico" (Editorial Naval), del mismo autor.



Diversas fases del ataque a un portaviones americano por un avión "suicida" japonés, que concluye con su derribo.

laviones de escuadra "Intrepid" y graves a su gemelo el "Essex".

Los corresponsales de guerra norteamericanos dejaron correr libremente su imaginación al hablar de los "kamikazes", con el resultado de que la mayor parte de los artículos que aparecieron en la prensa y revistas de los Estados Unidos en aquella época estaban llenos de falsedades.

En algunas informaciones se dijo que los pilotos de los "kamikazes" iban encadenados o encerrados en sus aparatos, que todos ellos iban alaviados con ropajes especiales o envueltos en una bandera japonesa y que su táctica de ataque era siempre igual. La realidad, sin embargo, era muy distinta.

En primer lugar, los nipones emplearon dos tipos de unidades suicidas: las organizadas desde su formación con este único fin y otras que se reclutaron al azar para hacer frente a alguna crisis táctica. Aun dentro de las unidades suicidas instruídas y organizadas como tales, se emplearon una gran diversidad de métodos de instrucción y de técnica de ataque, la cual, como es lógico, sufrió sucesivas modificaciones, dictadas por la experiencia.

Cuando el Alto Mando japonés pidió por primera vez voluntarios para los "kamikazes" se organizó una intensa propaganda, que dió por resultado la presentación en masa de todos los pilotos nipones. Después de esto las unidades suicidas quedaban constituidas bien porque la Superioridad designaba a cierta agrupación aérea para esta misión, o bien por solicitarlo el propio comandante de la unidad.

Al ser elegidos para prestar servicio en los "kamikazes", sea por el sistema que fuera, los pilotos pasaban a efectuar un curso de preparación. Su duración era muy variable y dependía de multitud de factores: si el solicitante era ya aviador, duraba tan sólo unas dos semanas, durante las cuales se le instruía en la táctica de los ataques suicidas.

La Marina nipona prefería emplear para los "kamikazes", sea por el sistema que fueren también organizó unos cursos especiales para jóvenes que no eran aviadores. Los voluntarios aprendían primero algunas nociones elementales de la guerra en tierra y en el mar; dedicaban mucho tiempo a la cultura física; la disciplina era rigurosísi-

ma y no se les daba un momento de descanso en todo el día. Hacían frecuentes visitas a un templo dedicado a los muertos de la Aviación naval, donde oraban y meditaban. Al cabo de un mes empezaba la instrucción de vuelo y la disciplina se hacía, si cabe, aún más rigurosa. La duración de este segundo período dependía de las necesidades de la situación táctica, y en el momento oportuno se enviaba a los aviadores a los aeródromos de primera línea, donde a cada cual se le asignaba un avión.

El tipo de aparato suicida variaba mucho, habiéndose empleado en total unos veinte diferentes entre bombarderos, cazas, aviones torpederos, aparatos de escuela, hidroaviones, etc.; algunos de estos aparatos eran relativamente antiguos; pero otros se contaban entre los más modernos de que disponían los japoneses. Muchos pilotos debían llevarse una desilusión al ver los aparatos que les tocaban en suerte. Después del cursillo, en el cual habían manejado el material más moderno, algunos tenían que emprender su último viaje en un viejo cacharro, que apenas era capaz de emprender el vuelo. Durante las últimas semanas de la guerra, la mayor parte de los ataques suicidas eran llevados a cabo por los aparatos llamados por los americanos "Zeke" 5-2 y "Val", que se contaban entre los mejores que poseían los nipones.

Lo único que casi todas las unidades de "kamikazes" tenían en común, era una extraña ceremonia, en la cual los pilotos morían simbólicamente antes de despegar para su última misión. Primero se ceñían en torno a la cabeza una cinta blanca, que representaba la muerte (en algunos casos se vestían con una especie de túnica blanca, ya que en el Japón el blanco es el color de luto, como entre nosotros lo es el negro), y entregaban a su Comandante una cajita, como las que los japoneses emplean para guardar las cenizas de sus muertos, y que representaba su propio ataúd. Desde este momento se les reverenciaba como si hubieran muerto ya; su Comandante se despedía de ellos y despegaban. Algunas veces los aparatos daban tres vueltas alrededor del campo, mientras el personal de tierra quedaba en posición de firmes y saludando.

Cada aviador solía llevar en este último viaje el traje que más le agradaba, sin que, por tanto, existiera la menor uniformidad.

Sin embargo, en general, había preferencia por los ropajes blancos. Antes de despegar los pilotos distribuían todas sus pertenencias, las cuales, después de su muerte, eran reverenciadas como preciados talismanes.

La carga de explosivos que llevaban los aviones era muy variada. Se utilizaron bombas de aviación, granadas de cañón y de mortero de distintos calibres, y cabezas de combate de torpedos. La escasa cantidad de gasolina necesaria para este viaje sin retorno permitía aumentar la carga útil, aunque a veces se prefiriera incrementar la cantidad de gasolina a expensas de los explosivos, con objeto de ocasionar incendios en los barcos alcanzados.

Se solía quitar a los aparatos todas las armas de a bordo y sus municiones, a fin de aumentar la velocidad. Los aviones biplazas generalmente iban tripulados sólo por el piloto. Algunas veces se disponían en el borde de ataque de las alas alambres, conectados eléctricamente a las espoletas, para hacerlas estallar si las alas del aparato chocaban con algún obstáculo.

Según los norteamericanos, algunos pilotos se arrepentían en el último momento; pero por cada uno de éstos había varios cientos que seguían adelante hasta el final, estos, hasta hacer impacto o caer derribados.

Los nipones emplearon en los "kamikazes" desde aviadores novatos hasta pilotos de portaviones, que eran los mejores de todas las Fuerzas Aéreas japonesas. La mayor o menor experiencia del piloto, junto con las diversas circunstancias del ataque, daban lugar al empleo de tácticas muy variadas por parte de los aviadores. Por muy uniforme que se pretendiese hacer la instrucción, cada cual prefería ir a la muerte empleando su método particular. Sin embargo, había ciertas normas generales empleadas por la mayoría de los pilotos, tanto del Ejército como de la Marina.

Las dos formas de ataque más empleadas al principio eran: primera, un picado largo, empezando desde lejos y a gran altura. Segunda, acercarse a pocos metros sobre la superficie del mar, a veces tan bajo que las hélices iban formando una estela, ganando altura un poco antes de llegar al blanco, para dejarse caer en seguida sobre él; todo esto combinado, como es lógico, con giros, viradas y otras maniobras para pasar

a través del fuego antiaéreo. Algunos aparatos pasaban por encima del blanco para desplomarse después sobre él desde la banda opuesta, antes de que las ametralladoras antiaéreas pudieran ser orientadas en la nueva demora.

Los métodos de ataque fueron evolucionando con el tiempo. Uno muy empleado era aproximarse volando a gran altura, bajando hasta estar a 80 ó 90 metros cuando el piloto se daba cuenta de que había sido detectado por el radar de los barcos norteamericanos. Más tarde, la experiencia aconsejó aproximarse al objetivo volando a unos 3.000 metros de altura, bajando hasta estar a 500 metros al avistar al enemigo, y dejándose caer, finalmente, sobre el buque elegido, picando con un ángulo de 45 grados aproximadamente.

Los "kamikazes" procuraban hacer blanco en el puente de los barcos, por ser este el lugar donde podían causar más daño. Sin embargo, en los portaviones el silio preferido era la cubierta de vuelo, al lado de la "isla". Otras tendencias eran: atacar a buques aislados, para disminuir la concentración del fuego antiaéreo; efectuar ataques simultáneos de varios aparatos contra un mismo barco, a fin de desorientar a la defensa; ocultarse entre las nubes y atacar desde la vertical del sol, para evitar ser observados; aproximarse por encima de tierra con objeto de dificultar la detección por radar, y concentrarse contra barcos que ya hubieran sido averiados.

El crucero australiano "Australia" recibió el impacto de cinco aparatos suicidas sin hundirse, y el destructor norteamericano "Laffey" se las entendió frente a Okinawa con 22 "kamikazes", que estuvieron bombardeándole durante más de dos horas, en un ataque feroz y aparentemente desorganizado. Cinco de ellos se estrellaron contra el buque; cuatro más lo alcanzaron con sus bombas, y otros tres rozaron el barco antes de caer al mar, arrancándole pedazos de las superestructuras; pero, a pesar de todo, el "Laffey" quedó a flote y pudo volver por sus propios medios a los Estados Unidos para entrar en reparaciones. Todos los aparatos japoneses, excepto uno, fueron derribados.

Para contrarrestar a los "kamikazes", los americanos adoptaron nuevos métodos de

defensa, que se pueden clasificar en tres apartados:

Defensa a corta distancia: Consistía en el fuego antiaéreo. Este ya había mejorado enormemente con la adopción de la radioespoleta VT, la cual estalla por proximidad al blanco, y aún mejoró más con el empleo de las nuevas alzas directoras para las ametralladoras pesadas antiaéreas. Se intensificaron los ejercicios de tiro antiaéreo y se estudiaron nuevas modificaciones y mejoras a introducir en el material.

Defensa a distancia media: Se reforzó, aumentando el número de cazas en los portaviones (de 37 pasó a 73), a expensas de los aviones de bombardeo en picado y torpederos, y estacionando destructores especialmente equipados con radar a bastante distancia del grueso de las fuerzas navales. Como los japoneses habían logrado engañar al radar de identificación IFF, se ordenó a los aparatos americanos que se aproximaran a estos destructores desde unas demoras determinadas y efectuando ciertas maniobras.

Defensa a larga distancia: Consistía en atacar a los aeródromos desde donde podían operar los "kamikazes". Esto sólo fué posible gracias al aumento de la caza embarcada. Además, se adiestraron los grupos aéreos de dos portaviones para vuelo nocturno, a fin de poder mantener las patrullas de vigilancia en el aire y atacar los aeródromos japoneses, incluso durante la noche.

Los Almirantes norteamericanos, en sus declaraciones a la Prensa, dijeron, entre otras cosas, que el efecto de los "kamikazes" sobre las operaciones navales había sido casi insignificante, que su aparición no les preocupaba mucho, y que sólo el 2 por 100 de ellos lograban llegar al blanco. Naturalmente, estas manifestaciones sólo obedecían a motivos de propaganda. Ninguna de ellas era cierta.

Por lo pronto, los "kamikazes", al hacer que algunas unidades de la 3.ª Flota se retiraran para entrar en reparaciones, obligaron a reducir el número de grupos de esta fuerza de cuatro a tres. Además, como ya dijimos, los americanos hubieron de disminuir el número de aviones torpederos y de bombardeo en picado para poder incrementar el de cazas. Estos cambios, como es ló-

gico, se reflejaron en la capacidad ofensiva de la Flota. Pero eso no es todo; en varias ocasiones los ataques suicidas obligaron a los barcos a desistir de emprender otras operaciones ofensivas, para dedicar sus aparatos a neutralizar los aeródromos desde los cuales operaban los "kamikazes".

Durante la campaña de Okinawa, los japoneses enviaron contra los buques americanos, que se veían forzados a mantenerse en aguas de dicha isla, unos 1.900 aviones suicidas, los cuales lograron hundir a 26 buques y averiar a 164. Estas cifras dan un tanto por ciento de impactos superior a 9; pero teniendo en cuenta que muchos barcos fueron alcanzados por varios "kamikazes", el porcentaje de impactos se eleva, por lo menos, a un 12 por 100.

Durante esta campaña la Marina americana sufrió 9.731 bajas, más de la mitad de las cuales corresponden a los muertos, las cuales fueron ocasionadas en su mayor parte por los ataques suicidas. En estas condiciones parece absurdo que los "kamikazes" no preocupasen mucho a los Almirantes norteamericanos.

Sin embargo, aunque los ataques suicidas ocasionaron trastornos por la cantidad de buques que lograron averiar, algunos de ellos muy gravemente, y por la consiguiente reducción de la fuerza combativa de la Flota norteamericana, es preciso hacer notar que no lograron echar a pique a ningún barco de guerra de tamaño superior a un destructor.

Las bombas pilotadas.—Durante el mes de marzo de 1945, los japoneses empezaron a emplear un nuevo tipo de "kamikaze", al que los americanos llamaron "Baka" (en japonés quiere decir idiota, tonto). El artefacto era una bomba pilotada con propulsión cohele, algo parecida a las V-1 y a las bombas teledirigidas que los alemanes utilizaron contra la navegación aliada.

Los japoneses, al proyectar las "bakas", fueron ayudados por técnicos alemanes; pero, evidentemente, consideraron que un piloto era más barato y eficaz que un mecanismo de radio para gobernar a distancia.

Estas bombas eran llevadas hasta la proximidad de sus objetivos por bombarderos medianos, que las soltaban a unos 9.000 metros de altura. Su autonomía en esas condi-

ciones era de unos 90 kilómetros. Llevaban a popa tres cohetes, que el piloto podía ir encendiendo sucesivamente, y que sólo la impulsaban durante un recorrido de unos 5.000 metros. Con ayuda de ellos podían alcanzar una velocidad máxima de 800 kilómetros por hora en vuelo horizontal y 900 en picado, aproximadamente.

Las dimensiones de las "bakas" eran: envergadura, 5 metros; longitud, 6,05; diámetro, 65 centímetros. La cabeza de combate ocupaba casi la tercera parte del fuselaje, pesaba 1.200 kilogramos y contenía 515 gramos de trinitreanisol (explosivo de características parecidas a las de la trilita). Llevaba cinco puntas de combate, una de ellas en el morro y las otras cuatro en la base; dos de éstas funcionaban por impacto frontal, y las otras dos por impacto lateral, o de arriba abajo. El piloto iba sentado, cubierto por una cúpula de material plástico transparente, y tenía ante sí el cuadro de instrumentos; las "bakas" se gobernaban igual que un avión.

Debido a su gran velocidad y pequeño tamaño, estas bombas resultaban mucho más difíciles de derribar que los aviones suicidas, a pesar de que eran bastante poco maniobreras. "Baka" querrá decir estúpido, pero algunos técnicos de la Marina norteamericana han llamado a estos artefactos "el proyectil perfecto" y "la bomba que piensa".

Las "bakas" eran llevadas por bombarderos medianos hasta unas 20 ó 30 millas de sus objetivos. Desde allí se las soltaba y ellas se dirigían planeando hacia el blanco. Al entrar en la zona batida por la artillería antiaérea, el piloto encendía los cohetes, uno tras otro, entregándose a toda clase de acrobacias para no ser alcanzado por el fuego dirigido contra él. Al llegar cerca del blanco enderezaba la bomba y picaba sobre él, continuando así hasta hacer impacto o caer derribado.

Para contrarrestar los "kamikazes", y especialmente a las "bakas", la Marina americana construyó un cohele capaz de ser lanzado desde a bordo, guiado por radio, con un alcance superior a 3.000 metros, y dotado de una espoleta de proximidad, que hacía detonar su carga explosiva, superior a 40 kilogramos. Este artefacto, llamado "Little Joe" (Pepito) no llegó a emplearse durante la guerra.