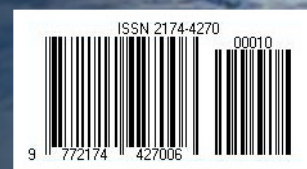




**Origen, desarrollo
e historia del Me 262**

**Zenon de
Constantinopla**

**Hubo algo más allá
de la PT-109**



El fin del Akagi

Editorial

Este verano vi a mi hija volar una cometa en Omaha Beach. La estampa me trajo a la mente una pregunta que me han hecho en más de una ocasión: ¿Porqué soy tan aficionado a la historia militar? Lo cierto es que no es una pregunta que tenga fácil contestación, así que voy a darme primero un paseo por los “cerros de Úbeda”, tan famosos. Decía Woody Allen en una ocasión, saliendo de la ópera, que le habían entrado unas ganas tremendas de invadir Polonia. Había estado escuchando una pieza de Wagner. También Adrian. Goldsworthy –historiador que no necesita presentación- en una ocasión utilizó este mismo argumento, aunque a contrario, para explicar como podían sentirse a veces los académicos que se dedicaban a la historia militar: “nos miran como si estuviéramos interesados en invadir Polonia”. Lo cierto es que parece mucho más fácil de entender que un apasionado investigador del cáncer no tenga ni el más mínimo interés en contraerlo que aceptar que quienes estamos interesados en la investigación del fenómeno bélico podamos ser gente perfectamente pacífica que no siente el más mínimo morbo ni por las poderosas armas de destrucción ni, evidentemente, por practicar la guerra en sí misma.

Entrando ahora en la respuesta positiva a la pregunta, cierto es que la guerra ha sido una constante a lo largo de la historia de la humanidad, e incluso se debate si ya el hombre prehistórico la practicaba o no. Y también parece cierto que, desgraciadamente, la humanidad ha alcanzado sus picos más altos de inventiva –o al menos los ha aprovechado- para la guerra. ¿Por qué? Desde mi humilde punto de vista porque es dentro del ámbito de la guerra donde los errores salen más caros. Si lo pensamos bien, quien nos insultó puede disculparse, un ladrón puede devolver lo robado y el más vil especulador puede, finalmente, decidir dedicar su fortuna a ayudar a los más desfavorecidos. Ninguno de ellos puede devolver la vida a quien ha muerto en una batalla mal planteada.

Tampoco puede devolverse la vida a quienes murieron en batallas bien planteadas, por supuesto, y es por eso que, sin duda, el primer error de una guerra es iniciarla –igualmente podemos decir provocarla, animarla, potenciarla e incluso pagarla, no voy a entrar

en estas disquisiciones ahora- y lo más inteligente una vez iniciada es acabar con ella. Probablemente esta sea la función principal de los militares hoy, terminarla, aunque no lo fuera a lo largo de la historia, cuando otras sociedades se regían por otras escalas de valores y lo importante era ganarla. Pero en ambos casos el combatiente, fuera cual fuera su rango y lugar, debe actuar con el máximo cuidado, implementar los trucos más sutiles, aprovechar las últimas innovaciones y hacer acopio de algunas de sus más señaladas virtudes, todo ello encaminado a cualquiera de los dos fines que ya hemos dicho: ganar la guerra o terminarla.

Estas actuaciones del combatiente son, precisamente, la parte que, a mi humilde juicio, hacen que la guerra como acontecimiento histórico, merezca ser investigada. La maniobra de Jackson en Chancellorsville, la valentía de los Marines en Tarawa, la complejidad de las fortificaciones de Sebastien le Prestre de Vauban y la genialidad del “pilum” romano son meros ejemplos que se me ocurren ahora de acontecimientos singulares que demuestran la superación que encontramos una y otra vez en la historia militar. Genialidad que, por supuesto, corre paralela a las masacres de civiles en los territorios invadidos, a la absurda batalla del Somme, a la inconcebible carga de Balaklava y a la lamentable pérdida de Varo y sus legiones. La historia de la incompetencia militar es el reverso de la medalla.

No quiero terminar este editorial sin la parte sensible, el homenaje, que le dicen. En primer lugar a quienes, en todas las guerras, han estado o están dispuestos a morir por aquello en lo que creen. Tal vez sus creencias no sean las mías, o tal vez sean claramente erróneas. En ambos casos el sacrificio que están dispuestos a hacer merece ser elogiado.

En segundo lugar, y mucho más agradecidamente, a quienes consiguen de alguna manera hacer que las guerras terminen. A quienes logran que los niños puedan volar sus cometas en lo que fue un campo de batalla.

Un saludo a todos.

Javier Veramendi B.



Créditos

Dirección: **Jose Ignacio Pasamar López**

Maquetación: **José A. Gutiérrez (GuTiX)**

Equipo de Redacción:

Francisco Medina Portillo

Hugo A. Cañete

Javier Ribelles

Rafael Gabardos Montañés

José Miguel Fernández Gil

Javier Veramendi B.

Esteban Soteras

Boris

Javier Sánchez Gracia

Agradecimientos:

Andrés García

Editado en Zaragoza (España)

Editor **José Ignacio Pasamar López**

INDICE

DLG

02 - Editorial

03 - Indice y Créditos

04 - Teletipista de Guardia

33 - Entrevista - Rubén Sáez Abad

41 - El Libro - “Los ases de la Luftwaffe”

42 - El Arma - IJN Taiho

37 - El Hombre - Toyotomi Hideyoshi

17 - El Equipo de Redacción recomienda

Artículos

05 - El fin del Akagi - José Miguel Fernández Gil

19 - Origen e historia del Me 262 - Rafael Gabardos Montañés

29 - Zenón de Constantinopla - Javier Sánchez Gracia

44 - Hubo algo mas allá de la PT-109- Javier Yuste González

“...finalmente, a las 05:20 acabó por desaparecer bajo las aguas del Océano Pacífico llevándose consigo a 267 tripulantes.”



TELETIPISTA DE GUARDIA

LA MAGIA QUE NOS PROTEGE

Muchos han sido los pueblos que han recurrido a poses mágicas, hechizos, ungüentos, palabras, etc. que los protegieran de cualquier daño que pudiera causarles el enemigo: poses bóxers, Vera Cruces...

Un combatiente de Sierra Leona afirmaba que, en su país, era ponerse una guerrera mágica lo que les hacía invulnerables. Para demostrárselo a los que le escuchaban, en Fort Benning, Georgia, cogió un cuchillo y, subiéndose la manga, lo clavó profundamente en el brazo. Cuando la sangre manó a borbotones y el sierraleonés, aterrorizado, se dio cuenta de que no había magia que valiera frente al buen acero, uno de los espectadores, el coronel Kauzlarich dijo; "Eso es una forma de fe... También es una forma de burricie".

ORÍGENES DETECTIVESCOS.

Alan Pinkerton, fundador de la celeberrima agencia de detectives Pinkerton (que hace relativamente poco ha sido comprada por el Grupo sueco SECURITAS), fue jefe de la red de espionaje del ejército del Potomac



en 1862, durante la guerra de Secesión americana.

REMEDIOS CASEROS.

Cuando el invierno ruso llegó en diciembre de 1941, los landser observaron a los civiles soviéticos para aprender la forma de combatir el terrible frío.

Un remedio casero que les sirvió para proteger las armas fue el recubrirlas con aceite de girasol y harina o polvo muy fino.



NOMBRAMIENTOS.

El Duque de Wellington tuvo muy poco poder decisorio en el nombramiento de los generales de su ejército.

De los ochenta y cinco oficiales que sirvieron a su mando, bien como comandantes de campo ó en su estado mayor, con el rango de mayor general o superior, entre 1809 y 1815, solamente ocho (Beresford, Hill, Picton, Craufurd, Graham, Houston, Leith y Nightingall) fueron nombrados por decisión personal suya.

Los nombramientos eran responsabilidad de la Secretaría Militar, en su sede de los Horse Guards de Londres.

Así pues el Duque debía aceptar los "mimbres" que se le proporcionaban.

CUSTOMIZAR EL CAMPO DE BATALLA.

Decían que la principal innovación del Gran Capitán era atraer al enemigo al terreno que él había elegido como campo de batalla.

Sin embargo, el acomodar el campo de batalla a las necesidades tácticas del propio ejército se han venido dando desde hace mucho, muchísimo, tiempo.

Así, los densos campos de minas de Kursk, las "cajas" de Rommel en El Alamein, etc. no es algo original; en Gaugamela, Dario III cavó enormes fosos con estacas para canalizar las



fuerzas de Alejandro Magno por unos corredores y hacerle susceptible al ataque de sus carros falcados.

En Azincourt, los arqueros portaban estacas que clavaban en el suelo (dos veces a lo largo de la batalla) para protegerse de los jinetes franceses y dirigir a los caballeros enemigos a pie hacia los propios.

En general, lo que se buscaba con esta customización del terreno, tanto antes como ahora, es la de dirigir el esfuerzo principal del contrincente hacia espacios definidos en los que se busca la superioridad puntual; ya sea para situar allí un arma dominante (como los carros persas), la élite del ejército (como los caballeros ingleses de Enrique V) o una zona batida por el fuego más densa y precisa (como la de Rommel en El Alamein).



EL FIN DEL AKAGI

Por José Miguel Fernández Gil

A las 02:30 del 4 de Junio de 1942 a bordo del IJN Akagi se tocó diana y los marineros y el personal de hangares se levantaron para una dura jornada de combate. Se dirigieron hacia los comedores de la tripulación y allí tomaron un desayuno compuesto principalmente por arroz, natto¹ y pescado ahumado. Terminado el mismo hacia las 03:30, el personal de hangares empezó a dirigirse hacia sus respectivas ocupaciones: los armeros hacia donde estaban los carritos de municionamiento (el Akagi contaba con 6 carritos para las bombas de 242kgs y otros 6 para las bombas y torpedos de 800kgs). Mientras, los encargados de los aviones empezaban a llenar

los depósitos de los cazas y los bombarderos en picado que tomarían parte en el ataque a la isla de Midway. Los mecánicos, que estaban asignados a un aparato en concreto realizaban una comprobación rutinaria del motor de sus aviones, Japón, que era un país menos industrializado que los Estados Unidos, tenía un parque automovilístico más pequeño y la mecanización de la agricultura era escasa, por lo que la mecánica era algo muy desconocido entre la juventud del país y, por lo tanto, los mecánicos de aviación que habían sido adiestrados durante un par de años, eran al igual que los pilotos veteranos un bien bastante escaso en la Armada Japonesa.

La pésima habitabilidad de los hangares de los portaaviones japoneses no era una excepción en el Akagi, el fuerte olor de la gasolina de aviación impregnaba rápidamente esos espacios cerrados y atestados. Así pues, nada más empezar las tareas de llenado de combustible se ponían en marcha los ventiladores de circulación forzada:

los de babor introducían aire del exterior y los de estribor, a ras de suelo, aspiraban la atmósfera interna y la expulsaban al exterior. Los grandes espacios que eran los dos hangares principales del Akagi quedaban atestados con su dotación aérea; tanto los cazas como los bombarderos en picado apenas abatían una pequeña parte de sus alas a diferencia de los bombarderos-torpederos que abatían casi la mitad de éstas. Los D3A solían por ello estacionarse entre el elevador central y el de proa, lo suficientemente grande para poder izarlos a cubierta. Para colmo, la distancia entre aparatos apenas llegaba a los 50 centímetros, por lo que con todo el grupo aéreo en los hangares apenas había espacio para moverse entre los aviones.

Los armeros del grupo de cazas estaban enfrascados en llenar con cintas de munición las ametralladoras del morro y los cañones de 20mm de las alas, los armeros de los bombarderos en picado estaban junto a las compuertas

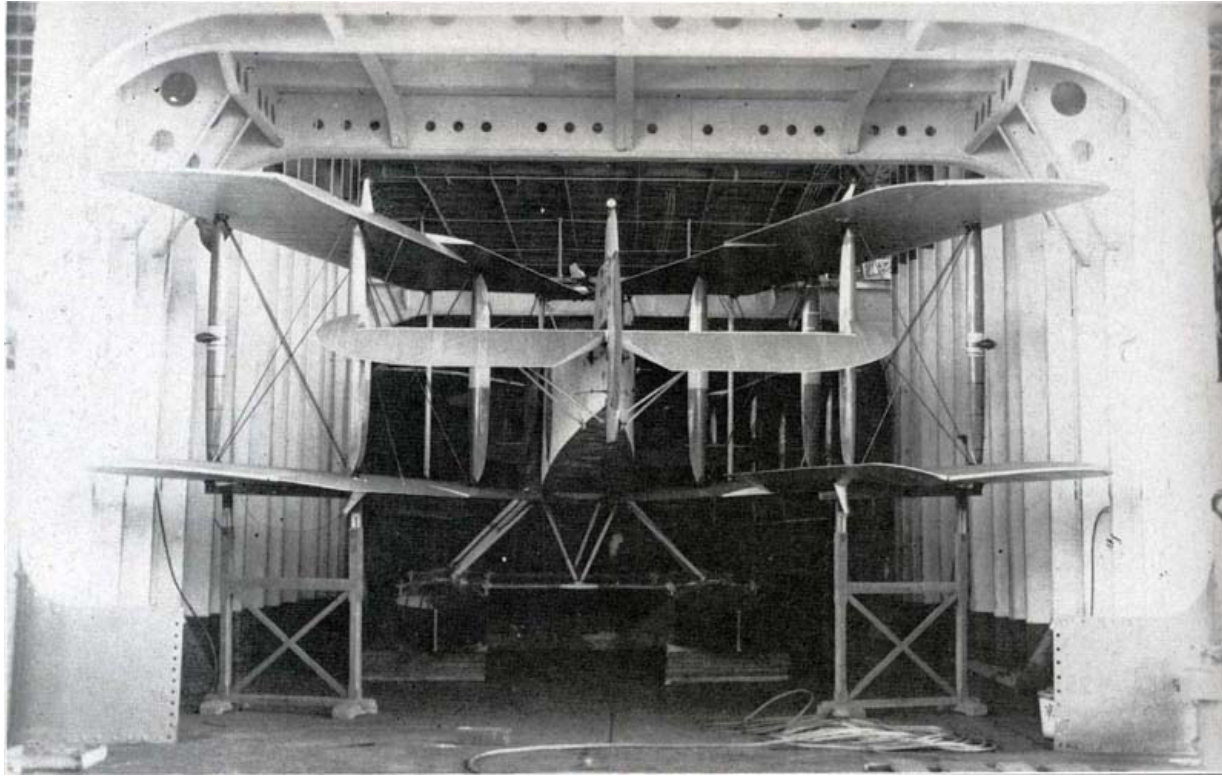
laterales² de los elevadores de bombas y torpedos esperando recibir las bombas de impacto que debían trincar bajo la panza de sus respectivos aparatos. Las compuertas estaban situadas estratégicamente a un metro del nivel del suelo, para evitar que se filtraran a los peligrosos pañoles de bombas y torpedos los inflamables vapores de la gasolina y junto a estas compuertas había unos arneses que podían contener bombas y torpedos preparados para ser llevados a los aparatos: recordemos esto porque fue una de las principales causas de la pérdida del Akagi y del Kaga 7 horas más tarde.

Generalmente los bombarderos en picado eran armados sobre la cubierta de vuelo: los armeros debían cargar la bomba de 242 kgs en el carrito y usar el elevador delantero hasta la cubierta de vuelo. Allí se dirigían rápidamente bajo las panzas de los bombarderos y colocaban la bomba en su soporte, después el armero principal colocaba los fusibles detonadores en el morro y la cola de la bomba y ésta quedaba activada debajo de la panza del bombardero. El izado de la bomba hasta el soporte del aparato y su activación llevaba aproximadamente unos cinco minutos por aparato, después volvían a buscar otra bomba para repetir la operación, así tres veces durante esa madrugada para alistar los 18 bombarderos en picado que tomarían parte en el primer ataque.

Otro de los graves defectos a bordo del Akagi era la velocidad de los ascensores. Durante su reconstrucción en la década de los 30 no habían sido sustituidos por otros mas modernos y por ello llevaba más tiempo subir los aparatos desde el hangar a cubierta que portaaviones posteriores como los Soryu, Hiryu y los Shokaku. Así pues, su velocidad relativa era de unos 44 metros por minuto e izar un aparato desde el segundo hangar a cubierta podía demorarse más de 1 minuto y medio por aparato (contra los 55 segundos en otros portaaviones más modernos) contados

¹ Natto: Es una pasta de soja típica de los desayunos japoneses desde hace siglos, muy nutritiva por sus vitaminas y aminoácidos esenciales, también contiene enzimas que lo convierten en un anticoagulante natural bastante potente.

² Estas compuertas se abrían hacia el interior y estaban colocadas para evitar principalmente que la peligrosa atmósfera del hangar. Además, en caso de incendio, las llamas podrían acceder hasta los pañoles de munición y provocar su detonación.



Vista interior del hangar del Akagi desde el elevador central, c.1927

desde que bajaba desde la cubierta de vuelo hasta el segundo hangar y luego repetía la operación a la inversa. Los cazas que estaban estibados en la proa de ambos hangares eran izados a través del elevador delantero a cubierta, pero los bombarderos en picado se debían estacionar a popa de la cubierta de vuelo por lo que una vez en cubierta, debían esperar a que los bombarderos estuvieran colocados en sus posiciones de despegue. El trabajo de empujar los aparatos de más de 4 tns de peso hasta el ascensor y el posterior estibado a popa era algo titánico y agotador y por norma general cada equipo solía tener que estibar 6 aparatos así que cuando llegaban a los que estaban más alejados del elevador el trabajo se volvía insoportable en un sitio tan cerrado.

La cubierta de vuelo del Akagi era única en la flota japonesa pues tenía doble pendiente, desde el elevador central hasta popa tenía pendiente hacia abajo a ese lado y desde el mismo hacia proa tenía la misma pendiente, así pues durante las operaciones de estibado se levantaba un paravientos que llevaba el buque en la sección de proa de la cubierta para evitar que el viento mas la pendiente hiciera que los pesados bombarderos

cogieran velocidad y fuera imposible detenerlos en sus respectivas marcas de estacionamiento. Una vez colocados en su posición eran trabados mediante calzos en las ruedas.

En el "Ready Room" del Akagi que hacia a las veces de sala de recreo, comedor y sala de reuniones se encontraban los pilotos y tripulantes tomando su desayuno hasta que eran llamados a cubierta, allí sobre la cubierta de vuelo delante de la isla recibían las ordenes del jefe del grupo aéreo sobre la misión. Mientras, a sus espaldas, los aviones estibados ponían sus motores en marcha arrancados por el personal de cubierta. El "warm up" o precalentamiento de los motores no podía hacerse en los hangares atestados y completamente cerrados, por lo tanto los relativos 15 minutos de precalentamiento y chequeo prevuelo se hacían sobre la cubierta de vuelo mientras los pilotos recibían las ordenes de formación y ataque y los armeros terminaban su trabajo.

Hacia las 04:20 los aparatos de la primera ola de ataque a Midway estaban preparados sobre cubierta, 18 bombarderos Aichi D3A2, Teniente de Navío Shohei, 12 cazas Mitsubishi A6M2c

(teniente de navío Ayao). Tres de ellos pertenecían a la CAP, 1ª patrulla (Suboficial de 1ª clase Katsumi) y un torpedero Nakajima B5N2 (Contraalmirante Susumu), en misión de búsqueda aérea.

A unos 700 metros a proa estaba el destructor Nowaki en misión "tonbo-tsuru" o "Dragonfly fishing" que consistía en recoger a la tripulación de cualquier aparato que cayese al mar.

A las 04:26 se dio la orden de despegue y el Teniente Ayao, el primero de todos, giró la cabeza hacia atrás observando que los pilotos de cada aparato en cubierta tenían levantada su mano en señal de OK y rodó sobre la cubierta seguido por los demás aparatos. Una vez en el aire empezaron a orbitar en formación hasta que el último aparato del ataque había despegado de su portaaviones y tomaba su posición en la formación general. Una vez reunidos todos los aparatos el jefe de la expedición, el teniente de navío Joichi Tomonaga del IJN Hiryu, ordenó dirigirse hacia Midway.

Desde el puente de mando del Akagi, junto con el Vicealmirante Nagumo, su Jefe de Estado Mayor, el Contralmirante Kusaka, y el capitán del Akagi, Capitán de Navío Aoki, se encontraban aún con sus pijamas puestos el Jefe del Grupo Aéreo del Akagi, Capitán de Fragata Fuchida, y el Jefe de Operaciones Aéreas de la flota de portaaviones, Capitán de Fragata Genda, observando el despegue de sus aviones. Ambos hombres habían caído enfermos al poco de partir de Hiroshima: Fuchida con un ataque de apendicitis y Genda con una fuerte gripe. Fuchida había abandonado su cama en la enfermería contra la opinión del médico de a bordo para presentarse

en el puente. Genda, aún con fiebre, había salido de su camarote con la misma intención. Tras el despegue de los aparatos del Akagi un sudoroso y pálido Fuchida tuvo que ser llevado de nuevo a la enfermería; saldría y entraría de la misma varias veces durante esa mañana para ir hasta el puente. Genda por su parte pidió y obtuvo el permiso de Nagumo para incorporarse al servicio, tras lo cual bajó a su camarote a vestirse adecuadamente.

El personal de los hangares no tenía ni un minuto de descanso. Una vez partida la fuerza de ataque a Midway, debían preparar los torpederos para una acción en el mar, así como preparar el resto de cazas para ser lanzados inmediatamente que fueran avistados aviones enemigos.

En las profundidades del Akagi, dentro del pañol de torpedos, los marineros terminaban la comprobación de los letales Tipo 91 Mod.3 que allí estaban estibados, 36 en total. Comprobaban la presión del combustible, la fijación de las aletas protectoras de madera en la popa y del capuchón de caucho que protegía el morro del torpedo; las aletas y el capuchón servían para proteger del fuerte impacto contra el agua los mecanismos del torpedo y estos se desprendían una vez dentro del agua. Este torpedo fue quizás la mejor arma antibuque aerotransportada de la 2GM, capaz de desarrollar una velocidad de 42 nudos durante 2.000 yardas y con una cabeza de combate de 243kgs.

En los hangares los marineros habían colocado el soporte del torpedo en cada avión la noche anterior. Los Nakajima B5N2 eran multipropósito, con una capacidad de 800kgs podían portar bien torpedo o bien bombas cuando actuaban



como bombarderos horizontales. Los soportes para cada arma eran diferentes, así como también para las bombas, pues podían en caso necesario transportar en tándem tres bombas de 242 kgs o una única bomba de 800 kgs.

Sobre la cubierta de vuelo del Akagi fueron elevados 3 cazas (2ª patrulla), a las 05:10, para reemplazar a los de la CAP que habían despegado a las 04:26 o para reforzarlos en caso de ataque. A las 05:32 fue descubierto un hidroavión norteamericano de patrulla y los tres cazas recibieron la orden de despegar a las 05:43. Inmediatamente fueron izados desde el hangar otros 3 más. A las 05:55 el hidroavión del Tone, indicativo Tone-4, que había despegado con 30 minutos de retraso informó al Akagi que 15 aparatos enemigos se dirigían hacia la flota de portaaviones. Desde otros portaaviones despegaron más cazas para reforzar la CAP. A las 06:16, en el Akagi, se recibió el mensaje del radioperador de Tomonaga informando del inicio del ataque seguido a las 06:45 de otro que informaba que regresaban a los portaaviones.

Mientras, sobre la cubierta de vuelo del Akagi los tres cazas (3ª patrulla) calentaban motores para relevar a la primera patrulla de la CAP: diez minutos después despegaban y la primera patrulla tomaba cubierta a las 06:59.

A6M2 Zero en la cubierta del Akagi

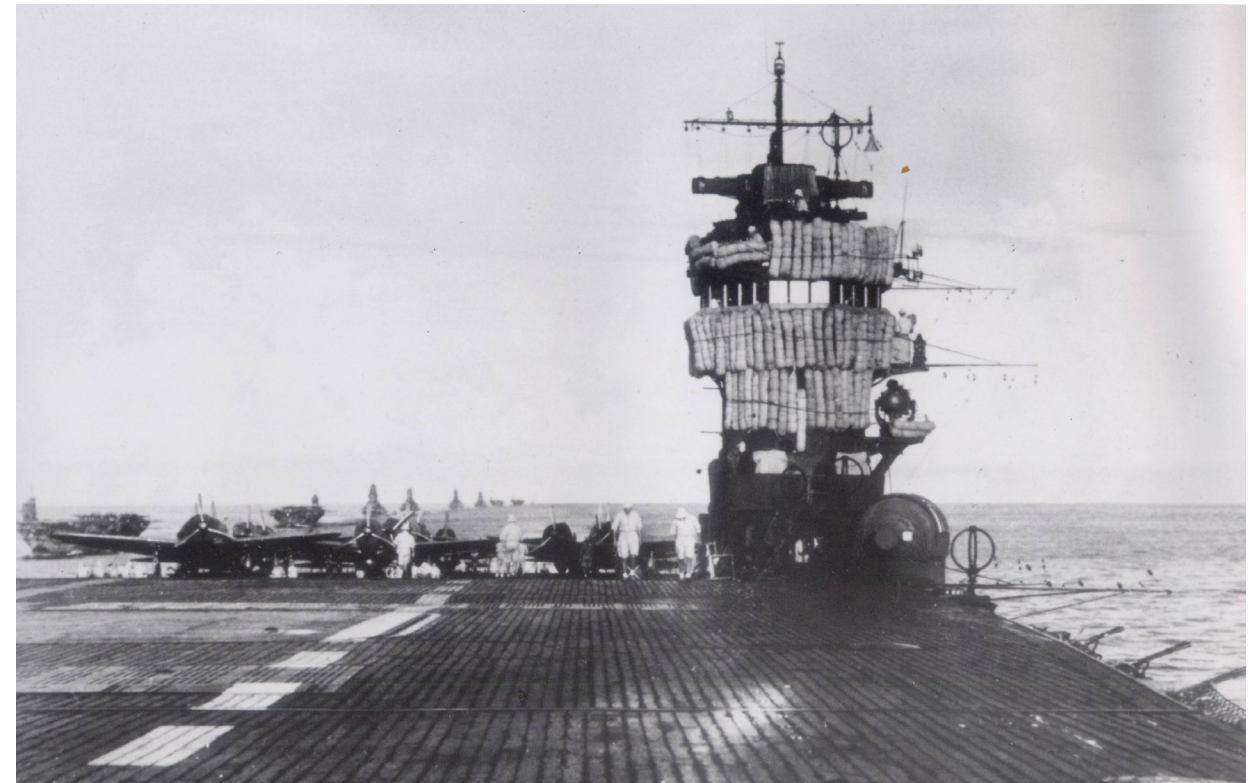


A las 07:00 llegaba el fatídico mensaje que desencadenaría la tragedia: Nagumo recibía el mensaje de que Tomonaga solicitaba un segundo ataque sobre Midway. Consternación en el puente del Akagi, los aviones preparados bajo cubierta tenían trincados torpedos, y contra un objetivo terrestre de nada servían.... se volvía a repetir la situación de 2 meses atrás.

Retrocedamos un poco en el tiempo: transcurría el mes de Abril de 1942 y Nagumo iniciaba la campaña del Océano Indico con la misión de atacar las principales bases Británicas en Ceilán y destruir el resto de la Eastern Fleet. El 5 de Abril Fuchida lideró el ataque a la base Británica de Colombo y sobre las 08:00 solicitó un segundo ataque, pero los aviones estaban preparados para una acción en el mar. Nagumo no ordenó el rearme hasta casi una hora más tarde, a las 0853. Esta no estuvo lista antes de que llegara la fuerza de Fuchida a las 09:48. Pero 2 minutos después se recibía un radiomensaje de los aviones de búsqueda con el descubrimiento de los cruceros HMS Cornwall y HMS Dorsetshire. Nagumo entonces ordenó un nuevo rearme para atacar a los dos cruceros. En esa ocasión el Contralmirante Yamaguchi decidió romper el protocolo de la cadena de mando y viendo que se perdía un tiempo precioso decidió

por su cuenta y riesgo lanzar sus bombarderos en picado tal y como estaban armados en ese momento sin escolta de cazas, logrando hundir ambos cruceros. Ahora, dos meses más tarde, Yamaguchi “aconsejaría” a su superior la misma maniobra; ¿Por qué esta tibieza?, la ruptura del protocolo y la cadena de mando es algo muy grave y aunque salió bien, es probable que Nagumo o quizás Yamamoto reprendiera a su subordinado por tal acción, fuera cual fuese el resultado.

A la misma hora, 07:00, eran izados a la cubierta de vuelo 5 cazas (3 de ellos per-



Despegue de la fuerza de ataque durante la “Operación C”, 26 de Marzo de 1942

tenecían al 6º Kokutai, transportados en los 4 portaaviones para ser basados en Midway después de su conquista) y 10 minutos después eran lanzados (4ª patrulla) sin demora alguna: se estaba produciendo el primer ataque del día por parte de los estadounidenses.

El Akagi fue objetivo de los torpedos lanzados por los B-26 de Midway que iban de camino a atacar las fuerzas de Kondo, pero que al descubrir los portaaviones de Nagumo fueron redirigidos a atacarlos. Ningún torpedo hizo blanco en el portaaviones, debido principalmente a la maniobra de evasión del buque que consistía en realizar un fuerte giro a babor y seguido de otro giro hacia estribor efectuando una especie de “8”. Pero uno de los B-26 supervivientes al pasar por encima del Akagi lo roció con fuego de ametralladoras que causó daños en un montaje de 25mm y mató a dos de los servidores del arma. A las 07:20 terminado el rápido ataque, dos de los cazas de la CAP del Akagi tomaron cubierta habiendo agotado su munición de 20mm. Uno de los aviones de la CAP no regresaría tras este primer encuentro, el pilotado por el Suboficial de 3ª clase Hanyu.

Nagumo estaba indeciso sobre rearmar a los aviones para atacar Midway por segunda vez, puesto que las órdenes de Yamamoto eran “inflexibles” y decían que la segunda fuerza de ataque debía ser usada contra objetivos navales, pero la amenaza de ataques aéreos desde la isla, más la petición de Tomonaga de un segundo ataque, parecían primar sobre esperar a tener un objetivo naval que a todas luces parecía no existir. Además, esperar al regreso de las fuerzas de Tomonaga para rearmarlas, reparar averías en los aparatos, curar a los posibles heridos y volverlos a lanzar contra la isla le daría suficiente tiempo a los defensores de Midway para “lamerse sus heridas” y volver a atacar a los portaaviones esa tarde, ya que como muy pronto la primera fuerza de ataque no estaría lista en los portaaviones hasta casi el mediodía. Estas suposiciones se basaban en que Tomonaga no realizó un informe exhaustivo de la misión hasta que no estuvo de regreso en el Hiryu, dos horas más tarde, y en la ignorancia de que todo avión que había en la isla estaba de camino hacia los portaaviones de Nagumo (aunque pocos regresarían para contarlo).

Kusaka viendo la indecisión de su superior, le presionó para que ordenara un rearme de los torpederos. Genda que ya ocupaba su puesto en el puente del Akagi como Jefe de Operaciones Aéreas de la Kido Butai³, recalco que aun no habían terminado los aviones de búsqueda su viaje de ida, y que sería prudente esperar hasta que estos informaran del inicio del vuelo de regreso. Kusaka volvió a presionar diciendo que si en casi cuatro horas de vuelo aun no habían encontrado enemigo alguno, era porque este no existía. Finalmente a las 07:15 Nagumo dio su fatal orden de rearmar de nuevo los torpederos con bombas de impacto.

La orden de rearmar los torpederos causó más estragos en el Akagi y el Kaga que en los otros dos portaaviones. Como se ha comentado los bombarderos en picado eran armados en la cubierta de vuelo, por ello los 36 aparatos de este tipo que había en los Hiryu y Soryu estaban completamente desarmados.

En los hangares del Akagi y del Kaga se repitió la misma situación... Al recibir la orden los armeros fueron con los carritos debajo de cada torpedero - recordemos que en el Akagi había 6 carritos y 9 en el Kaga - el torpedo se descolgaba del mismo modo que se lanzaba, soltando las fijaciones, cuando el torpedo estaba encima del carrito los armeros tiraban de él hacia el elevador de municionamiento, pero cuando llegaron a este se encontraba en uso con las bombas Tipo 80 de 800 kgs capaces de perforar 40cms de hormigón armado que debían sustituir los torpedos. **Entonces no quedaba más remedio que colocar los torpedos en las abrazaderas de anclaje de la pared del hangar.** La bomba subía en piezas por lo que debía ser montada antes de ponerla en el avión, mientras esto ocurría el otro personal de hangares debía quitar el soporte del torpedo y sustituirlo por el adecuado para las bombas. Como en el Akagi había seis carritos para torpedos y bombas de 800 kgs, solo se podía realizar esta operación simultáneamente en 6 aparatos (9 en el Kaga), el resto del personal solo



El Akagi en la Bahía de Sukumo

podía esperar a que le tocara su turno. Soltar el torpedo, sustituir el anclaje, montar la bomba y trincarla en la panza del aparato llevaba 30 minutos: toda la operación demoraba 90 minutos (en cada portaaviones) contando desde las 07:15 en que se dio la orden (el Akagi tenía 18 torpederos y 27 el Kaga).

Como todos los portaaviones estaban continuamente recogiendo cazas de la CAP y lanzando nuevos aparatos para sustituir los que habían regresado, en el Hiryu y el Soryu no se podían armar los bombarderos en picado porque se necesitaba la cubierta de vuelo despejada.

A las 07:40 ocurrieron varias cosas a bordo del Akagi: Acababa de tomar cubierta el torpedero del Contra maestre Suzuki que había despegado a las 04:26 en misión de reconocimiento en dirección sur de la agrupación de Nagumo, el primer chutai⁴ de torpederos acababa de ser rearmado y Nagumo recibió un cablegrama del IJN Tone. El crucero pesado Tone había recibido pocos minutos antes un radiomensaje de su avión explorador Nº 4 (Tone-4), este informaba de la presencia de 10 buques enemigos a 10° y 240 millas de

Midway, el mensaje fue reenviado al puente del Akagi y en estos momentos era leído por el Almirante, su Jefe de Estado Mayor y por el Jefe de Operaciones Aéreas de la fuerza de portaaviones. En esos momentos el diminuto puente del Akagi estaba casi a “reventar” de gente y apenas había espacio para moverse, aparte de los anteriormente mencionados estaban: El Capitán del Akagi, el Navegante Capitán de fragata Miura, el segundo Jefe de Estado Mayor Capitán de Navío Oishi, el oficial de Inteligencia del Estado Mayor Capitán de Corbeta Ono, el Hikocho⁵ del Akagi Capitán de Fragata Masuda y Fuchida; estos dos últimos salían y entraban a intervalos al puente.

En la cultura Japonesa las relaciones interpersonales entre personas de diferente nivel o jerarquía son “difíciles” por llamarlo de alguna manera, por ello tanto Kusaka como Genda y Fuchida sabían que Nagumo no tenía la experiencia ni los conocimientos de cómo manejar una agrupación de portaaviones, lo había demostrado en las dos ocasiones anteriores (Pearl Harbor y la Operación del Indico), pero no podían “aconsejar” a Nagumo abiertamente delante de los oficiales inferiores y de los dos Capitanes de cómo manejar la situación, dando a entender

que era un “inútil” y avergonzándolo.

Sabían que una fuerza naval cerca de Midway tenía que contar con la protección de algún portaaviones y que en ese momento sólo 6 torpederos (9 en el Kaga) habían cambiado sus torpedos por bombas. Muchos cazas de los portaaviones que habían reforzado la CAP en las últimas horas se hallaban a bordo de estos repostando y municionando (quedaban 18 volando sobre los portaaviones), si daba la orden en ese momento de alistar la segunda fuerza de ataque para atacar a los buques enemigos podría lanzarla en 40 minutos (sin los aparatos que en esos momentos ya tenían las bombas trincadas). Pero Nagumo se debatía en un mar de dudas, ya había violado las ordenes de Yamamoto al ordenar cambiar los torpedos por bombas y la súbita aparición de buques enemigos en las cercanías de Midway en contra de la creencia de que estos no saldrían de Pearl Harbor hasta que los aparatos de la Kido Butai no bombardearan el atolón, lo habían “descentrado”. Así pues hizo lo que un “viejo” comandante de cruceros habría hecho: Ordenó la identificación de los “blancos” antes de ordenar un ataque general.

Con la orden de confirmación sobrevino la segunda orden fatal: Ordenó la detención del rearme de los torpederos en los hangares a las 07:45 según parece a tiempo de que el trabajo de rearme del segundo chutai empezara. En esos momentos en los hangares del Akagi y Kaga quedaban 2/3 de los torpederos armados para una acción en el mar, lo que hacía viable preparar y lanzar un ataque contra dichos buques, pero recordando lo que sucedió un mes atrás en el Mar del Coral que una gran fuerza de ataque fue enviada contra un petrolero y sus buques de escolta y minutos después fue detectada la formación de Fletcher. Nagumo no quiso cometer el mismo error que el Vicealmirante Hara.

A las 07:53 el IJN Kirishima empezó a lanzar humo señalando una nueva oleada de ataques, el primero de tres que durante los siguientes 40 minutos amenazarían a la fuerza de Nagumo. Los SBD del VMSB-241 al mando del Mayor Henderson (nombre que se haría muy famoso unos meses después al dedicarle un aeródromo en

³ Kido Butai, es el nombre de la 1ª Flota Aérea, la fuerza de portaaviones de la Flota Imperial Japonesa.

⁴ El escuadrón de torpederos estaba dividido en 3 chutai y cada chutai estaba compuesto de 2 shotai (3 aparatos).

⁵ Jefe de Operaciones de la Cubierta de vuelo y Director de la CAP.

Guadalcanal) eligieron al IJN Hiryu como blanco sin conseguir impacto alguno. Los Marines no habían volado nunca antes con estos aparatos y eran incapaces de sacarle el letal resultado que consiguieron sus contrapartes navales unas horas después.

A las 07:58 llegó el segundo radiomensaje del Tone-4 informando sólo del cambio de rumbo de la formación enemiga, Nagumo que en esos momentos debía atender dos ataques enemigos en dos direcciones diferentes y con pocos cazas en el aire para hacerles frente, ordenó un lacónico: "Identifique esos buques". A las 08:00 empezaba el ataque de los B-17 del Coronel Sweneey sobre los IJN Akagi, IJN Soryu e IJN

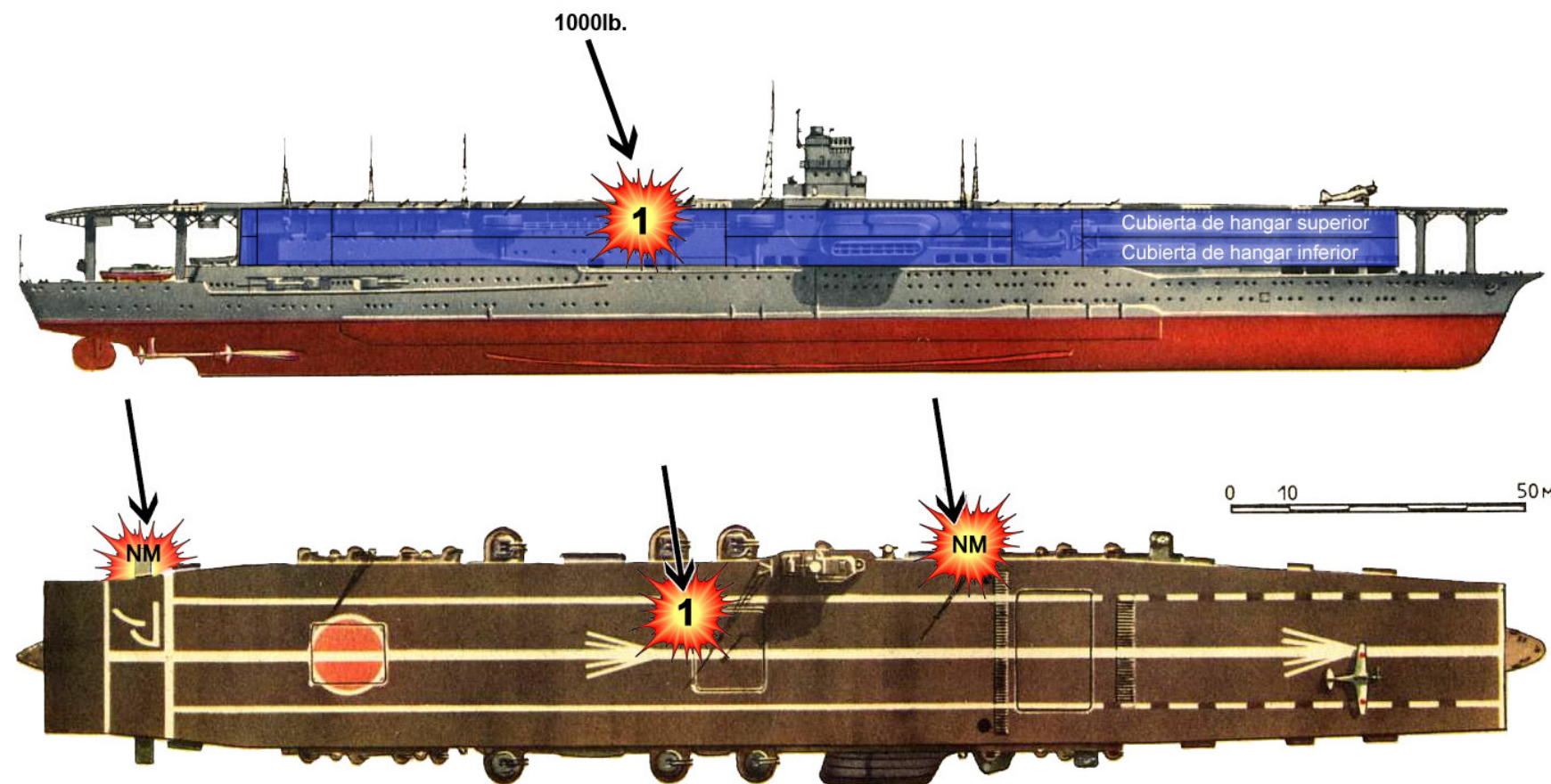
Hiryu sin ningún impacto pero todos los buques desaparecieron ocultos tras los enormes piques de agua que levantaban las explosiones cercanas haciendo creer al resto de observadores que los portaaviones habían sido "pulverizados" por el bombardeo de alta cota.

Los portaaviones japoneses reforzaban continuamente la CAP lanzando cazas que se encontraban estibados sobre su cubierta de vuelo. El Akagi lanzó a las 08:08 tres cazas al mando del Contramaestre Ono para enfrentarse a los SBD supervivientes de Henderson y los recién avisados B-17. Kaga y Soryu hicieron lo mismo. Cuatro minutos más tarde el Tone-4 comunicaba que la formación enemiga estaba formada por 5

cruceros y 5 destructores, en el puente de mando del Akagi la gente y en especial Nagumo empezaron a respirar más tranquilos. En esos momentos la primera ola de ataque de Tomonaga regresaba a los portaaviones por el mismo rumbo en que se retiraban los restos del VMSB-241 y los cazas de escolta que aún tenían munición entablaron combate con ellos. Eran las 08:20 cuando la "bomba" estalló en el puente del Akagi: El Tone-4 informaba que un portaaviones parecía cerrar la formación enemiga: La respiración de todos en el puente se detuvo un instante, al igual que algún corazón que otro.

Sobre la formación Japonesa se estaba creando una situación peligrosa: varios cazas de la CAP

Principales impactos de las bombas en el Akagi



AKAGI (赤城)

necesitaban regresar a sus portaaviones para reponer munición, algunos B-17 aún no habían terminado de realizar los bombardeos sobre sus objetivos y lo peor de todo: los aparatos de Tomonaga de regreso de Midway necesitaban tomar cubierta lo antes posible. En el puente del Akagi, la sensación de atacar a los buques enemigos era más urgente que 45 minutos antes, pero la necesidad de mantener las cubiertas despejadas de aparatos para rotar la CAP primaba. Los descoordinados ataques estadounidenses estaban dando sus frutos. La flota Japonesa necesitaba una "ventana libre" de 40 minutos así como las cubiertas de vuelo enteramente despejadas para preparar y lanzar una fuerza de ataque. Con todos los portaaviones lanzando y recogiendo cazas manteniendo sus cubiertas de vuelo siempre ocupadas eso era materialmente imposible.

Para entonces quedó demostrada lo desastrosa que era la táctica de usar todos los portaaviones en función de CAP. Durante la planificación de la Operación MI se planteó que los IJN Akagi e IJN Soryu se encargasen de la CAP y los IJN Kaga e IJN Hiryu de proporcionar las escoltas, pero se desestimó porque usando los 4 portaaviones la rotación era más rápida y numerosa que usando sólo 2. Al carecer de radares únicamente se alertaba de la presencia enemiga por contacto visual, muy cerca de la flota, por lo que la escasez de preaviso para lanzar refuerzos de la CAP obligaba a que el lanzamiento de nuevos cazas fuera lo más breve posible: usando los 4 portaaviones se ponían en el aire 12 cazas en unos 2 minutos.

Las cosas no estaban mucho mejor sobre las cubiertas de los 4 portaaviones al tener que reforzar la CAP; en el Akagi 4 ceros al mando del Suboficial de 1ª Clase Taniguchi calentaban motores para despegar y lo mismo ocurría sobre las cubiertas del Kaga y Hiryu, mientras que en el Soryu el malhadado D4Y "suisei" esperaba para despegar y reunirse con el Tone-4. Y para rematar la faena, en medio de este caos, fue descubierto el periscopio del USS Nautilus a las 08:24 y un minuto más tarde desde el IJN Kirishima se detectaron estelas de torpedos dirigidos hacia él. Si todo esto no bastase ya para desquiciar cualquier situación de combate, la segunda división del VMSB-241 con los obsoletos SB2U hacía



El Akagi junto al Nagato en las fases finales del alistamiento del Akagi, 15 de Agosto de 1927

su aparición a las 08:27. Descubiertos desde el puente del Akagi, su capitán ordenó realizar un giro para alejarse del curso de estos aparatos.

Para colmo Nagumo recibía el mensaje de Yamaguchi que le “aconsejaba encarecidamente atacar de inmediato a los buques enemigos”: mensaje enviado 15 minutos atrás pero que durante el desorden de los ataques había quedado sin remitir al puente. Otro mensaje del Tone-4 llegaba con el anterior, esta vez comunicaba que regresaba a su base. El problema del combustible del hidro ya era acuciante debido al constante

cambio de rumbo y de altitud causado por la persecución de los aparatos de la CAP estadounidense: debía esconderse entre las nubes. Nagumo ordenó que mantuviera el contacto y que se le enviaba un aparato de apoyo: El D4Y.

Con todos los aparatos estadounidenses supervivientes retirándose hacia Midway, la CAP completamente desorganizada y la formación de Tomonaga esperando tomar cubierta, la situación a la que se enfrentaba Nagumo era muy crítica. Quería preparar y lanzar la segunda fuerza de ataque inmediatamente contra la formación

naval enemiga, mientras se trataría de volver a formar una CAP coherente y los aparatos de Tomonaga orbitarían a la espera de recibir la autorización de anavear. Genda por su parte preocupado por los aviones que regresaban de Midway, quería que tuvieran preferencia en las operaciones. Una vez tomada cubierta y bajados a los hangares se procedería a colocar los aparatos destinados al ataque naval y lanzarlos en cuanto estuvieran dispuestos. Así pues, ya estaba dispuesto el último acto de esta tragedia.

Finalmente se tomó una decisión salomónica: anavearían los aparatos de Tomonaga y se prepararía una fuerza de ataque al completo. Se rearmarían todos los torpederos, se repararían las averías ligeras y se lanzarían **TODOS** los aparatos disponibles al ataque de la fuerza naval enemiga. Mientras esto ocurría, la formación japonesa alteraría el rumbo para aproximarse a la enemiga. Este último hecho evitaría que una parte de los aparatos estadounidenses de los portaaviones que ya estaban en vuelo de ataque, no encontrasen a la formación de Nagumo.

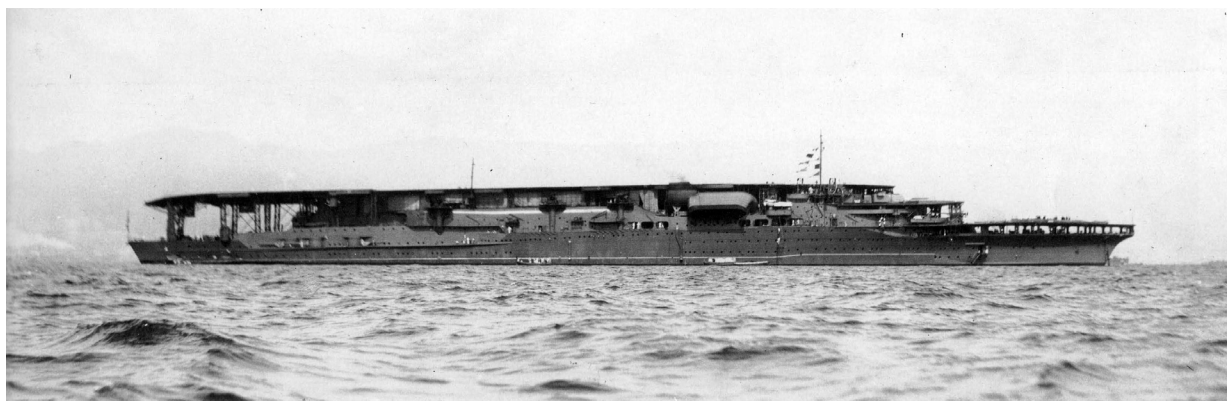
A las 08:37 se izó en el mástil del Akagi la señal para que los aparatos de Tomonaga tomaran cubierta en sus portaaviones. La toma de cubierta nunca ha sido una operación sencilla y si añadimos un avión con daños, se torna harto complicada. No quedó constancia de todos los accidentes que acaecieron durante la toma de cubierta de la formación de Tomonaga, pero sí hay constancia de al menos 2 accidentes graves: un torpedero en el Hiryu (tomó cubierta con sólo un tren desplegado) y un caza en el Kaga (cuyo piloto malherido lo estrelló sobre cubierta, falleciendo poco después). Con un lapso de tiempo que variaba entre 25 a 45 segundos entre aparato todos fueron anaveando.

La doctrina japonesa dictaba, que el rearmado y relleno de combustible se hicieran bajo cubierta, resguardados de los elementos en los hangares y la doctrina estadounidense era al contrario, estas operaciones se hacían sobre la cubierta de vuelo flexibilizando éstas operaciones. Los japoneses debían esperar a que todos los aparatos hubieran tomado cubierta, por orden de estacionamiento en los hangares y una vez

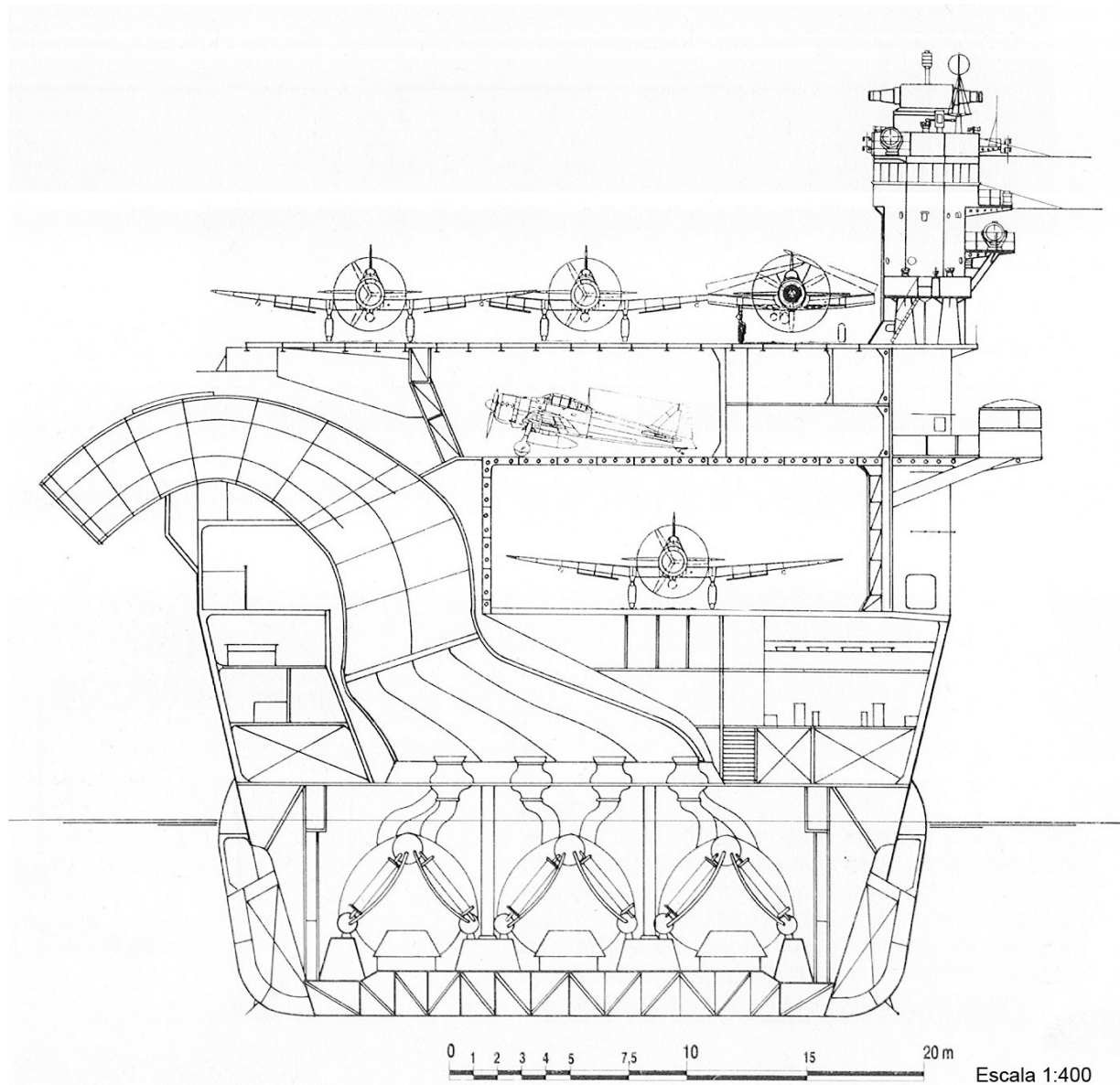
terminada la operación de recogida de aviones, estos eran llevados hacia los elevadores y bajados al hangar: recordemos lo lentos que eran estos en los Akagi y Kaga, por lo que se sufría un retraso considerable. Bajar los aparatos al hangar y estacionarlos en su ubicación correspondiente, rearmarlos y rellenarlos de combustible, subirlos a la cubierta de vuelo y estacionarlos en posición de despegue podía durar hasta casi 90 minutos. Si a todo esto añadimos los próximos ataques que sufrirían los portaaviones de Nagumo y que se tendría que disponer de nuevo de las cubiertas de vuelo despejadas para rotar y reforzar la CAP, es de entender que a las 10:20 de la mañana aún no hubiera ni un solo aparato de ataque preparado para su lanzamiento en la cubierta de vuelo, pero sí peligrosamente estibados en el interior de los portaaviones. El colmo de esta operación radicaba en los bombarderos en picado, estos eran rearmados en cubierta, pero el relleno de combustible se hacía en los hangares. En ningún momento a NADIE se le ocurrió flexibilizar esta operación preparando a los aviones recién llegados sobre la cubierta ante la “urgente” necesidad de atacar lo antes posible a la formación estadounidense. El férreo seguimiento de las normas y la nula capacidad de improvisación japonesa, selló su fin esa mañana.

De repente entre las 08:45 y las 08:55 el Tone-4 entró en una actividad frenética enviando mensajes. El primero de todos fue el más importante, pero que apenas recibió la atención necesaria en el puente de Nagumo; Informaba de la presencia de otros 2 cruceros separados de la fuerza principal. Amari acababa de detectar la línea exterior de patrulla de la agrupación de Spruance. En ese instante, por fin, un almirante japonés pensó que el Tone-4 no enviaba información con la suficiente rapidez ni claridad: El Almirante Abe a bordo del IJN Tone ordenó al IJN Chikuma enviar un nuevo hidro a las coordenadas dadas por su hidro de reconocimiento, ¡parece el colmo de los despropósitos de esa mañana !.

El siguiente mensaje enviado por el hidro fue 5 minutos más tarde para informar del regreso a su base porque el combustible estaba en situación crítica. Cuatro minutos mas tarde Amari recibió la orden de permanecer en su posición y, además,



El Akagi después de su primer trabajo de modernización en 1927. El hangar superior fue cerrado.



de encender su radiolocalizador para ayudar a triangular su posición. Amari recibió la orden de convertirse en un blanco seguro, puesto que la señal fue detectada por los estadounidenses. Con resignación, a las 08:55 envió la recepción de

la orden y añadió que 10 torpederos se dirigían hacia la Kido Butai. En esos momentos Nagumo decidió enviar un informe a Yamamoto, pero desconocía que este almirante estaba al corriente de todo lo acontecido. La moderna estación de

radio del IJN Yamato había interceptado todo el tráfico inalámbrico entre la fuerza de portaaviones y el Tone-4.

A las 09:10 el USS Nautilus volvió a cobrar vida. Estando a 2.600 yardas del IJN Nagara le lanzó un sólo torpedo, pero el objetivo cambió de rumbo en el último momento y falló. No hay constancia a bordo del crucero ligero de este ataque, pero sí a bordo del IJN Arashi. Este destructor empezó a quedarse rezagado tratando de cazar al esquivo submarino. Más tarde conduciría a los bombarderos del USS Enterprise al fatal desenlace de la Kido Butai. Para entonces ya todos los aparatos de la primera oleada de ataque habían terminado de tomar cubierta y la formación cambió de rumbo hacia el este. Posteriormente la cambiaría hacia el oeste y poco después hacia el definitivo norte donde se encontrarían con su triste destino.

A las 09:18 hizo su aparición el VT-8. La recién organizada CAP de 18 aparatos fue rápidamente dirigida hacia ellos y el Kaga, que tenía en esos momentos 6 cazas sobre cubierta los lanzó. A bordo del Akagi fueron izados inmediatamente 5 cazas más para reforzar la CAP; estos no despegarían hasta las 09:32 y cinco minutos después empezaron a izar otros 4 cazas. Otro tanto ocurría en el resto de portaaviones. Este escuadrón sería aniquilado salvándose únicamente el alférez George Gay. Como espectadores de lujo, contaron con el VF-6 que, volando a 22.000 pies, tomaron al VT-8 por el VT-6 que debían escoltar y esperaron inútilmente la señal para descender y proteger a los lentos torpederos en su aproximación - aunque viendo lo letales que eran en esa fase de la guerra los Ceros (Mitsubishi A6M mod. 21), poco hubiera cambiado el resultado -. Ningún aparato estadounidense de éste ataque fue alcanzado por cañón antiaéreo alguno. Sólo un torpedero consiguió lanzar su "pez" al Soryu que falló el blanco.

El sacrificio del VT-8 tuvo una consecuencia imprevisible pero decisiva, una hora más tarde: la fuerza de ataque japonesa debería ser entonces izada a la cubierta de vuelo y colocada para su despegue. Al tener que enviar cazas para reforzar la CAP y rotar los que hubieran agotado su



Al fondo el Akagi, en una foto tomada en 1939

munición, se obligaba a tener las cubiertas de vuelo vacías. El VT-8 salvó, por así decirlo, el día y posiblemente a los portaaviones de Spruance.

Amari, a las 09:30, envió de nuevo el mensaje de retorno pues sólo le quedaba el combustible necesario para regresar hasta su buque madre, pero el Almirante Abe le contestó cinco minutos después que permaneciera en su posición hasta las 10:00 a lo que Amari repuso tres minutos después: "No es posible".

El IJN Chikuma lanzaba el Chikuma-5 para dirigirse hacia la posición de la flota enemiga.

Eran las 09:38 cuando el piquete exterior de la Kido Butai detectaba a los torpederos del VT-6, pero la numerosa CAP (30 aparatos) estaba mal situada después del combate con el VT-8. El objetivo de los recién llegados era el Kaga (había quedado un poco separado del resto debido a las maniobras evasivas durante el anterior combate), el cual tenía en esos momentos 6 cazas preparados para el despegue. Este portaaviones aprobó al viento lanzándolos y cambiando el curso hacia donde estaban situados el resto de aparatos de la CAP.

El Akagi, a las 09:45, lanzó una nueva "hornada" de cazas, 3 aparatos al mando del Teniente Masanobu, en ayuda del Kaga. Aunque el VF-6 aún permanecía en la zona observando las evoluciones de la Kido Butai, no divisó el ataque de sus propios torpederos⁶ y se perdió de nuevo la oportunidad de que entraran en combate contra



6 Éste se realizaba por el otro extremo de la cuadrícula.

la CAP.

Por aquel entonces sólo habían detectado a dos de los portaaviones japoneses.

Mientras tanto llegamos a las 10:00 de la mañana: apenas faltan 20 minutos para el desastre. El VT-6 perseguido ahora por la CAP, trata de lanzar sus torpedos a gran distancia. Luego, con sangre fría, los supervivientes a ras de agua se adentran en el interior de la formación naval japonesa, tomando un rumbo de huida hacia el este-sureste y llevándose con ellos a la fuerza principal de la CAP. Un grupo de cazas del Soryu recién lanzados descubren por fin al VF-6 a gran altitud y los toma por una fuerza de bombarderos en un intento de realizar un ataque en horizontal y se dirige a interceptarlos. Bastantes cazas japoneses no habían podido tomar cubierta para rearmarse y, por lo tanto, no disponían ya de munición para el letal cañón de 20mm que causaba tantos estragos entre los aparatos enemigos (el par de ametralladoras de 7,7mm eran ineficaces para derribar cualquier aparato contrario). Gracias a esto el VT-6 no corrió la misma suerte que el VT-8.

A esa misma hora, en el interior de los 4 portaaviones, estaban esperando los aparatos de ataque completamente repostados y los torpederos con su carga bajo el vientre. En el hangar del Akagi y del Kaga las abrazaderas de sujeción cercanas al ascensor de municionamiento estaban ocupadas por las bombas de 800kgs que se habían retirado y los carritos de municionamiento de las bombas de los bombarderos en picado contenían una bomba de 242 kgs, a la espera de izar los bombarderos a la cubierta de vuelo para colocarlas en el arnés.

En el Hiryu y el Soryu el ascensor de municionamiento llegaba hasta la cubierta de vuelo, así que en ellos sólo se subían las bombas cuando los bombarderos en picado estaban ya posicionados sobre la cubierta.

Haciendo su triunfal entrada llegaban el VS-6 y el VB-6 al mando de McClusky. Durante el vuelo de ida habían perdido el contacto con sus hermanos VT-6 y VF-6, pero cuando estaban a punto de regresar descubrieron la estela de un solitario buque: el IJN Arashi que tras desistir en

su intento de hundir al USS Nautilus regresaba a su posición. McClusky decidió seguir por un tiempo al solitario buque y su persistencia dio sus frutos.

Por el lado contrario de la cuadrícula hacía su entrada una formación de aparatos estadounidenses: los VF-3, VB-3 y VT-3. Este último grupo de aparatos también estaban a punto de regresar cuando divisaron penachos de humo en el horizonte y hacia ellos se dirigieron. Por primera vez, los estadounidenses podían realizar un ataque coordinado de baja-alta altitud con el grupo del USS Yorktown.

A las 10:05 empezó el ataque final: los primeros en atacar fueron el VT-3 y VF-3 que tomaron al Hiryu como blanco. El VB-3 atacó al Soryu. Los cazas de este portaaviones que trataban de perseguir al VF-6 descubrieron la nueva agrupación en dirección hacia su portaaviones base y decidieron interceptarlos.

El grueso de la CAP (36 aparatos) estaban desperdigados, los que aún tenían munición de 20mm seguían tratando de dar caza a los restos del VT-6 y los que no, trataban de alcanzar la altitud necesaria para tomar cubierta en sus buques madre para rearmarse.

Desde el Hiryu se dio la voz de alarma de torpedos y los perseguidores del VT-6 cambiaron de rumbo para interceptar a los torpederos estadounidenses. Por su parte el grupo de McClusky empezaba a posicionarse sin ser detectados todavía.

A las 10:15 el Soryu lanzó 3 cazas para ayudar a los que trataban de detener el ataque del VB-3. El Hiryu había hecho lo mismo contra el VT-3 y VF-3 dos minutos antes.

En esos momentos la formación de los portaaviones de Nagumo formaba más una línea que no un cuadrado con los portaaviones en cada esquina. De norte a sur estaban: Soryu, Hiryu, Akagi y el Kaga. Este último se encontraba más adelantado hacia el oeste. Toda la formación estaba intentando cambiar de rumbo hacia el Nor-Noroeste.

Los aparatos del VB-6 y VS-6, proviniendo del sur-suroeste, entraban directamente hacia



Vista de proa del Akagi durante las operaciones del Indico, Abril de 1942.

la amura de babor del Akagi y por la estela de babor del Kaga. Al estar más próximo a ellos atrajo la atención de McClusky que lo tomó como objetivo.

Por primera vez en la batalla un grupo de ataque estadounidense estaba escoltado por cazas. La CAP se vio obligada, esta vez, a enfrentarse con ellos a la vez que trataba de alcanzar a los torpederos del VT-3 que volaban más bajos hacia el Hiryu. En el combate fueron derribados 4 Ceros.

A las 10:20 los torpederos del VT-3 encarados ya hacia el Hiryu recibieron la visita de la CAP que se había deshecho de los cazas del VF-3 y empezaron a sufrir graves bajas que obligaron a realizar lanzamientos lejanos con poco peligro para el portaaviones.

Por su parte el VB-3 tuvo la suerte de encontrarse en su rumbo de ataque al Soryu con nubes dispersas y los cazas que trataban de interceptarlos les perdieron de vista. Cuando atravesaron la dispersa formación nubosa, directamente debajo de ellos aparecía el Soryu y ningún caza que les interceptara: ¡era la oportunidad dorada!.

También a las 10:20, los VB-6 y VS-6 hacían la aproximación final hacia los portaaviones de la 1ª División (Akagi, Kaga) indetectados hasta ahora. Pero aquí falló la coordinación: McClusky ordenó al VS-6 atacar al Kaga y al VB-6 al Akagi contraviniendo la doctrina que indicaba que cada grupo atacara al blanco más cercano (Kaga para VB-6). Best, que comandaba el VB-6, ordenó a su grupo atacar al Kaga e informó a McClusky, pero las radiofrecuencias entre ambos escuadrones era la misma y la transmisión de Best coincidió con la de McClusky y este último no la escuchó. Así pues, dos escuadrones completos de SBD “Dauntless” se dirigían a atacar al Kaga.

Con el VB-6 posicionándose sobre su objetivo y el VS-6 colocándose en formación de espera, Best observó que el Akagi no sería atacado, por lo que mandó a sus dos hombres de ala seguirle: alteró su rumbo y, acompañado por los dos bombarderos, se dirigió hacia el buque insignia dejando al resto de su escuadrón a la espera de atacar el Kaga.

En esos momentos todos en la Kido Butai estaban siguiendo el ataque del VT-3 y por ello fue una sorpresa en el puente del Hiryu cuando los restos del VT-3 cortaban su proa y se dirigían hacia donde estaba el Kaga: una inmensa formación de bombarderos caía sobre este buque.

El Almirante Yamaguchi sintió un escalofrío al observar que nadie parecía haberse dado cuenta de tal hecho puesto que las armas antiaéreas del Kaga estaban mudas. Ordenó al señalero que informara al Kaga de que se le venía encima un ataque inminente. Durante las maniobras evasivas se había adelantado respecto del Soryu.

Desde el Kaga se envió confirmación al mensaje y rápidamente trató de zafarse del ataque y sus armas empezaron disparar.

10:22

A bordo del Kaga se dio la voz de alarma, “*American Kanko*”⁷ (bombarderos americanos). El portaaviones estaba encarando al viento para lanzar 3 cazas que tenía sobre cubierta. El Capitán Okada ordenó un giro brusco a babor para encarar a los bombarderos que llegaban. Todas las armas fueron encaradas a los bombarderos y, sin esperar a tener una resolución clara de tiro, abrieron fuego indiscriminadamente.... de nada sirvió.

Los primeros 3 bombarderos fallaron el blanco levantando enormes columnas de agua cerca del pantoque del buque que lo estremecieron. De los siguientes cuatro se consiguieron dos impactos directos; el primero a proa del elevador trasero que estalló en el compartimento de estribor de la tripulación del hangar superior provocando un fiero incendio.

Los siguientes dos bombarderos fallaron, pero el último consiguió un impacto directo sobre el elevador de proa que detonó sobre el aparcamiento de los cazas del hangar superior cuando algunos de ellos estaban siendo repostados de combustible.

A partir de aquí ya no se registraron con precisión los acontecimientos a bordo del portaa-

7 Kanko es la abreviatura de *Kanjo Kogekiki*: Bombardero en picado embarcado



DE LA GUERRA

FOROS DE HISTORIA MILITAR

[Registrarse](#)

[Buscar temas sin respuesta](#) | [Ver temas activos](#)

[Índice general](#)

Foro

	Antigua Moderador: Koenig
	Estado Mayor Normativa, anuncios y comunicados. Foro de sólo lectura.
	Medieval Moderador: Medina
	Moderna Moderador: Verdoy
	Contemporanea Moderadores: Koenig, Rudel

viones pero sí se sabe que recibió dos impactos directos más: el tercero detonó en la isla matando a todos allí, incluido el capitán del buque y el último en el centro de la cubierta de vuelo, ligeramente a babor, estallando también entre los aviones estacionados en el hangar superior. Enormes columnas de humo y llamas salían del destrozado navío, todavía girando a babor mientras los piques de los impactos cercanos rociaban la estructura del buque.

Los pilotos estadounidenses reclamaron 10 impactos en el Kaga, pero oficialmente sólo se reconocen 4. Es posible que el estallido de los

aparatos cargados de combustible en el hangar enmascarara la explosión de alguna bomba.

Debido a que la cubierta de vuelo era de madera reforzada por vigas de acero transversales, pocas horas después ésta había desaparecido por completo y era imposible, durante la evacuación, hacer un informe visual de su estado para confirmar impactos.

Sobre la explosión de la tercera bomba existen controversias, un informe indicaba que había detonado cerca de la isla, sobre un pequeño carrito cisterna de combustible, y que la explosión resultante había sido magnificada con la del



Ilustración del Akagi

combustible destruyendo una buena parte de la isla, pero supervivientes del Kaga informaron que estos no fueron usados durante ese día.

10:24

Al igual que el Kaga, el Soryu estaba encarando al viento para lanzar 3 cazas al aire cuando por fin se divisaron los bombarderos del VB-3. Desde el puente miraban horrorizados el desastre del Kaga momento en que se dio la voz de alarma. Uno a uno, los bombarderos empezaban su picado; las armas antiaéreas se encararon hacia los aparatos que descendían sobre el sorprendido portaaviones y, al igual que el Kaga, empezó un brusco y cerrado giro a babor.

El Soryu estaba sentenciado puesto que los bombarderos en picado del USS Yorktown atacaban desde 4 vectores distintos. El primer impacto directo fue en el filo de proa del elevador delantero, estallando al igual que en el Kaga entre

los cazas allí aparcados del hangar superior. El "Ready Room" del Soryu estaba cerca del primer impacto y minutos antes se encontraba repleto de pilotos, alguien entró y exclamó: "el Kaga está en llamas". Todos salieron rápidamente de allí para subir a cubierta para ver el dantesco espectáculo: afortunadamente eso les salvo la vida a casi todos.

El segundo impacto fue en el centro del buque, entre las dos chimeneas, y atravesó las cubiertas estallando en la sala de calderas bajo el segundo hangar. La explosión, más la ruptura de las tuberías de vapor de alta presión, coció literalmente a todos en aquel compartimento, El Soryu quedó sin vapor y perdió la arrancada, quedando poco a poco muerto sobre el agua en mitad de su giro.

El tercer y último impacto directo fue en el centro del buque, entre los elevadores central y de popa, estallando en el hangar superior. Los cazas de la cubierta de vuelo que esperaban despegar ahora no eran más que piras ardientes.

10:26

El Akagi se encontraba aproado al viento lanzando también 3 cazas para reforzar la CAP cuando ocurrieron los desastres del Kaga y del Soryu, Nagumo y los presentes en el puente miraban incrédulos los incendios en ambos portaaviones. En ese momento se dio la voz de alarma: los tres aparatos de Best empezaban el ataque.

Sólo el caza del suboficial de 1ª clase Kimura pudo despegar antes del ataque. El capitán Aoki ordenó un brusco giro a estribor para evitar los tres bombarderos que atacaban desde babor.

La primera bomba cayó en el agua a menos de 10 metros a babor delante de la isla del Akagi y rociándola con el resultante geiser de agua. La segunda bomba impactó en el filo de popa del elevador central y estallando en el hangar superior entre los bombarderos en picado llenos de combustible. Y la última atravesó la red de seguridad colocada en el filo de popa, en el lado de babor, impactó contra el agua y estalló a unos 2 metros bajo ella, cerca del compartimento del timón. El timonel del portaaviones notó la detonación cuando la rueda del timón pareció querer girar sola al lado contrario, pero después continuó en su posición como si nada hubiera pasado. Sólo unos minutos después se daría cuenta del daño que causó la tercera bomba.

A las 10:30 todo había acabado: dos portaaviones estaban literalmente en llamas con centenares de muertos en su interior. El Akagi expulsaba una columna de humo pero no parecía tan dañado como los otros tres, pues navegaba a buena velocidad.

Las llamas incontroladas en el Kaga y el Soryu seguían avanzando por sus interiores provocando ocasionalmente nuevas explosiones y muertos.

Los buques japoneses estaban terriblemente mal preparados para combatir un incendio; pintados con pintura de linóleo (altamente inflamable), con centenares de kilos de papel, de seda y enormes depósitos de combustible de aviación. Estas cisternas solían estar separadas de otros compartimentos por medio de espacios rellenos de CO₂, pero formaban parte de la obra estructural del casco, por lo que las fuertes vibraciones

de las explosiones se transmitían a los mamparos que eran propensos a resquebrajarse y sufrir filtraciones: esto ocurrió en todos los portaaviones japoneses ese día. Posteriormente a esta batalla, los ingenieros navales nipones idearon una solución de compromiso para este defecto y rellenaron de hormigón los espacios vacíos que aislaban las cisternas.

Los aparatos estadounidenses ya sin explosivos iniciaron el viaje de retorno a sus bases flotantes sin dilación. Algunos aparatos de la CAP con munición trataron bravamente de derribar algunos de ellos, pero por general los pilotos norteamericanos regresaron a salvo a sus portaaviones, donde rindieron un jubiloso y generoso informe de la batalla. Aún quedaba un portaaviones indemne pero la balanza se había inclinado definitivamente hacia el bando americano.

La situación en el Akagi vista desde el exterior no parecía muy grave comparada con lo que se veía en el Kaga y el Soryu; una columna de humo no excesivamente exagerada salía del centro del buque pero sin llamas. La realidad era muy distinta... el capitán Aoki ordenó la inundación de los pañoles de bombas, torpedos y munición a las 10:29, así se evitaba que estallaran al ser alcanzados por algún incendio. Los pañoles de proa se llenaron de agua rápidamente, pero ni una gota cayó en el interior de los de popa, la explosión cercana de la bomba a popa había dejado inservibles las llaves de paso del agua.

El impacto de la bomba de Best había sido demoledora en el hangar, aunque al principio no parecía tan destructiva porque no estalló un fiero incendio de inmediato. Todo en el interior del hangar superior cerca del impacto conspiraba contra el Akagi. La bomba estalló cerca del almacén de urgencia de la munición de los cañones de 120mm antiaéreos de babor. Restos de esquirlas ardientes atravesaron la cortina cortafuegos que envolvía el pozo del ascensor central enviándolas al hangar inferior pero lo peor de todo fue la localización del impacto en sí; en medio del grupo de torpederos cargados de gasolina y el potente torpedo trincado bajo su panza.

A las 10:32 aún seguía habiendo una falsa sensación de seguridad a bordo del portaaviones;

algunos aparatos incendiados habían podido ser extinguidos, pero a medida que los equipos de control de daños avanzaban hacia el elevador central por la popa, los cascotes y trozos de aparatos destruidos impedían acercarse al corazón del incendio. El capitán Aoki ordenó usar el sistema de CO2 para extinguir el incendio que se había desatado alrededor del elevador central, pero no sabían que los conductos que lo rodeaban habían sido destruidos por la explosión y los equipos contraincendios no tenían manera de saber si estaba funcionando. Y lo peor de todo era que la cortina contraincendios que protegía el pozo del elevador había sido dañada: las llamas amenazaban con trasladarse también al hangar inferior.

Uno de los problemas de usar equipos de extinción de CO2 es el rebrote del incendio si no se continúa bombeando continuamente sobre los rescoldos hasta que éstos son enfriados. El mismo daño que impedía inundar los paños de popa

causaba problemas con los equipos de presión de agua en la parte de popa de los hangares, así pues un tercio del buque no tenía presión de agua para las mangas contraincendios y las restantes, que funcionaban en el lado central-popa, no eran suficientes para sofocar el incendio.

El mecanismo del elevador central quedó dañado con la explosión y este había colapsado en su pozo, así que no se podía usar para cerrar el hangar inferior de las llamas y que se pudiera acceder al incendio desde la proa.

A las 10:40 con el incendio a bordo del Akagi aumentando en ferocidad, se divisó un aparato enemigo. El portaaviones se movía a más de 21 nudos y se ordenó aumentar la velocidad y realizar un giro a estribor. Las armas antiaéreas empezaron a disparar pero el aparato cruzó la proa hacia babor sin incidentes. Cuando el avión desapareció, se trató de regresar al rumbo ante-

rior pero el timón se negó a girar y el Akagi continuó trazando su círculo a estribor: la explosión a popa había dañado el mecanismo del timón y éste quedó trabado en su posición de giro.

Inmediatamente se envió un equipo al compartimento del timón pero los efectos del incendio ya se dejaban sentir en las cubiertas inferiores puesto que los sistemas de circulación de aire empezaban a esparcir el denso humo.

A las 10:42 se ordenó parar máquinas y los equipos de ingenieros del buque fueron enviados a las cubiertas superiores para tratar de ayudar a controlar el incendio. El equipo enviado a comprobar los daños en el timón no encontró daños aparentes ni en el servomotor ni en el cableado eléctrico; la explicación era que el eje del timón de babor se había doblado por efecto de la explosión submarina y, al forzar su giro a estribor, había quedado trabado.

A las 10:43 la situación en el puente del Akagi se volvió peligrosa. Con el agujero del impacto cercano a éste, las llamas ya empezaban a salir al exterior y prendieron en uno de los dos cazas que habían quedado sobre la cubierta de vuelo que no pudieron despegar cuando se produjo el ataque, provocando el estallido del aparato. El puente se llenó de un humo denso y las llamas llegaban a su base. La evacuación del puente se había tornado en una misión imposible puesto que las dos únicas maneras de descender hasta la cubierta de vuelo eran mediante una escala en la popa del mismo que daba directamente a las llamas que salían del hangar o mediante la escalera interior que daba a la base del puente y a una puerta exterior por el lado de estribor, ahora inutilizable a causa del caza ardiente.

A proa no había nada y por babor existía un precipicio hasta el agua: la única salida se encontraba por los ventanales delanteros usando los cabos que sujetaban los sacos terreros y descolgándose hasta la cubierta de vuelo. Los oficiales más "veteranos", así como el almirante, fueron ayudados a descolgarse por los miembros más jóvenes. El resto tuvo que apañárselas solos.

El último en abandonar el puente fue Fuchida, y cuando estaba descolgándose se produjo una terrible explosión en el interior del portaaviones

que lo arrojó sobre la cubierta de vuelo ocasionándole la rotura de ambos tobillos. Las cabezas de los torpedos empezaban a detonar en el hangar llameante.

Nagumo y su estado mayor fueron evacuados al crucero ligero IJN Nagara.

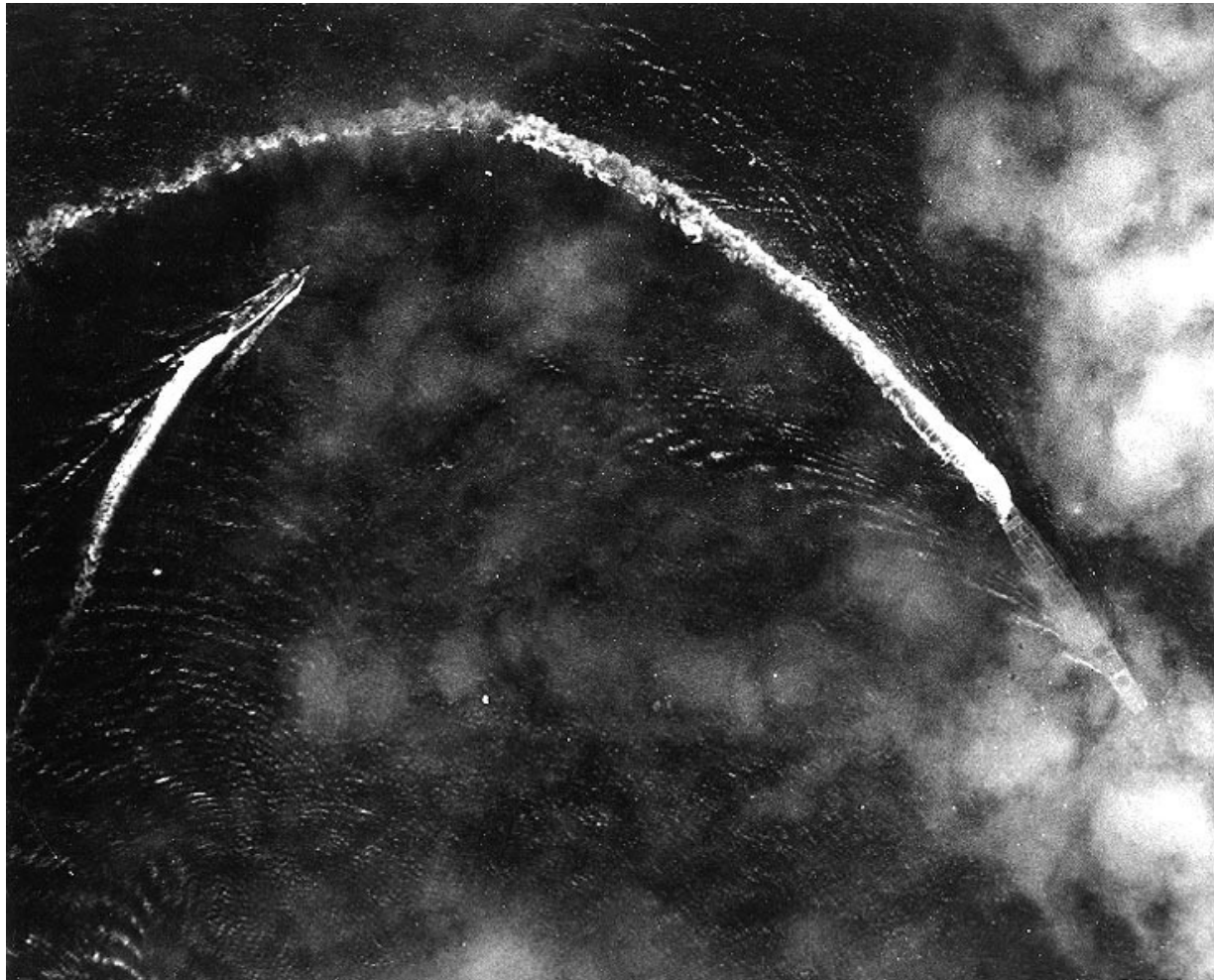
A las 11:40 el Akagi estaba ahora a cargo de su capitán, asistido por el oficial de control de daños, el comandante Dobashi, y por el jefe de ingenieros comandante Tampo. En el interior aún seguían varios grupos combatiendo los incendios y el castillo de proa se había convertido en el nuevo puente del Akagi.

Dobashi ordenó a Tampo que organizara varios grupos de ingenieros y que trataran de abrirse paso por los niveles inferiores del portaaviones hacia los paños de popa para que intentaran inundarlos y volver a poner en marcha las máquinas del buque.

Organizó varios grupos de marineros y, al mando de un responsable de control de daños, los envió al interior de los hangares a combatir las llamas. Aún se tenía la esperanza de salvar el portaaviones.

Esta tarea era casi imposible de realizar a bordo de los portaaviones japoneses puesto que no se disponía de ningún tipo de sistema efectivo para crear o lanzar espuma anti-incendios en 1942. Con las máquinas paradas, el Akagi no tenía energía para las bombas de agua de proa con objeto de combatir los incendios, así que equipos de sudorosos marineros se turnaban para usar bombas manuales estacionadas en el castillo de proa para proporcionar un mínimo de presión de agua. Además, el agua por sí sola no basta para sofocar un incendio de gasolina ya que ésta flota sobre ella y continúa ardiendo, y un chorro a presión de agua sólo consigue desplazar la gasolina ardiente hacia un lugar donde no ocasione más daños y abordó del Akagi no existían esos lugares.

La gasolina ardiente de los aparatos del hangar superior empezó a filtrarse por los pozos de los elevadores hacia las cubiertas inferiores y al hangar inferior donde se encontraban más aviones preparados para el ataque que se convertían



El Akagi siendo atacado por bombarderos B-17 durante la Batalla de Midway

Características Técnicas IJN AKAGI (1938-1942)

Desplazamiento Estandar: 36.500 tns.

Desplazamiento Plena Carga: 41.300 tns

Eslora Máxima: 260,7 mts

Eslora Línea de Flotación: 250,4 mts

Manga: 31,36 mts

Calado: 8,74 mts

Aparato Motor: 19 calderas tipo Kampon (19,3 Kg/cm²), 4 Turborreductores, 4 Hélices (210 rpm max)

Potencia: 133.000 hp

Velocidad: 31,25 nudos

Autonomía: 8.200 mn a 16 nudos

Combustible: 5.775 tns de fueloil

Combustible Aviación: 851.720 litros

Dimensiones Cubierta de vuelo: 249,20 x 30,48 mts

Dimensiones Elevadores: Proa: 11,76 x 12,98 mts Central: 12,80 x 8,41 mts Popa: 11,46 x 12,58 mts

Cables de Frenado: 9, hidráulicos

Dimensiones de los Hangares: Superior: 188,97 x 23 mts Central: 188,97 x 23 mts Inferior: 51,82 x 15,25 mts (usado exclusivamente como almacén de piezas y partes de recambio para aviones)

Aparatos: 91 (1938), 63 (1941)

Armamento: 6 x 200mm, 12 x 120mm A/A, 28 x 25mm A/A

Protección: 152mm cintura, 78mm cubierta principal, bulges antitorpedos

Tripulación: 1630 oficiales, suboficiales, marineros y grupo aéreo.

en nuevos focos de incendio.

Lenta pero inexorablemente el incendio a bordo del Akagi escapó a todo control humano... aunque todo parecía mejorar hacia las 12:03.

En esos momentos un equipo de ingenieros consiguió poner en marcha las máquinas del portaaviones y empezó a moverse siguiendo el círculo que trazaba a causa de los timones dañados. El puente de embarcaciones de popa del portaaviones también se había convertido en un lugar a salvo de las llamas y varios grupos de

ingenieros que abandonaron las salas de máquinas a las 10:43 se habían refugiado allí. Ambos extremos del barco estaban incomunicados debido al incendio en el centro del buque, pero debido al férreo sentido del deber algunos ingenieros habían regresado a las salas de máquinas y encontraron que aún había presión de vapor y consiguieron poner las máquinas en funcionamiento, más aún, a las 13:00 manualmente se consiguió inundar los paños de popa.

El movimiento del Akagi creó un efecto con-

traproducente inesperado; con el elevador central en el fondo de su pozo, el agujero resultante se convirtió en una chimenea, expulsando humo denso pero aspirando aire más frío al interior que avivaba las llamas además, las estructuras superiores del hangar inferior, que habían sido calentadas por los incendios, ahora con el aire frío, se ponían al rojo vivo y empezaban a quebrarse produciéndose desplomes en el hangar. El Akagi (al igual que el Kaga) se quedaron sin cubierta la vuelo que se desplomó a trozos sobre el hangar.

A las 13:38 Aoki se rindió a lo inevitable y ordenó enviar el retrato del **Emperador** al destructor IJN Nowaki que guardaba al Akagi: este era el primer paso antes de ordenar el abandono del buque.

A las 14:30, a bordo del IJN Nowaki, se recibió un extraño mensaje del Almirante Yamaguchi: preguntaba si abordó del Akagi había aviones operacionales todavía. Yamaguchi, que estaba combatiendo contra el enemigo, empezaba a notar la merma de su grupo aéreo y, como la última visión del Akagi era la de un buque dañado pero no destrozado como estaba ahora, pensó que el buque insignia había conseguido reparar parcialmente las averías y todavía podía proporcionarle aparatos para continuar combatiendo.

Lo triste es que en el Akagi sólo quedaban los restos retorcidos y carbonizados de sus aparatos.

Las máquinas del navío habían vuelto a pararse, ya definitivamente a las 13:50 (sin presión en las calderas). Los esfuerzos para salvar al buque seguían su ritmo y continuamente grupos de hombres iban relevando a otros en el interior de ambos hangares para sofocar el terrible incendio. A las 14:50 se pudo restablecer el contacto brevemente con los equipos que combatían los incendios desde la popa del buque. Loable fue la actuación también de los equipos médicos; con las enfermerías de los tres buques destruidas, atendían a los heridos con lo que se había podido salvar en el primer momento y nunca abandonaron la esperanza de salvar a los heridos, algunos de ellos con quemaduras gravísimas y amputaciones traumáticas de extremidades.

Los castillos de proa y las cubiertas de botes de popa de los tres portaaviones se convirtieron en improvisados hospitales de campaña.

A las 18:20 el capitán Aoki ordenó el envío de un grupo de voluntarios a las entrañas del llameante portaaviones para saber si podía navegar por sus propios medios. Aunque el incendio seguía por todo el buque, se pensó que una vez todo lo inflamable ardiese y con los paños inundados, si tenía las salas de calderas y máquinas intactas podría navegar de regreso a Japón.

Finalmente el jefe de ingenieros informó al capitán que el Akagi no podría navegar por sus propios medios: los incendios habían alcanzado los niveles inferiores y los pasillos que conducían al interior del buque tenían los mamparos retorcidos. Algunas planchas de las cubiertas habían cedido hacia el nivel inferior a causa del inmenso calor.

Aoki, ya por fin convencido, **ordenó el abandono del buque a las 19:20.**

No hay constancia de que se mandara hundir al Kaga y al Soryu, pero que ambos portaaviones se hundiesen con una diferencia de 12 minutos debido a “explosiones internas” cuando desde hacía varias horas ambos buques ardían “tranquilamente” sin ninguna explosión y completamente adrizados, parece una excusa. Sí es cierto en cambio, que se solicitó la autorización para torpedear los restos del Akagi,

Yamamoto era en última instancia quien debía dar la orden pero le unían lazos sentimentales con este buque: fue su primer capitán.

04:50, 5 de Junio de 1942

Los destructores IJN Arashi, IJN Nowaki, IJN Hagikaze e IJN Maikaze recibieron la orden de lanzar un torpedo cada uno al llameante Akagi: en fila y con toda la dotación en cubierta, rindiendo honores, un terrible “Long Lance” salió de cada destructor hacia el costado de estribor del portaaviones. Tres torpedos alcanzaron al portaaviones que rápidamente empezó a escorar a estribor y, finalmente, **a las 05:20 acabó por desaparecer bajo las aguas del Océano Pacífico llevándose consigo a 267 tripulantes.** □



El Equipo de Redacción Recomienda



Hugo A. Cañete.

LA GUERRA DEL PACÍFICO

De Pearl Harbor a Guadalcanal
(1941-1943)

Alan Schom

Nº páginas: 552 pags

Lengua: CASTELLANO

Encuadernación: Tapa blanda

ISBN: 9788449316838

Nº Edición: 1ª

Año de edición: 2005

Plaza edición: BARCELONA

Si alguien quiere leer una versión distinta y vehemente sobre los acontecimientos de los primeros estadios del conflicto en el Pacífico entre norteamericanos y japoneses este es su libro. El autor hace de la crítica su mejor arma para poner en cuestión personajes, estrategias y desempeño en el mando de los principales mandos norteamericanos. El papel del general McArthur, en especial, y el de algunos almirantes de la Navy en particular son sometidos a una revisión profunda de la que no salen bien parados. La descripción y el análisis de las batallas, tanto navales como terrestres, son de sumo interés y sustentadas con abundante documentación. El almirante Sir Henry Leach comenta al respecto El libro puede que decepcione a algunos y enfurezca a otros, sobre todo a aquellos que aún creen en los mitos. Pero la verdad siempre acaba prevaleciendo y por ello la lectura de esta obra resulta tan absorbente.

José Miguel Fernández Gil.

GENDA'S BLADE: JAPAN'S SQUADRON OF ACES, 343TH KOKUTAI.

Henry Sakaida & Koji Takaki.

Ian Allan Publishing Ltd, Hershaw, Surrey, UK.

ISBN 1-903223-25-3.

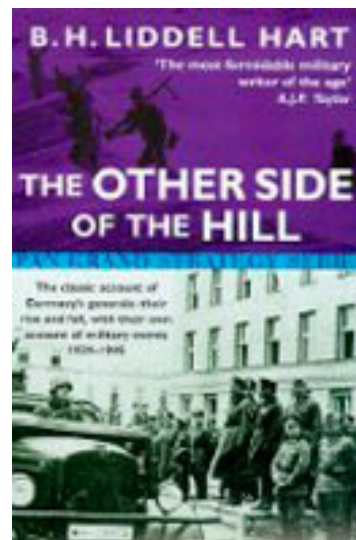


Fecha de Primera Publicación:
2003.

El libro tiene una breve introducción del Capitán de Corbeta Yoshio Shiga, antiguo oficial ejecutivo del 343th Kokutai. Incluye una breve biografía de Minoru Genda, oficial al mando del 343th Kokutai.

Con fotografías en B/N y láminas a color de algunos de los N1K2-J "Shiden-Kai" (George, en código Aliado). Es un resumen operativo de esta última Ala de Combate de Ases de la Marina Imperial Japonesa en 1945, formada por los últi-

mos 3 escuadrones de pilotos navales veteranos que disponía el Japón: El 701st Hikotai "Ishin-Tai", el 407th Hikotai "Tenchu-Gumi" y el 301st Hikotai "Shinsen-Gumi". Incluye fotografías de los componentes originales de los 3 escuadrones y el historial de combate de los mismos y sus bajas hasta el 15 de Agosto de 1945 cuando el Japón se rindió. Saburo Sakai fue miembro original del 701st Hikotai "Ishin-Tai" con el rango de Alférez de Navío



Rafael Gabardos Montañés.

EL OTRO LADO DE LA COLINA.

B. H. Liddell Hart

Ediciones Ejército.

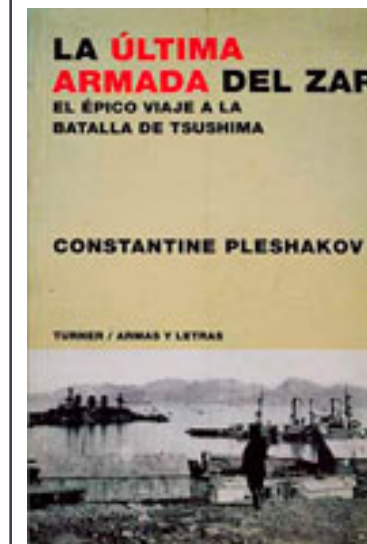
Madrid 1983.

ISBN 84.500-9027-X

Sin duda se trata de un libro imprescindible para cualquier aficionado a la Segunda Guerra Mundial. En él Liddell Hart, uno de los pioneros en el empleo de carros de combate en el período de entre-guerras, nos presenta una serie de

entrevistas realizadas a algunos generales alemanes al terminar el conflicto. El autor consigue que los entrevistados expresen su opinión de una manera sincera y abierta, dando cuenta de sus errores y sus virtudes durante el conflicto. Seguramente la conocida figura de Hart, que escribió varios libros antes de la guerra sobre estrategia, y que muchos generales alemanes confesaron haber leído, ayudó al autor durante sus entrevistas.

Sólo le pondría un pero a la obra, y evidentemente no es culpa del autor, la falta de entrevistas a algunos generales alemanes que tomaron decisiones importantes durante la guerra y que entonces se encontraban en prisiones soviéticas.



José Ignacio Pasamar López.

LA ÚLTIMA ARMADA DEL ZAR. EL ÉPICO VIAJE A LA BATALLA DE TSUSHIMA.

Pleshakov, Constantine.

Lengua: CASTELLANO

Encuadernación: Tapa blanda

ISBN: 9788475065694

Colección: ARMAS Y LETRAS
(TURNER)

Nº Edición: 1ª, Turner

Año de edición: 2003

Plaza edición: MADRID

De prosa fácil y amena, el volumen nos narra el periplo de la Armada del Báltico desde sus bases allí hasta Vladivostok pasando por el Cabo de Buena Esperanza durante la guerra ruso-japonesa de 1904-05.

Tres son los ejes narrativos del libro; el primero la atmósfera política, el segundo la dificultad de repostar de una flota basada en el carbón y el tercero la situación de vida en la propia flota.

Tal vez el primero, el de la política de alianzas de 1904 sea el que más nos pueda chocar; Gran Bretaña está a punto de entrar

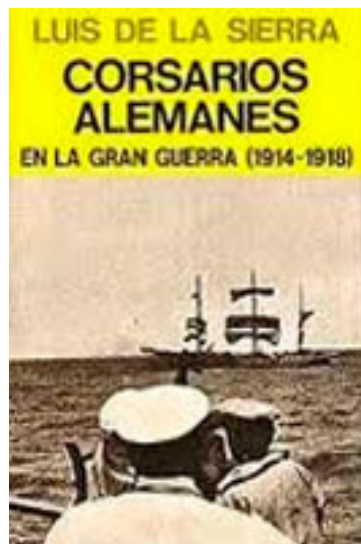
en guerra con Rusia y sabotea el viaje en la medida de sus posibilidades. Le impide la venta de carbón allí donde tiene influencia, veta el paso de la flota por el Canal de Suez y está a punto de tener un incidente en el Dogger Bank (a la salida del Báltico), también conocido como incidente Hull.

Para entonces las alianzas que tan claras están en agosto de 1914 aún no están formadas y Gran Bretaña es fiel aliado de Japón, potencia emergente y cliente de Inglaterra (no en vano su flota es un remedo de la británica). Además, Rusia y Gran Bretaña al jugado al Gran Juego durante buena parte del siglo XIX.

La narración en el segundo eje es agobiante. Las dificultades por las que atraviesan, tanto por la enorme distancia a recorrer como las continuas dificultades para carbonear deprimen a cualquier lector inmerso en el relato (y casi es seguro que la narración nos cautivará y nos sumergirá en los hechos).

El tercer eje está entroncado con el segundo, lo amplía y lo complementa.

Y todo ello para llegar al Mar de Japón y ser despedazado por la flota del almirante Togo en el estrecho de Tsushima de una manera tan aplastante y tan sorprendente, para los occidentales del momento, que el viaje de Rozhdestvenski no puede calificarse de otro modo que de inútil.



Javier Ribelles.

CORSARIOS ALEMANES EN LA GRAN GUERRA.

Luís de la Sierra.

Ed Juventud.

Barcelona 1985.

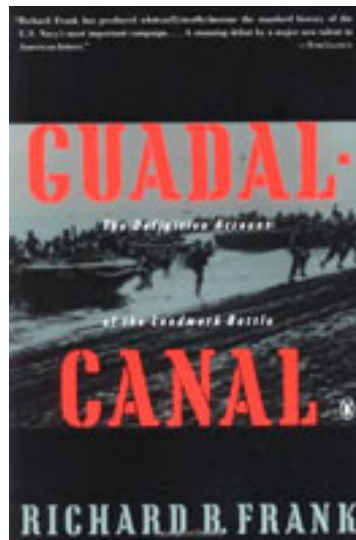
ISBN 84-261-2147-0

El libro, magistralmente escrito, es un compendio de las mayores aventuras y raids de los cruceros que la Armada del Kaiser preparó como Corsarios. Desde buques de

guerra como los cruceros ligeros “Emden” o “Dresen” a buques mercantes camuflados como “El navío negro” o incluso buques a vela en pleno siglo XX ejerciendo el corso como “El águila del mar”.

Todo explicado y narrado con un estilo llano, perfectamente digerible para el lector neófito en temas navales y desde una perfecta perspectiva histórica.

Un incunable.



Javier Veramendi B.

GUADALCANAL, THE DEFINITIVE ACCOUNT OF THE LANDMARK BATTLE.

Richard B. Frank.

Penguin Books 1992.

ISBN-10: 0140165614

La obra, en algo más de 600 páginas de letra mediana tendiendo a escasa, detalla la batalla de Guadalcanal al completo, es decir, tanto el aspecto naval -a menudo el más contado- como el aéreo y el terrestre -que si exceptuamos Bloody Ridge ha sido casi siempre el más olvidado. Todos estos detalles y los análisis del autor permiten al lector hacerse una idea cabal de lo que fue aquella larga campaña: dificultades de la aviación japonesa debido a la lejanía de sus aeródromos, falta de mordiente de la marina estadounidense, errónea gestión japonesa de los suministros, venturas y desventuras del uso del radar naval de los buques americanos... En fin, venturas y desventuras de una durísima campaña, para ambos bandos combatientes, magistralmente explicados.



LIBROS REYES

Libros Reyes es una librería especializada en historia militar.

Llevamos 20 años atendiendo a nuestros clientes en nuestro establecimiento y desde hace varios años también en Internet, donde pueden consultar nuestro catálogo permanentemente actualizado con las últimas novedades y los clásicos esenciales en libros de historia militar.

Esperamos que les sea útil. Como siempre quedamos a su completa disposición.

LIBROS REYES

Eduardo Dato 1

50005 Zaragoza

España

Tel: + 34 976 219443

email info@librosreyes.com

NIF (VAT) ES 17690439N



Por: Rafael Gabardos Montañés.

Introducción

El Messerschmitt Me 262 "Schwalbe" ("Golondrina") fue el primer avión a reacción operacional del mundo, aunque no el primer avión a reacción que voló.¹ El Schwalbe era un avión de otra época, superaba en casi 200 km/h la velocidad máxima del mejor avión a pistón de la guerra, el mítico P-51. Además llevaba un armamento, cuatro cañones de 30 mm, capaz de destruir de una única andanada a cualquier avión cuatrimotor de la guerra. En el año que estuvo en producción se fabricaron unos 1433 ejemplares de los que una parte muy escasa entró en combate, a pesar de ello se contabilizaron más de 500 aviones aliados derribados frente a las pérdidas de unos

100 aviones², es decir un ratio de 5 a 1.

Considerando las dificultades en el entrenamiento de pilotos, los ataques constantes a los aeródromos, y los problemas iniciales del aparato, algunos historiadores piensan que de haber entrado en producción un año antes podría haber cambiado la historia de la guerra, aunque esta es una afirmación muy arriesgada. Es necesario por otra parte tener en cuenta el retraso que llevaban los aliados en el diseño de aviones a reacción, ya que hasta el final de la guerra no pudieron probar sus primeros modelos, el Gloster Meteor británico y el P-80 estadounidense, aunque ambos con unas prestaciones muy inferiores al Me 262.

Al final de la guerra y, durante mucho tiempo después de ella, los historiadores se han pre-

guntado porque la Luftwaffe no fue capaz de aprovechar el enorme avance tecnológico que suponía entonces el Me 262. Numerosas explicaciones han sido dadas, dudas del Alto Mando de la Luftwaffe, prudencia excesiva de los servicios técnicos de la Luftwaffe, interferencias e intrigas aeronáuticas y políticas (incluso del propio Hitler), ...La conclusión sería que el Me 262 podría haber entrado en combate 6 meses antes de lo que lo hizo y oponerse a la peligrosa superioridad aérea aliada. Las causas anteriores son ciertas pero no explican por sí solas el retraso en la entrada en combate del avión.

Hay un hecho irrefutable, el desarrollo del Me 262 tuvo un importante talón de Aquiles, sus reactores. Se podría reprochar a los dos principales fabricantes de reactores alemanes de la época, BMW y Junkers, de haberse lanzado al estudio de un nuevo modo de propulsión en masa sin la menor experiencia, pero lo cierto

es que durante mucho tiempo el RLM (Reichs-LuftfahrtMinisterium) no consideró necesario investigar ni invertir en este tipo de tecnología y que cuando lo hizo quiso resultados muy rápidos, y evidentemente no pudo ser, ya que toda tecnología revolucionaria necesita de tiempo para ser puesta a punto. Pero a partir del año 1942 el tiempo era muy escaso para Alemania.

Aunque el RLM había acordado que el proyecto del Me 262 tuviera la máxima prioridad a finales de 1942, Junkers no pudo empezar la producción en masa de reactores antes de septiembre de 1944, y cuando comenzaron a entregarse la guerra ya estaba en suelo alemán siendo ya demasiado tarde para que el conflicto pudiera haber cambiado su final. Así pues esta fue la principal causa y no otra la que impidió la llegada del Me 262 en gran número a los cielos de Europa.

Mucho se ha escrito, culpando a Hitler del retraso de la entrada en producción del Schwalbe por su obcecación en que fuera convertido en cazabombardero, pero si bien esto causó cierto retraso no fue la causa que motivó la tardanza en entrar en combate del nuevo avión.

El Proyecto P 1065

Que Alemania llegase a desarrollar la propulsión a chorro antes que EEUU y Gran Bretaña se debió a la iniciativa de unos pocos inventores entusiastas³.

En abril de 1938, Hans Mauch fue situado al frente de la dirección de desarrollo de los cohetes en el RLM. Con su ayuda, Helmut Schelp, lanzó un vasto programa de estudio de reactores a las principales compañías aeronáuticas alemanas, BMW, Bramo⁴, Daimler-Benz y Jumo⁵.

En diciembre de ese mismo año, la oficina

¹ El primer vuelo fue realizado por un He 178, el 27 de agosto de 1939, cinco días antes de estallar la Segunda Guerra Mundial.

² Es posible que en esta cifra se contabilicen todas las pérdidas en combate y en accidentes, así como los destruidos en tierra.

³ El pionero fue Hans von Ohain a comienzos de los años 30. A él le siguieron investigadores como Paul Schmidt que obtuvo las patentes y el apoyo del gobierno para trabajar en el impulso de chorro (1931); Karl Leist que había patentado un esquema de un motor turbohélice (1934); y Helmut Walter que había iniciado los estudios de un turborreactor con post combustión (1934).

⁴ Más tarde comprada por BMW.

⁵ Convertida posteriormente en filial de la Junkers.

técnica del RLM, que trabaja estrechamente en colaboración con Schelp, realizó un contrato con la firma Messerschmitt AG para la creación de una célula que debería ser propulsada por dos reactores fabricados por la compañía Bramo. Así nació el Project P 1065, cuyos planos serán presentados a la oficina técnica el 7 de junio de 1939.

Se trataba de un aparato de construcción enteramente metálico, cuyos reactores estarían instalados en el centro de cada ala. El peso de los reactores desplazará el centro de gravedad del avión, para solucionar este problema la mesa de diseño tendrá un idea revolucionaria. Efectivamente, las alas serán diseñadas en forma de flecha. Ello permitirá además una mayor velocidad. Hoy día el ala en flecha es algo indisociable con el avión a reacción pero entonces era algo totalmente revolucionario⁶. Precisamente uno de los puntos débiles del principal rival de Me 262, el He 280, era el diseño tradicional de sus alas.

Por su parte, los técnicos de la Bramo, ahora absorbida por BMW, comenzaron a mostrarse preocupados por el desarrollo de su reactor, el P3302 (rebautizado como BMW 003). Debido a este retraso el primer prototipo construido por la Messerschmitt estará dotado de un motor de pistón convencional.

Un factor muy importante en el desarrollo del avión se producirá en la primavera de 1940 cuando Junkers anunció la puesta a punto de su reactor Jumo 004, que cumplía con las especificaciones del RLM de que contase con una potencia de 600 kg. al despegue. Supuso una gran evolución cualitativa porque el BMW 003 sólo alcanza los 236 kg.

Primeros ensayos

El 8 de abril de 1941, el proyecto de Messerschmitt recibe la denominación oficial de Me 262. Diez días más tarde el primer prototipo (V1⁷) dotado con un motor de pistón Jumo 210G

despega a los mandos del piloto de pruebas Fritz Wendel. El piloto quedará entusiasmado con las cualidades del prototipo. En este primer vuelo el avión todavía no llevaba los reactores bajo las alas.

El 25 de marzo de 1942 se realiza el primer vuelo del prototipo V1 dotado de dos motores BMW 003 aunque conservaba su motor convencional ya que los técnicos de Messerschmitt no confiaban demasiado en la respuesta de los reactores de BMW. Y efectivamente se produjeron problemas en los reactores que obligarán a Wendel a realizar un aterrizaje de emergencia.

Debido a los problemas de los BMW 003 y, siendo que parecía evidente que no alcanzarán la potencia necesaria, el desarrollo del Me 262 se retrasará hasta que los nuevos motores Junkers 004 alcancen su puesta a punto. Dos de estos reactores serán montados en el prototipo V3 para un primer ensayo el 18 de julio de 1942, sin embargo el piloto de pruebas, Wendel, no consiguió hacer despegar el avión⁸. El problema estaba en que los elevadores quedan ocultos por las góndolas de los motores y no respondían. El problema se solucionó elevando la cola durante el rodaje por la pista. Una vez resuelto el problema el vuelo será todo un éxito, el Me 262 había volado doce minutos sólo con sus turbinas por primera vez.

El 11 de agosto en otro ensayo de pruebas el avión sufrió un accidente en el despegue dañando el prototipo V3. Este accidente hará que las pruebas se retrasen hasta el 1 de octubre de 1942, esta vez sobre el prototipo V2, ya dotado con los nuevos motores Junkers en sustitución de los BMW.

Curiosamente, al comienzo de la guerra, cuando el Me 262 y el resto de prototipos a reacción estaban en desarrollo, los altos dirigentes alemanes todavía pensaban que la guerra podía ser ganada sin necesidad de ningún arma revolucionaria. Así la Luftwaffe y Goering en persona, en febrero de 1940, decidió anular todos aquellos proyectos de aviones que no pudieran entrar en



Un Me 262 A-1a/R1 de la JG 7 lanzando sus cohetes R4M.

producción al año siguiente. Pero Willy Messerschmitt, gracias a sus influencias en el RLM, consiguió que el Me 262 escapara a esta orden. En diciembre de 1942, las circunstancias de la guerra habían cambiado radicalmente, convirtiéndose el Me 262 en un proyecto prioritario.

Los ingenieros de Messerschmitt AG se dieron cuenta de que a pesar de la alta tecnología del Me 262, la guerra en el aire ya llevaba tres años y era necesario modificar algunos aspectos en el diseño del avión. Pero el RLM preocupado por evitar retrasos en la fabricación del avión sólo permitió realizar un cambio en la evolución del avión, una idea ya adoptada el He 280, el tren triciclo. La rueda delantera será instalada a partir del prototipo V6.

En diciembre del año 1942 el desarrollo del Me 262 no es demasiado optimista. Sólo hay dos prototipos operativos, V1 y V2; los V4 y V5 no estarán operativos hasta mayo de 1943. Junkers conocía los problemas de sus turbinas,

no solo por la falta de minerales indispensables (níquel y cromo), sino que también tenía grandes problemas de fabricación ya que se requería una mano de obra muy cualificada.

Las turbinas constituirán el punto débil del Me 262 durante toda su vida operativa. Hasta las 7000/8000 rpm (régimen máximo), la aceleración era excelente, pero por debajo de las 7000 rpm el piloto debía manejar el mando de control con mucho cuidado. Cualquier aceleración demasiado brutal podía provocar el incendio del reactor con la consiguiente pérdida de potencia (fatal durante un combate aéreo) o incluso la pérdida del aparato.

Dos visitas van a impulsar el proyecto del Me 262. La primera es la del Hauptmann Wolfgang Späte que mandaba entonces la unidad encargada de experimentar con el Me 163 "Komet"⁹,

⁶ El primer avión norteamericano de postguerra que utilizará el ala en flecha será el F-86 Sabre. Los soviéticos lo aplicarán en sus MiG-15.

⁷ La "V" es la inicial de la palabra alemana Versuch (experimental).

⁸ Recordar que este prototipo lleva tren trasero convencional.

⁹ El "Komet" era un avión que tenía instalado un cohete como propulsor. Resultaba mas peligroso para el

después de pilotar el V2, hizo un informe muy favorable al Generalmajor Adolf Galland, que en esta época era inspector jefe de los cazas.

La segunda visita, más decisiva si cabe, fue la del propio Adolf Galland encargada por Milch¹⁰. Galland¹¹ se desplazó al aeródromo de pruebas de Lechfeld el 22 de mayo de 1943 para realizar una prueba. El ensayo comenzó muy mal. Un reactor ardió durante el inicio del despegue y Galland debió abandonar precipitadamente el avión. Posteriormente pilotará el prototipo V4. Al descender del avión se muestra entusiasmado, y dijo su famosa frase: “Es como si te llevaran los Ángeles”.

Tras recibir el informe de Galland¹², Milch decidió dar prioridad absoluta al desarrollo del Me 262 y, en contrapartida, anuló el programa de otro caza desarrollado por Messerschmitt, el Me 209¹³. El 28 de mayo, se realiza un primer pedido de 100 ejemplares equipados con reactores Junkers Jumo 004B, que debían entregarse a finales de año. Sin embargo, Willy Messerschmitt protestó ante Hitler por la anulación de su proyecto del Me 209 consiguiendo el apoyo de Hitler para la continuación del proyecto. El proyecto del Me 209 que no supone más que una pérdida de tiempo, de recursos y de mano de obra va a tener una influencia negativa en la producción del Me 262.

El 2 de junio de 1943, tras el informe de Galland, se ordena la producción en masa del avión.

Otro duro revés golpeará al desarrollo del Me

propio piloto que para los cazas aliados.
10 El Generalfeldmarschall Erhard Milch era el Inspector General del Aire encargado de la supervisión de los nuevos proyectos.
11 Galland había tenido noticias en 1941 de la existencia del primer prototipo pero hasta mayo de 1943 no volvió a saber nada del nuevo avión. El desconocimiento por parte de Galland, a pesar de que era el encargado de la caza diurna demuestra hasta donde podían llegar las intrigas existentes en todos los ámbitos del III Reich.
12 En su informe Galland pedía detener la producción de Bf 109, reducir la del Fw 190, y producir en masa el Me 262.
13 El Me 209 debía ser el sustituto natural del Me 109.

Cifras mensuales de producción

	3/1944	4/1944	5/1944	6/1944	7/1944	8/1944	9/1944	10/1944	11/1944	12/1944	1/1945	2/1945	3/1945	4/1945
Augsburg	1	15	7	28	58	15	92	108	87	168	163	166	165	64
Regensburg							2	10	14	13	15	130	75	37

262: El 17 de agosto de 1943 se produjo un bombardeo por parte de la USAAF a la fábrica que tenía Messerschmitt en Ratisbonne destruyendo buena parte del instrumental. La fabricación es trasladada a Oberammergau lo que supondrá otra importante demora.

El 2 de noviembre, Hitler envió a Goering a la fábrica de Messerschmitt AG en Ausburgo para que se cumpliera la orden emitida en febrero de ese mismo año por la que todos los aviones de caza fuesen capaces de portar bombas. En un principio la petición de Hitler con respecto al nuevo avión era bastante modesta ya que sólo pedía que pudiese llevar dos bombas de 70 Kg. Willy Messerschmitt no había previsto en ningún momento la necesidad de que el Me 262 pudiera llevar bombas. Ante la insistencia ejercida por Goering para saber si el nuevo avión podría llevar bombas, Willy Messerschmitt contestó de forma algo impetuosa que su avión estaba previsto para llevar dos bombas de 250 Kg. o una de 500 Kg.; evidentemente esto no era cierto ya que nada había sido previsto en este sentido y sólo traería graves consecuencias.

Aunque Goering marchó algo extrañado porque no se le había mostrado ningún aparato ni tan siquiera planos con soportes para bombas en el avión. Cuando se reunió de nuevo con Hitler, Goering, olvidadas sus dudas, en otro intento de vanagloriarse ante Hitler infló todavía más la cifra dada por Messerschmitt. Goering le dijo a Hitler que no sólo puede llevar bombas sino que además ¡estas pueden ser de hasta 1000 Kg.!

Evidentemente Hitler quedó entusiasmado, era lo que según él llevaba años pidiendo a la Luftwaffe, un bombardero ultrarrápido inmune a la caza enemiga. Lo cierto es que en diciembre de 1943 Messerschmitt ni siquiera había estudiado esta posibilidad.



Artilleros armando una bomba para montarla en un Me 262 A-2a.

A pesar de la prioridad absoluta dada a la producción del Me 262, tarda en ser fabricado en masa. Mientras que se prevé que las primeras máquinas de pre-serie (22) sean entregadas en enero de 1944, ninguna lo será antes de marzo. Numerosas razones explican este retraso: Para combatir las fuertes pérdidas del Frente Oriental, numerosos obreros especialistas habían sido movilizados. Por otro lado, la necesidad de dispersar las fábricas supuso una desorganización temporal de las cadenas de montaje. Pero, la razón más importante es la falta de turbinas. De los 22 Me 262 (S) construidos desde enero, la mayoría no recibirán los reactores hasta finales de marzo. En efecto, Junkers no quería lanzarse a la producción en serie de su Jumo 004B mientras que los problemas más importantes no hubieran sido resueltos. Pero el RLM, en junio, ordenó a Junkers que comenzase la producción.

En abril de 1944, durante una conferencia con altos mandos de la Luftwaffe, Hitler se enteró de que el Me 262 no sólo no tenía previsto que llevase 1000 Kg. de bombas sino que ni siquiera tenía soportes para llevar de cualquier peso. Hitler estalló en una de sus típicas verborreas ordenando que el proyecto no siguiera adelante mientras el Me 262 no pudiera llevar bombas. Además estableció, en otra de sus incomprensibles órdenes, que sólo uno de cada veinte aviones construidos lo sería en forma de caza puro¹⁴.

Así pues los diseñadores de Messerschmitt tuvieron que añadir las transformaciones necesarias para que el Schwalbe pudiera llevar bombas (cableado eléctrico, estudio y realización de los pilones de sujeción, ...), también tuvieron que

14 Esta orden no fue revocada por Hitler hasta el 4 de noviembre de 1944.

reducir el armamento ofensivo a la mitad para compensar el aumento de peso. Esto supuso una pocas semanas más de retraso, aunque como ya hemos comentado no influyó demasiado en la demora en la entrada en combate del avión. Como se ha mencionado anteriormente la causa habría que buscarla en Junkers y los problemas para producir en serie de sus reactores.

Producción en serie

La producción en serie comienza en abril de 1944. Entre mayo y octubre se construyen 240 Me 262 A-2a (versión de cazabombardero)¹⁵. Los primeros modelos A-1a (versión de caza) comienzan a salir de las fábricas en junio. La producción de la versión de caza estará por debajo de la versión de cazabombardero hasta que Hitler de la orden del 7 de noviembre anteriormente mencionada. Respecto al total de la producción la cifra más fiable es de 1433 Me 262 producidos:

1077 fabricados por Messerschmitt en Augsburg.

356 en la fabrica Messerschmitt en Regensburg.

Las cifras mensuales de producción serían las siguientes¹⁶ (*Ver tabla*).

Una fábrica subterránea gigantesca, bautizada REIMAHG (abreviatura de REIchsMARshall Herman Goering), fue construida en las minas de caolín en Kahla (Turingia) cerca de Weimar. Empleaba mano de obra procedente de los campos de concentración y de los Stalag vecinos. Estaba previsto que se entregasen en torno a los 1.000 Me 262 al mes a partir de finales de 1945. Cuando fue descubierta por los aliados tenía 27 aviones en diversas fases de montaje.

En combate

A continuación se describirá de forma breve las principales unidades de caza y bombardeo que fueron dotadas con el Me 262.

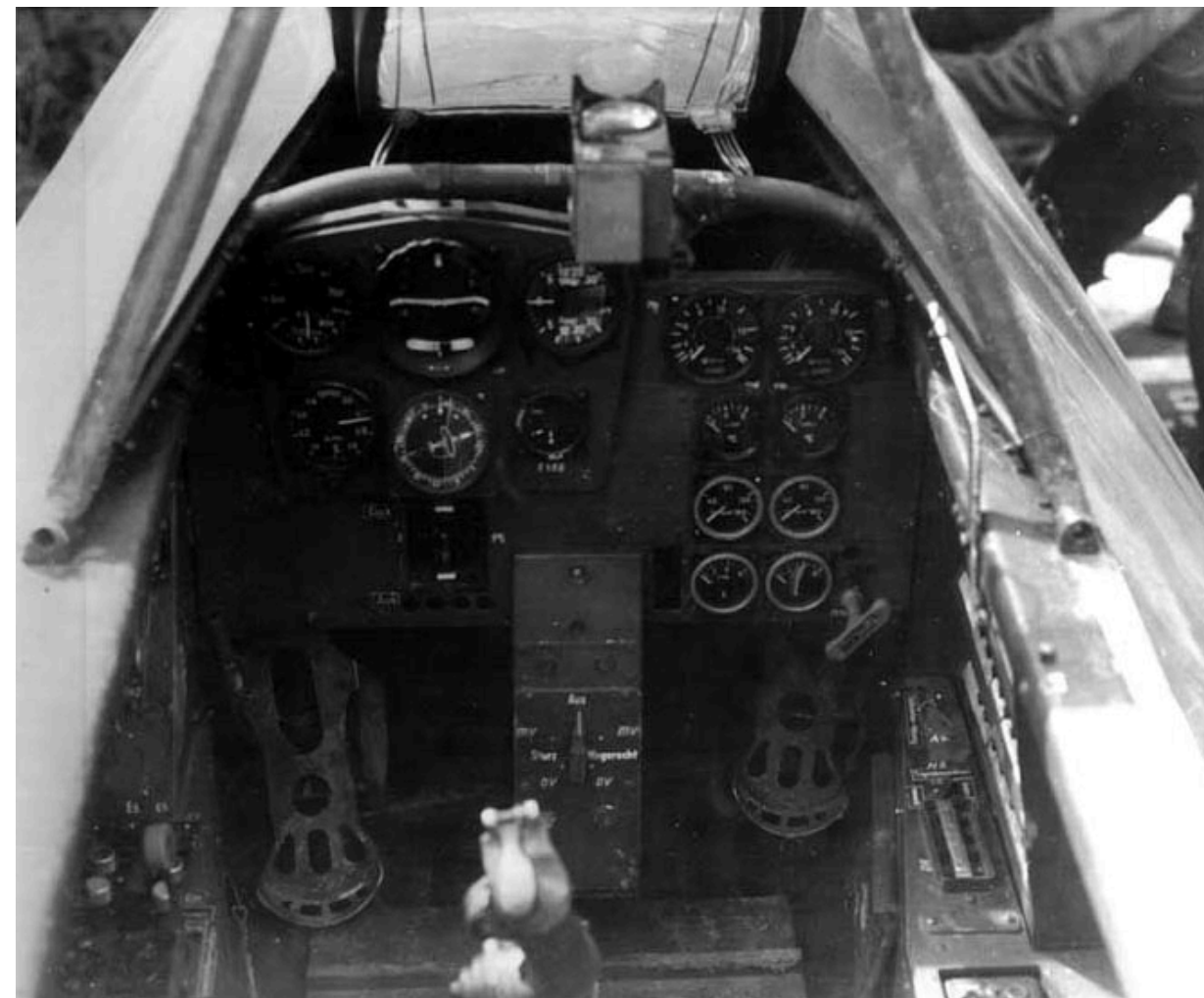
Ekdo 262

Desde que Adolf Galland tuvo la oportunidad de pilotar el nuevo avión estuvo presionando al RLM para crear una unidad de evaluación. Esto era algo normal en el seno de la Luftwaffe. Pero no será hasta el 19 de diciembre de 1943 cuando fue tomada la decisión de crear una unidad de evaluación operacional del Me 262. Así nació el Ekdo 262¹⁷.

La unidad tendrá su base en Lechfeld, situada cerca de la fábrica de Messerschmitt en Augsburg (Baviera). Debido a que el Me 262 tenía dos motores el OKL decidió que los primeros pilotos de pruebas fuesen pilotos experimentados en cazas bimotores (me 110 o Me 410). De esta manera fue elegido como Kommandeur de la nueva unidad un experto de aviones bimotores: el Gruppenkommandeur del II/ZG 26, el Hauptmann Werner Thierfelder.

Durante mucho tiempo la unidad sólo dispondrá de un prototipo, el V5, para sus ensayos. No será hasta mayo de 1944 cuando lleguen los primeros pilotos de bimotores procedentes de la ZG 26¹⁸, concretamente de las staffeln 8ª y 9ª. Estos pilotos que acababan de realizar la transición del Bf 110 al Me 410 se veían otra vez metidos en otra transición, esta vez mucha más compleja. Los doce pilotos iban acompañados de sus respectivos staffelkapitän: los obertleutnant Hans-Günther Muller (8ª) y Paul Bley (9ª).

Pronto se demostró que tratarse de pilotos de bimotores no ayudaba en nada a la adaptación al nuevo avión. No sólo se trataba de modelos monoplazas sino también mucho más veloces que los aviones que habían pilotado hasta entonces. Sin ir más lejos el Me 262 era un 40% más rápido que el Me 410, lo que implicaba entre otras cosas un mayor radio de giro. La falta de



Cockpit del Me 262, en realidad no difería mucho de los aviones de hélice de la época. En la parte superior podemos observar el colimador de tiro.

aviones biplazas para entrenamiento dificultó todavía más las cosas.

Las dificultades también venían marcadas por la falta de aviones, ya hemos mencionado anteriormente que la producción no comenzó hasta mayo, y además la mayoría de los aparatos estaban destinados a los KG's que también estaban siendo dotados de Me 262.

A finales de mayo Göring dio la orden de que todos los Me 262 operativos fuesen a las unidades de bombardeo, pero Werner Thierfelder, junto a ocho pilotos, consiguió eludir esta orden y pudo continuar puliendo las posibilidades del Schwalbe como avión de caza.

Mientras se estaba produciendo la estampida de los ejércitos alemanes en Francia, el Ekdo 262 seguía poniéndose a punto, de forma casi

clandestina, las tácticas de caza con el nuevo avión. Pero en su primera salida de combate, el 18 de julio, la unidad pierde a su Kommandeur, el Hauptmann Werner Thierfelder. Las causas de su muerte son controvertidas, la versión oficial decía que cayó en combate con una docena de aviones enemigos mientras que otras versiones hablan de fallos mecánicos. El Major Hans Neumayer le reemplazará al frente de la unidad.

El 26 de julio, la unidad obtiene su primera victoria, aunque nunca debió ser confirmada: el Leutnant Alfred Schreiber derribó un Mosquito perteneciente al 544º Squadron de la RAF. El 2 de agosto, el mismo piloto obtiene la segunda, esta vez sobre un Spitfire, aunque esta victoria nunca fue confirmada. El 5 de agosto Neumayer es sustituido por el Hauptmann Horst Geyer. El número de aviones entregados era menor del

¹⁵ Uno de los principales cambios radicaba en que el armamento había sido reducido a la mitad, esta versión sólo llevaba dos cañones de 30 mm. Mientras que la versión de caza llevaba cuatro.

¹⁶ Las cifras son obtenidas del libro Me 262. Development. Testing. Production, Willy Radinger y Walter Schick.

¹⁷ Erprobungsmmando 262 (destacamento de pruebas 262).

¹⁸ La elección de la ZG 26 como base para la nueva unidad se debió fundamentalmente a dos factores. En primer lugar, se trataba de pilotos experimentados en el pilotaje de aviones bimotores (el Me 262 también lo es) y, en segundo lugar, se trataba de una unidad muy debilitada, pues casi había perdido 43 pilotos en los últimos meses.

deseado debido a que la producción del modelo A2a de cazabombardero era prioritaria. El 8 de agosto, el Leutnant Joachim Weber, pasará a la historia por el ser el primer derribo oficial de la historia conseguido con un reactor. La víctima fue un Mosquito de reconocimiento del 540º Squadron de la RAF¹⁹

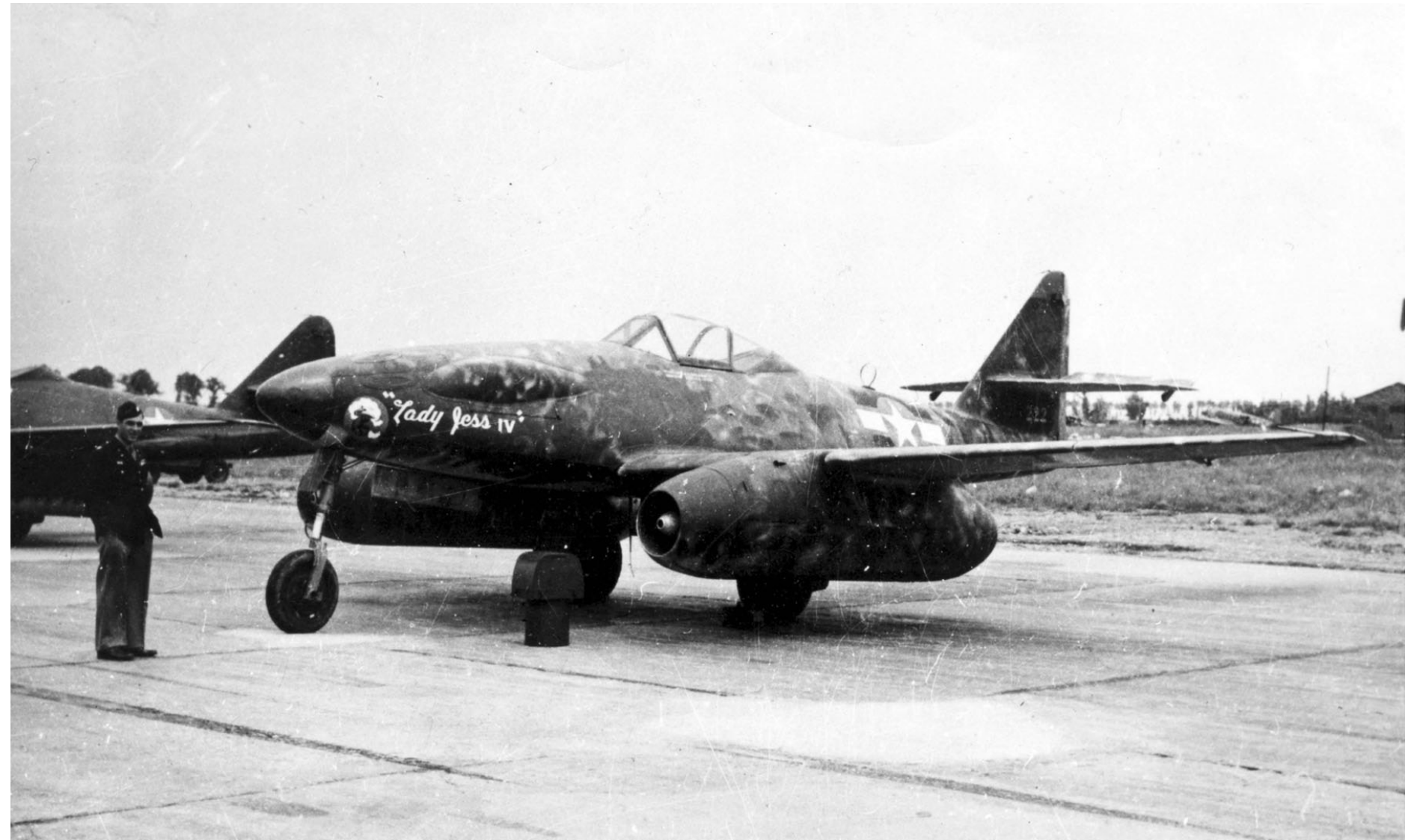
En agosto el Ekdo 262 obtiene otras cinco victorias a las que habrá que sumar otras tres en septiembre. El primer derribo de un cuatrimotor (un B-17) se obtendrá el 15 de agosto por el Feldwebel Helmut Lennartz.

A finales de agosto una parte de la unidad²⁰ se traslada a una nueva base en Rechlin-Lärz. Allí las operaciones no comenzaron hasta el 10 de septiembre. Sólo el Leutnant. Weber obtendrá dos derribos sobre sendos Mosquitos de reconocimiento. La unidad se especializó en el derribo de aviones de reconocimiento a gran altura, emulando así a los pilotos solitarios de la Gran Guerra.

Cuando la unidad fue desmantelada, el 26 de septiembre de 1944, el Ekdo 262 se encontraba en tres bases diferentes, algunas de las cuales estaban en malas condiciones para operar con aviones de una tecnología tan avanzada. El éxito de la unidad fue muy relativo debido a la escasez de aviones disponibles durante toda su vida operativa: había prioridad para las unidades de bombardeo. Además en este estadio de desarrollo el Me 262 sufría de numerosos problemas. Esto unido a los accidentes por problemas en el reactor impedirán el desarrollo de tácticas útiles para el nuevo avión. El combate era muy diferente con el Me 262 en comparación con los cazas de pistón.

III/EJG 2

A finales de septiembre Galland había conseguido que Hitler cediese algo en su orden tajante de que toda la producción del Me 262 fuese destinado a las unidades de bombardeo. Galland



Me 262 A-1a/U3 de reconocimiento capturado por los norteamericanos. Algunos mantuvieron un cañón de 30 mm, pero en general estaban desarmados.

así ordenó que la plana mayor y el resto de los miembros del Ekdo 262 que permanecían en la base de Lechfeld se trasladasen a dos bases más al norte para constituir el núcleo de una unidad más grande, el III/EJG 2.

La nueva unidad recibió su respaldo definitivamente tras la orden de Hitler de 4 de noviembre por la que toda la producción del Me 262 sería destinada a los cazas. En vista de ello Galland estableció que el nuevo Gruppe fuera la base para la instrucción de todos los futuros pilotos del nuevo avión. Estaba previsto dotar al Gruppe de 122 pilotos, es decir cuatro veces más de lo normal para un Gruppe.

A comienzos de diciembre la unidad cuenta

ya con Horst Geyer como Komandeur, 26 instructores, 112 alumnos y 23 Me 262, dos ellos biplazas de entrenamiento. De las tres staffeln de la unidad, sólo la 10ª y la 11ª se entrenará con Me 262 mientras que la 9ª lo hará con aviones bimotores de hélice.

El 23 de abril fue disuelta la unidad, el Major Bär, su último Komandeur, y el resto de su unidad se integraron en la JV 44 de Galland. La III/EJG 2 nunca consiguió alcanzar las expectativas que pretendía Galland.

Kommando Nowotny

Mientras se constituía el III/EJG 2, con el resto de los componentes del Ekdo 262 que se encontraban en las bases de Hesepe y Achmer se

constituyó un pequeño Kommando. Este recibirá el nombre de su Komandeur, el Major Walter Nowotny.

Walter Nowotny tomó el mando de la unidad, constituida por dos staffeln, el 20 de septiembre. La staffeln con base en Hesepe estaba comandada por el Obertleutnant Hans-Günther Müller y la situada en Achmer por Obertleutnant Paul Bley. Dejando impronta de su carácter, no dudó en cesar en sus funciones al staffelkapitän, el Obertleutnant Hans-Günther Müller, con la excusa de que todavía no había derribado ningún avión con el Me 262. Para sustituirlo llamó a un antiguo compañero de la JG 54, Alfred Teumen. Pero Teumen morirá a los mandos del Me 262 el 4 de

¹⁹ Aparentemente el Mosquito derribado por Leutnant Alfred Schreiber consiguió llegar a su base en Italia.

²⁰ Sólo fueron tres pilotos, Weber (dos victorias en Me 262), Lennartz (una) y el Oblt. Müller.

octubre cuando se incorporaba a la unidad tras un breve entrenamiento.

Las primeras salidas operacionales se produjeron el 7 de octubre. En Hesepe, el Leutnant Franz Schall (nuevo staffelkapitän), junto con el veterano Feldwebel Helmut Lennartz conseguirán sendas victorias sobre B-24.

El mismo día 7 de octubre, en la base de Achmer tres pilotos serán sorprendidos por P-51 del 361º FG en el momento del despegue, los tres aviones son destruidos con la muerte de uno de los pilotos.

Este incidente que sucede el mismo día de comienzo de las operaciones del Komando Nowotny saca a la luz otra debilidad del Me 262, el piloto no puede acelerar demasiado deprisa porque corre el riesgo de sobrecalentar los reactores. Así, el aparato es muy vulnerable durante los despegues y aterrizajes. Ante esta situación Nowotny pedirá en varias ocasiones la presencia de aviones de pistón sobrevolando el aeródromo para proteger a los Me 262. Días después la III/JG 54 (con Fw 190 D-9) es asignada para la defensa de los terrenos de Osnabrück. En poco más de una semana, del 4 al 13 de octubre se pierden 10 Me 262, no en combate, sino por accidentes. Esto no fue del agrado del alto mando que achacó los accidentes a la falta de experiencia de Nowotny con los nuevos reactores.

Realmente Nowotny no era culpable de la situación. El OKW no se había dado cuenta de que el nuevo avión era muy delicado sobre todo durante las maniobras en tierra, y los pilotos estaban escasamente entrenados con el nuevo aparato. Con apenas tres vuelos de instrucción eran dados de alta operacionalmente. El aparato ha sido lanzado al combate sin ninguna planificación y sin ninguna coordinación de esfuerzos, tanto sobre el plano industrial como sobre el militar. La implicación personal de pilotos experimentados como Hannes Traufolt (inspector de la caza de día) y, del propio Nowotny no será suficiente.

Entre los últimos días de octubre y el 7 de noviembre, el Kommando obtiene 12 victorias, pero pierde tres pilotos y varios aparatos aunque sólo tres derribados por la caza aliada.

El 8 de noviembre, el Oberleutnant Günther Wegmann y el Leutnant Franz Schall derriban sendos cazas americanos. Tras los raids de los cazas sobre el aeródromo quedan solo dos aparatos disponibles para el despegue que serán pilotados por Wegmann y Nowotny. El primero antes de ser derribado reivindica dos P-51 del 357º FG., pero consigue salvar la vida al saltar en paracaídas. Nowotny no tiene tanta suerte. Tras derribar un B-24 (258ª victoria confirmada) y un probable P-51 (que nunca será confirmado), su avión cae en picado, aparentemente Nowotny no consiguió abrir la capota y muere al estrellarse el avión contra el suelo.

El General Galland se convierte en testigo excepcional. Las últimas comunicaciones de radio del piloto hablan de que había sido alcanzado (no sabemos si él o el avión) aunque también menciona problemas en los reactores, quizá nunca lo sabremos.

El Major George-Peter Eder sucede a Nowotny en el mando del Komando aunque no por mucho tiempo. Pocos días después el Komando será trasladado a Lechfeld para ser disuelto. Su personal será transferido al III/EJG 2 comandado por el Hauptmann Horst Geyer. La unidad de Nowotny no se puede considerar demasiado exitosa, si bien obtuvo 18 derribos confirmados sufrió la pérdida de 26 aviones (aunque solo 8 en combate).

JV 44

La JV 44 supuso el canto de cisne de la Luftwaffe. Nació tras un enfado de Göring con los comandantes de caza de las unidades que ostentaban la defensa del Reich. El Reichsmarschall culpaba a sus comandantes y sobre todo, al general de los cazas, Galland, de cobardía, de no hacer lo suficiente para impedir el bombardeo diario de las ciudades alemanas así como de las graves pérdidas en aviones y pilotos.

El 19 de enero, durante una reunión en Berlín de los principales Kommandeure de las unidades de caza con Göring, su portavoz el Oberst Günther Lützow, expuso una queja antes las reiteradas críticas de aquel sobre la Jagdweffe. Como era de esperar la reacción de Göring fue fulgurante, mandó arrestar a Galland, que había sido des-



En esta imagen podemos ver las estilizadas formas del Me 262, sin duda un avión de otra época.

tituido días antes como comandante de la Jagdweffe y a Lützow. A este último tras amenazarlo con ser fusilado lo “exilió” a Italia. Mientras que a Galland lo destinó al frente ruso degradado como staffelkapitän de la 4/JG 54.

Afortunadamente para Galland, Hitler, decidió que era demasiado castigo y le encomendó la creación de una staffeln dotada de Me 262 con la orden de demostrar la valía del reactor como caza que tantas veces había pregonado Galland. Realmente era una orden bastante incongruente porque ya se había demostrado la validez del Me 262 como caza en numerosas ocasiones.

Galland tuvo desde el principio problemas para reclutar miembros para su unidad ya que su sucesor como General der Jagdflieger, el General Gordon Gollob, le impidió reclutar hombres entre unidades que estuvieran ya experimentadas con el Me 262. Así Galland se vio obligado, en un principio, a reclutar pilotos caídos en desgracia ante Göring, o que estaban convalecientes y no se habían incorporado a sus unidades. Aunque con el paso de las semanas se fueron incorporando

pilotos de otras unidades atraídos por considerar a la nueva como la flor y nata de la Luftwaffe.

La nueva unidad que pasó a llamarse JV 44²¹, estableció su base cerca de Berlín. Comenzó su entrenamiento en el mes de marzo, durante el cual sólo se realizó una salida operacional en la que el Oberst Johannes Steinhoff consiguió la primera victoria de la JV 44, un Il-2 soviético. A finales de este mes Galland decidió trasladar su unidad al área de Munich ya que consideraba que proteger las fábricas donde se construía el Me 262 era más prioritario que la defensa de la capital. Además al estar cerca de las fábricas, y en el caos que era el Reich en las últimas semanas de la guerra, podía obtener más fácilmente aviones y recambios.

La segunda victoria no llegó hasta el 4 de abril cuando el Unteroffizier Eduard Schallmoser embistió literalmente a un P-38 al no calcular la velocidad de su reactor. Al día siguiente derri-

21 Jagdverband (unidad de caza) 44.

Glosario

Colimador de tiro- Instrumento óptico que llevan todos los aviones de combate para apuntar al objetivo que querían disparar. Visualmente es una pieza transparente, cristal, que posee unas marcas que ayudan al piloto a calcular la distancia del objetivo.

EJG- Abreviatura de **Ergänzungs-Jagdgeschwader (Unidad de entrenamiento)**

FG- Abreviatura de Fighter Group (Unidad de cazas de la USAAF), compuesto por 4 FS (Fighter Squadron). Un FG tenía entre 110 y 126 aviones.

Gruppe- Unidad compuesta entre tres y 4 staffel. Tres o cuatro Gruppen forman una escuadra, KG, JG, ZG, ... Comandada por un Gruppenkomandeur.

Jagdwaffe- Mando que controlaba todos los cazas de la Luftwaffe.

Jagdflieger- Cargo que ostentaba el inspector de los cazas en la Luftwaffe.

JG- Abreviatura de Jagdgeschwader (Unidades de cazas monoplazas)

JV 44- Abreviatura de Jagdverband 44.

KG- Abreviatura de Kampfgeschwader (Unidad de Bombardeo)

ZG- Abreviatura de Zerstörergeschwader (unidades de cazas bimotores, al principio de la Guerra dotadas de Bf 110 y posteriormente también con Me 210/410)

RLM- Abreviatura de ReichsLuftfahrtMinisterium (Ministerio del Aire)

Schwalbe- Nombre dado al Me 262 como caza, aunque generalmente sólo se utiliza este nombre al mencionar el Me 262 en cualquier configuración, como cazabombardero recibió el nombre de Sturmvogel.

Staffel- Era una unidad de unos 10-12 aviones, 3 ó 4 staffel componían un Gruppe. Comandadas por un Staffelf kapitän. Una staffel estaba dividida en Schawrm de seis a cuatro aviones. A su vez una Schawrm se compone de dos Rotte (2 aviones)

USAAF- Abreviatura de United States Army Air Forces, no confundir con USAF (United States Air Force), cuando la Aviación de los EEUU se separó del Ejército en septiembre de 1947.

baron la primera fortaleza volante, un B-17.

La JV 44 recibió a numerosos Experte²² en las últimas semanas de la guerra, entre ellos, al denostado Oberst Günther Lutzow y al segundo Experte alemán de la Guerra, el Major Gerhard Barkhorn.

Como la JV 44 se encontraba en el centro del huracán de los ataques aliados tuvo constantes pérdidas de aviones y hombres, sufriendo su

base constantes ataques por parte de los cazas y cazabombarderos aliados.

El 16 de abril, Galland obtuvo sus dos últimas víctimas de la guerra, dos B-26 Marauder. Para ello utilizó con eficacia devastadora los nuevos cohetes R4M.

El 23 de abril, y debido al acortamiento del frente alemán llegaron el Major Heinz Bär y su III/EJG 2 así como los aviones y pilotos supervivientes del I/KG(J) 51. De esta manera la JV 44 contaba con más de 40 aviones disponibles y cerca de cien pilotos, aunque la mitad estaban en período de formación.

Durante los últimos días de la guerra la JV

44 sufrió pérdidas irreparables. El 18 de abril, el Major Johannes Steinhoff resultó gravemente quemado y desfigurado el resto su vida, cuando su avión se estrelló durante un despegue debido a un cráter provocado por los numerosos ataques aliados. El 24 de abril, Lutzow pagó muy cara su inexperiencia con el reactor y fue derribado y muerto por un P-47. El 25 de abril, fue el propio Galland el que resultó herido, y aunque no volvió a volar durante la guerra, conservó la vida.

El 28 de abril la unidad es trasladada a su última base, Maxglan. En la vorágine de la última semana de la guerra el OKL decidió convertir a la JV 44 en el IV Gruppe de la JG 7. Aunque este cambio no llegó a producirse ya que el 4 de mayo los Shermans de la 20ª División Acorazada norteamericana entraron en el aeródromo para ver cómo los últimos Me 262 de la unidad ardían al ser destruidos por sus tripulaciones.

JG 7

La JG 7 fue la principal unidad que voló con el Me 262. La unidad cuyo Komandeur sería el Oberst Johannes Steinhoff, se creó en agosto de 1944 y debía estar dotada de dos Gruppen de Fw 190 y su base debía estar en la capital de Prusia Oriental, en Königsberg. Finalmente y ante la escasez de cazas Focke Wulf se decidió que fuese formada con Me 109 G. Pero nuevamente la escasez de aviones hizo que la orden fuese de nuevo revocada por parte del OKL.

Finalmente y cuando parecía que la unidad sería extinta antes de sus creación se decidió que estaría dotada con Me 262 convitiendose de esta manera en la única Jagdgeschwader que voló con el Me 262.

El 19 de noviembre se constituyó el primer Gruppe operativo, que curiosamente sería el III, y que estaría compuesto por los pilotos y aviones que quedaban del Komando Nowotny comandados por el Major Erich Hohagen. La JG 7 tendría como base el aeródromo de Lechfeld, y desde allí intervendría directamente en la defensa de la capital del Reich.

A comienzos de 1945 el Gruppe tenía tres staffeln plenamente operativas: la 9ª/JG 7 (Major Goerge-Peter Eder), 10/JG 7 Obertleutnant Franz

Schall y 11/JG 7 (Leutnant Joachim Weber). El Gruppe obtendrá varias victorias en diciembre.

En diciembre, la I/JG 7 es formada bajo el mando del Major Theodor Weissenberger, que cuando el 1 de enero de 1945 sea nombrado Komandeur de la JG 7, será sustituido por el Major Erich Rudorffer. Hasta febrero no comenzará a disponer de aviones (el III Gruppe tenía preferencia). Y, el 1 de marzo ya será plenamente operacional con 36 aviones en el aeródromo de Branderburg-Briest.

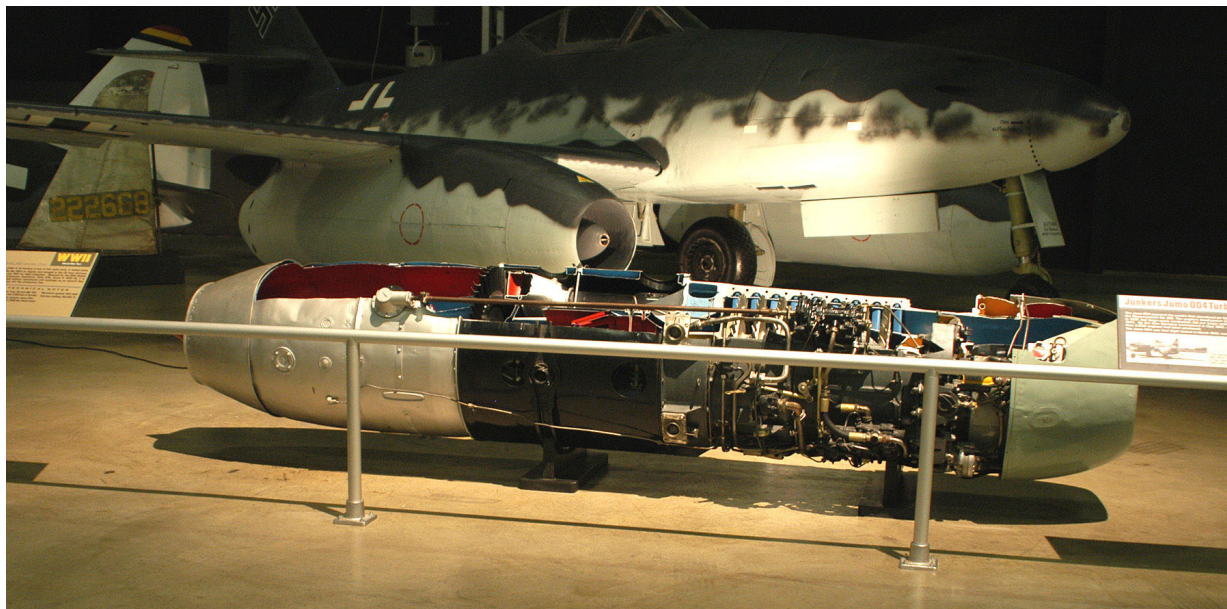
La primera salida importante del III/JG 7 se realizó el 22 de febrero de 1945. Una treintena de Me 262 despegan para interceptar 3000 bombarderos que se dirigían hacia el interior de Alemania.

El 3 de marzo se produce una nueva interceptación por parte del III Gruppe. Esta vez sí que se produce un importante éxito operativo: Se consiguen derribar 6 bombarderos y tres cazas por la pérdida de sólo dos aviones.

El 18 de marzo la III/JG 7 consiguió el derribo de 13 aviones. En este combate 6 bombarderos son destruidos con la ayuda de una nueva arma, los cohetes R4M. Es la primera vez que se utilizan cohetes aire-aire en el combate aéreo. Desarrollado en julio de 1944, el R4M tiene un fuselaje de 55 mm de diámetro, pesa 3,5 Kg., y una carga explosiva de 520 gr. Tiene un grave inconveniente ya que no puede ser dirigida por el piloto pero al mismo tiempo tiene una importante ventaja ya que puede ser disparado lejos del alcance de las ametralladoras de los bombarderos. Además tiene una potencia destructiva letal cuando alcanza las formaciones en caja de los bombarderos norteamericanos. El éxito del ataque es total, con la sola pérdida de cinco aparatos, con tres pilotos muertos y dos heridos graves, se han conseguido 13 victorias seguras y cinco probables.

Aunque este nivel de derribos es todavía aceptable para la 8ª FA, el alto mando aliado, comienza a darse cuenta del peligro real de las nuevas armas alemanas. De esta manera todas las fábricas de componentes y ensamblaje del Me 262 se convierten en objetivo prioritario de los bombardeos.

²² Los alemanes no utilizaban el concepto de "as" de los aliados (5 o más victorias) si no el término de Experte (20 o más derribos), aunque también se utilizaba para pilotos muy expertos que no habían llegado a esa suma de derribos.



El alma del Schwalbe, el Junkers Jumo 004B.

Pero el éxito del 18 de marzo no quedó como anécdota. El 21 de marzo, tres días después, los Me 262 de la JG 7 atacan una formación de B-17 escoltados por P-51. En pocos minutos 8 bom-

barderos y 10 cazas son derribados. Las pérdidas alemanas son mucho menores, cuatro aviones con dos muertos, uno de ellos el staffelkapitan de la 11/JG 7, el Leutnant Joachim Weber.

Esquema del armamento del prototipo A-1a/U1, dotado de seis armas montadas en el morro, dos cañones de 20 mm MG 151, dos cañones de 30 mm MK 103 y dos cañones de 30 mm MK 108.

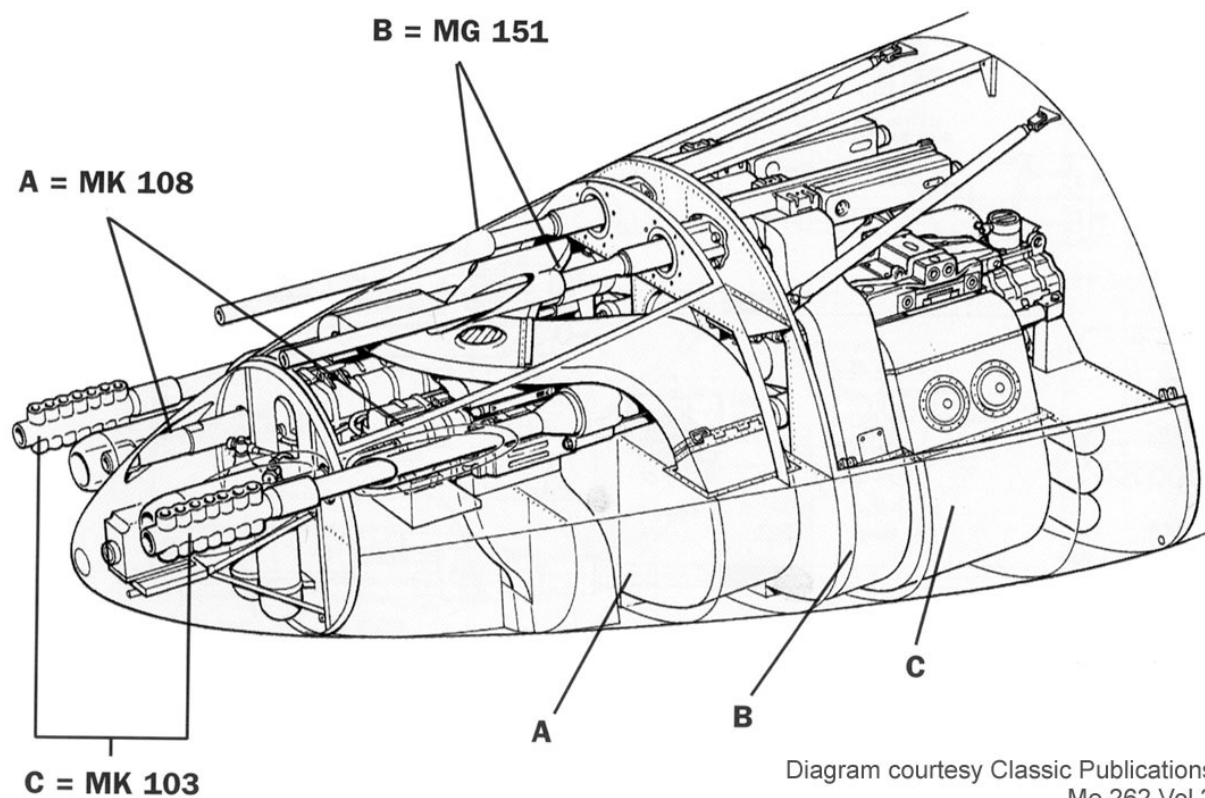


Diagram courtesy Classic Publications
Me 262 Vol.2

El último día de marzo habrá un éxito todavía mayor por parte de la JG 7, en un ataque al amanecer a un grupo de bombarderos de la RAF, derriban 14 sin tener ninguna baja. El mes de marzo ha sido el de mayor éxito para la unidad, con 131 derribos confirmados ha tenido que sufrir 22 muertos y 5 heridos. Pero ya es demasiado tarde. La relación pérdidas/victorias es muy alta, pero la reposición de pilotos entrenados en el Me 262 va demasiado despacio debido a la falta de aviones y de combustible. Además los pilotos con experiencia en el nuevo avión no son utilizados para entrenar nuevos pilotos debido a la escasez de éstos, y cuando caen en combate su pérdida es irreparable.

A comienzos de abril, el Major Erich Rudorffer deja el mando del I/JG 7, siendo reemplazado provisionalmente por el Major Wolfgang Spate. El 4 de abril es otro día trágico para la unidad, 6 aviones son destruidos al ser atacados durante las peligrosas maniobras de despegue por varios P-51 del 504º FG. Este día es herido el Major Rudolf "Rudi" Sinner, Komandeur del III/JG 7 que será sustituido por el Hauptmann Johannes Naumann. Al día siguiente morirá uno de los grandes ases de la Luftwaffe, el Major Erich Erhler, otra pérdida irreparable.

La ofensiva aliada para acabar con el Me 262 llegará a su punto álgido con el ataque del 10 de abril. Efectivamente, más de 1300 bombarderos pesados y una escolta de 900 cazas atacará todos los aeródromos que sirven de base para los Me 262. La respuesta de la JG 7 no se hace esperar pero esta vez el precio para la JG 7 será enorme. Veintisiete aviones destruidos, 19 pilotos muertos a cambio de sólo 23 cuatrimotores y 9 cazas. La JG 7 pierde así de un solo ataque la mitad de sus efectivos en aviones y pilotos, el golpe bélico y moral es enorme.

La causa de tal derrota habría que buscarla en el error táctico de la Luftwaffe. La JG 7 ha utilizado los 55 aviones disponibles a la vez, mientras que hasta ese momento los ataques los habían realizado por parejas o tríos atacando de forma fugaz y huyendo rápidamente. Esta vez se ha entablado combate con el enemigo con un numero mucho mayor y ello ha perjudicado

grandemente a las cualidades del Me 262.

El otro Gruppe, el II, no será creado hasta el 12 de febrero de 1945. Su primer comandante será el Major Staiger. Este Gruppe no llegará nunca a ser plenamente operacional y será disuelto en abril distribuyendo pilotos y aviones entre los otros dos Gruppens

Finalmente un Gruppe de reemplazo y entrenamiento, el IV(Erg)/JG 7 será formado a finales de abril bajo el mando del Major Heinz Bär pero debido al empeoramiento de la situación será utilizado en combate. El Leutnant Bruno Mischkot obtendrá 5 victorias confirmadas volando con esta unidad.

KG 51

El KG 51 fue la primera unidad de bombardeo equipada con el Me 262, al igual que había ocurrido con los pilotos de la ZG 26 a finales de mayo de 1944 habían completado su conversión al Me 410 (en este caso en versión de cazabombardero).

El 23 de mayo de 1944, el Stab y el I/KG 51, comandados respectivamente por el Oberst Wolf-Dietrich Meister y el Major Hans Unrau, se trasladan al aeródromo de Lechfeld para comenzar su instrucción con los reactores.

Pronto los pilotos de la KG 51 se dieron cuenta de que el Me 262 no había sido diseñado para el bombardeo ya que las primeras unidades que recibieron no llevaban mira para bombardeo por lo que debían apuntar con el colimador de tiro. Además el avión en su configuración de bombardeo era mucho más pesado ya que debía llevar un depósito auxiliar lo que, añadido al peso de las bombas, provocaba que todavía fuese más peligrosa las maniobras de despegue. Al tratarse de un bombardero debía ser utilizado sobre territorio enemigo por lo que Hitler, ante el temor de perder algún avión en manos enemigas restringió el uso del avión por debajo de los 4000 m. y os 750 km/h. El bombardeo se convirtió así en una misión imposible.

Debido a la escasez de aviones recibidos la conversión sólo podrá ser iniciada por la 3ª Staffel comandada por el Staffelfkapitän Major Wolfgang

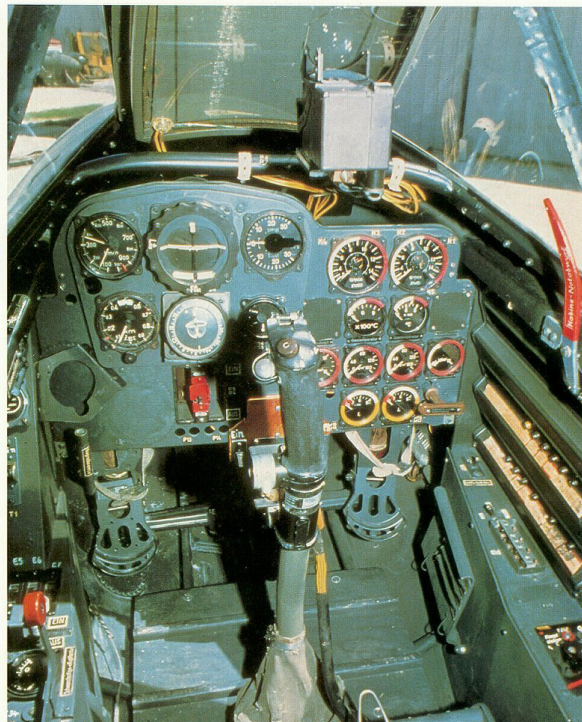


Imagen de un Cockpit de un avión restaurado.

Schenk²³. A mediados de julio habrá conseguido entrenar a una docena de pilotos en el manejo del Me 262.

El 20 de julio recibe la orden de trasladarse a Francia, al oeste de Orleans. Así 9 pilotos con sus respectivos aviones despegan del aeródromo de Lechfeld, aunque sólo 5 conseguirán llegar a destino. Dos se estrellarán durante la maniobra de despegue, debido a que los pilotos no estaban acostumbrados al peso del avión cargado de bombas y combustible; y los otros dos sufrirán averías que les obligará a hacer aterrizajes de emergencia. Durante las siguientes semanas la unidad no podrá intervenir debido al avance aliado, de hecho no existe ninguna mención en los informes de inteligencia aliados sobre la presencia de reactores en el cielo francés.

La unidad en su retirada llega hasta la frontera Belga el 28 de agosto, día en que tendrá su primera baja en combate, cuando el Oberfeldwebel Hyronimus Lauer es abatido por cuatro P-47. El 5 de septiembre el Ekdo Schenk se une al resto del I/KG 51 del Major Heinz Unrau, y el II/KG

51 del Major Herbert Voss que estaban en plena transformación al Me 262.

La principal acción de combate en lo que restará de guerra será durante la Operación Bondeplatte²⁴ del 1 de enero de 1945. El I/KG 51 atacará el aeródromo de la RAF en Eindhoven siendo la única unidad atacante que no sufrirá bajas.

También intervendrá en marzo de 1945 en los ataques para destruir el puente de Remagen durante los que perderá tres pilotos. Ante la imposibilidad de destruir el puente, Göring pedirá voluntarios para estrellarse contra el puente como los kamikaze japoneses, sorprendentemente se presentarán dos voluntarios aunque nunca llegarán a intervenir.

Los restos de la unidad se unirán el 21 de abril a la JV 44 de Galland.

KG(J) 54

En agosto de 1944 el Stab y el I/KG(J) 54²⁵ son trasladadas al aeródromo de Giebelstadt para su transformación al Me 262. El II/KG 54 había sido desbandado en abril de ese mismo año.

La nueva KG(J) 54 comenzará sus operaciones de combate el 19 de enero de 1945. Ese día el Komandeur de la escuadra realiza tres vuelos de formación con 16 aparatos. Los diferentes incidentes y accidentes ponen de relieve lo mismo que había ocurrido en otras unidades, las insuficiencias en el entrenamiento del personal y los numerosos problemas técnicos de los aparatos.

Pero todavía podían comenzar peor sus operaciones. Efectivamente, el 9 de febrero, nada más despegar 15 aviones, son atacados por P-51 de los 339º y 357º FGs. Cuatro son derribados rápidamente, uno debe realizar un aterrizaje forzoso y un sexto se estrella tras un problema en el reactor. El Komandeur y dos staffelkapitän,

²⁴ El OKL decidió llevar a cabo un ataque masivo con todos los cazas disponibles para destruir a los aviones aliados en sus aeródromos antes de que pudieran despegar.

²⁵ El 1 de octubre de 1944 fue renombrada como KG(J) 54 ya que se convirtió en una unidad mixta de bombardeo/caza. El Stab y el I Gruppe con Me 262 A1a y el III y IV Gruppen con JU 88. El 20 de octubre el IV/KG(J) 54 será renombrado como II KG(J) 54.

²³ Desde julio la 3ª staffeln será conocida como Ekdo. Schenk.



Un A-2a Sturmvogel, con dos bombas de 250 Kg.

los Obertleutnant Günther Khaler y Walter Draht mueren. El Komandeur del I Gruppe, el Major Ottfried Sehrt también es alcanzado pero consigue salir ileso tras saltar en paracaídas.

Pese a ello, la escuadra no perderá su mala suerte, el nuevo III/KG(J) 54, cuya transformación se había iniciado a finales de año, es atacado en su aeródromo el 16 de febrero y, 16 aparatos son destruidos en tierra. Las salidas operacionales serán escasas siendo constantemente hostigadas por los cazas aliados. La última gran salida operacional del KG(J) 54 será el 4 de abril de 1945 en la que 17 de sus 21 aparatos serán destruidos. Los últimos días de abril, y hasta el armisticio la escuadra no realizará tan apenas operaciones bélicas.

Otras unidades de Bombarderos

Entre octubre y noviembre de 1944, las escuadras de bombardeo KG 6, KG 27, KG 30 y KG 55 son designadas para su conversión al Me 262. Debido a la falta de aviones los pilotos no pueden recibir un entrenamiento completo. La mayoría de estas unidades no obtendrán ningún éxito

significativo y serán disueltas a comienzos de abril derivando sus aviones a las JV 44 y JG 7.

Komando Welter (10/NJG 11)

El 2 de noviembre de 1944, poco antes de la activación de la JG 7, se decidió crear una unidad de caza nocturno que tenía como misión principal interceptar los Mosquito británicos que eran, debido a su velocidad inmunes a la mayoría de cazas nocturnos alemanes. Para comandar la unidad se designó al Major Gerhard Stamp que recibió unos pocos Me 262 que debía utilizar para interceptación nocturna. El Komando Stamp sólo durará unos días cuando sea sustituido el Major Stamp por uno de los grandes Experten nocturnos, el Obertleutnant Kurt Welter²⁶. La existencia del Komando Stamp no está muy clara, ya que algunas fuentes la mencionan como antecesora del Komando Welter mientras que otras hablan de que coexistieron simultáneamente. Sea

²⁶ Kurt Welter es considerado como el piloto de Me 262 con más victorias en su haber. Las cifras oscilan entre los 16 y los 29 derribos según las fuentes consultadas.

como fuere, el Komando Welter no recibirá biplazas equipados con radar hasta marzo de 1945²⁷. El Komando se convertirá posteriormente en la 10./NJG 11 con base en Burg, cerca de Magdeburgo. Tras operar en una autopista cerca de Reinfeld, la escuadrilla se repliega a Schleswig-Jagel el 7 de mayo de 1945.

La actividad de esta modesta escuadrilla de caza es muy poco conocida. Se le atribuyen una veintena de derribos aunque es difícil asegurar cuantos fueron con Me 262 y cuantos con Me 109G con los que también contaba la unidad. La 10./NJG 11 parece que nunca contó con más de 10 aviones utilizando uno o dos en cada misión.

Hubo otras unidades menores que operaron con el Me 262:

I/KG(J) 40: comenzaron su instrucción con Me 262 a finales de enero de 1945 en la base de Neuburg.

I(F)/100: unidad de reconocimiento que utilizó un puñado de Me 262 A-1a/U3 junto con sus Ar 234.

NAGr.1: Recibe algunos Me 262 a finales de febrero de 1945. Disuelta en abril.

NAGr.13: transformación iniciada en abril de 1945 y obviamente no completada.

Conclusión

Sin ninguna duda se puede afirmar que el Me 262 fue el mejor caza de la guerra. Pero afirmar que de haber entrado unos meses antes en combate podría haber cambiado el curso de la misma es una afirmación demasiado arriesgada. Personalmente pienso que de haber comenzado sus actividades en una fecha tan precoz como enero de 1944 como mucho hubiera alargado el final y sin duda hubiera costado más vidas aliadas.

Durante muchos años los historiadores culparon a Hitler del retraso en la entrada en combate del Me 262 debido a su obcecación con que fuese convertido en cazabombardero²⁸. Hoy día

se puede afirmar que si bien Hitler consiguió retrasar algún tiempo la producción del Me 262 no fue la causa principal. Habría que hablar de varios motivos que impidieron que el Schwalbe se convirtiese en una pesadilla para los pilotos de la USAAF y de la RAF.

Sin duda la causa principal fue la problemática con los reactores Junkers que todavía estaban en una fase experimental cuando el avión ya estaba totalmente terminado, por lo que sufrieron numerosos problemas debido a su juventud.

En segundo lugar como hemos visto los aviones fueron entregados en pequeñas cantidades a unas pocas unidades, con lo que éstas debían aprender las dificultades del nuevo avión que otras unidades ya habían experimentado. Lo apropiado hubiera sido crear una única unidad encargada del adiestramiento de los pilotos, de las tácticas necesarias con el nuevo avión, siendo esta unidad la que debía recibir toda la producción y todos los repuestos necesarios. De esta manera la orden de distribuir los aviones nuevos que salían de fábrica entre unidades nuevas recién creadas y no concentrarlas entre las ya existentes y con pilotos más experimentados será un serio error que contribuirá mucho a que el éxito del avión no fuese tan espectacular como sus dotes de caza pudieran hacer prever.

Por otro lado al tratarse de un nuevo avión completamente distinto a los aviones de pistón suponía para los pilotos debían realizar un nuevo aprendizaje, y la utilización de grandes Experten para pilotar los reactores no ayudaron al desarrollo del avión y sí a la pérdida de numerosos de ellos en accidentes.

Por último, el utilizar a pilotos de bombardeo para experimentar con el nuevo avión fue otro error. Los numerosos accidentes durante el entrenamiento y las pérdidas en operaciones de las diferentes escuadras de bombardeo transformadas pusieron de relieve lo complicado que resultaba convertir al piloto de bombardeo en uno de caza. Si bien en principio la elección de confiar el pilotaje del Me 262 a pilotos con expe-

destruir en las playas a las tropas de invasión con aviones invulnerables a los cazas aliados.

riencia en bimotores era lógica, presentaba más inconvenientes que ventajas. En un bombardero multiplaza, el piloto no tiene que preocuparse de la navegación, del ataque o de la observación puesto que ya lo realizan otros miembros de la tripulación. A bordo de su monoplaza, los pilotos de bombarderos se encontraban perdidos al no estar acostumbrados a realizar todas esas funciones sin ayuda. Aunque ciertamente el Me 262 era un bimotor su comportamiento era el de un caza puro, por lo que la experiencia de los Kampflieger no les sirvió de mucho, además, y lo que resultó fatal para muchos de ellos, ignoraban todas las tácticas del combate aéreo. □

BIBLIOGRAFÍA

Libros

Spick Mike, *Ases de caza de la Luftwaffe*, Madrid, 2002.

Hugh Morgan y John Weal, *Ases de caza de los reactores alemanes de la Segunda Guerra Mundial*, Madrid, 2002

Raymond F. Toliver y Trevor J. Costable, *Los ases de la Luftwaffe*, Buenos Aires, 2008

Willy Radinger y Walter Schick, *Messerschmitt Me 262 Development-Testing- Production*, 1993

Revistas

Varios números de: *Aero Journal*, *Dogfight*, *Avions y Wing Masters* (todas ellas en francés)

Una rareza, un Me 262 B-1a/U1, un biplaza de entrenamiento convertido en caza nocturno. Las antenas son las del radar FuG 218 Neptuno. También lleva depósitos de combustible adicionales.



²⁷ Se trataba de Me 262 B-1a/U1, biplazas de entrenamiento dotados con un radar FuG 218 Neptun V y de un captador pasivo FuG 350 ZC Naxos.

²⁸ Hitler, a finales de 1943 ya esperaba el desembarco aliado en Francia para la primavera del 44 y esperaba



Por: Javier Sánchez Gracia

Orígenes

Es de sobra conocida la historia sobre la caída de Roma y la suerte del emperador Rómulo Ausgústulo, en cambio, apenas nada se sabe del emperador romano de Oriente que gobernaba en este convulso momento. Su nombre, Zenón y ahora hablaremos de él pero queriendo dejar claro ya de entrada que su figura fue muy mal tratada por la historiografía de su época, quedando, además, se encuentra bajo la poderosa sombra de Justiniano como hizo notar ya en el siglo XVIII Edward Gibbon.

A la muerte del emperador León I (474), el imperio lo asumió su nieto, León II, un jovencito de tan sólo siete años. La regencia, como es lógico, fue ejercida por el padre del niño (y yerno del difunto emperador), un militar llamado Zenón. En una ceremonia realizada en el Hipódromo el 9 de febrero de 474, con el consentimiento

del Senado, se hizo efectivo dicho traspaso de poderes. Poco después, más concretamente, el 17 de noviembre del mismo año, León II murió y el gobierno del imperio pasó a su padre quien lo asumió esa misma noche.

Ahora bien, ¿Quién era Zenón? Las fuentes clásicas dicen que se llamaba Tarasicodissa, si bien la moderna lingüística estima que ese nombre podría significar Tarasis, hijo de Codisa y nació en el año 425 en la ciudad de Rusumblada (en las cercanías de la actual Adana, en el sur de Turquía), en la región de Isauria.

En el año 460 el emperador León I sustituyó a los mercenarios germanos de su ejército por tropas isaurias que eran tan mal vistas por la población civil como los recién expulsados. Entre esas nuevas huestes se encontraba Tarasicodissa, que parece ser hijo de un notable guerrillero de su tierra, quien protagonizó un rápido ascenso merced a su talento. En el 466 logró desenmascarar y poner fin a una conspiración que pretendía

atentar contra León I lo que le sirvió para ganarse la confianza del emperador y para entrar a formar parte de su círculo de confianza. Dos años después ascendió a *magister militum* y casó con la hija de León, Ariadna. Seis años después, abandonadas ya sus campañas militares y plenamente asentado en la familia Real, alcanzó el imperio.

Los inicios

Zenón no fue un hombre muy querido, su origen isaurio, su pasado mercenario y su procedencia humilde lo hicieron impopular tanto en círculos senatoriales como entre el pueblo. Durante el reinado de Arcadio (395-408) huestes isaurias asolaron y devastaron cruelmente ciertas zonas del imperio por lo que el odio a ese pueblo todavía estaba latente en la sociedad bizantina.

Tenemos que tener muy presente que las fuentes que nos hablan de este emperador no son objetivas, Malco¹, en el fragmento 16, nos lo

describe como una persona físicamente horrible², más allá va Juan Lido³, quien lo califica como cobarde aún sabiendo que su ascenso social y político se produjo merced a sus logros militares.

La primera medida que tomó Zenón al acceder al trono fue llenar la Corte y sus puestos de confianza de isaurios, su mano derecha y figura clave durante todo su reinado fue el consejero Ilo. En ese año 474 el imperio se encontraba en guerra tanto en occidente (contra diversos pueblos de origen germánico) como en oriente (contra los árabes). En un avance imprevisto los vándalos cruzaron el *limes* y tomaron Nicópolis sin resistencia alguna por parte del ejército griego apenas preparado para una guerra. Al descartarse la opción militar para reconquistar el territorio fue la vía diplomática la que logró que entre el rey Gaiseric y Zenón se firmara una *pax perpetua* mediante la cual no se devolvía Nicópolis pero los vándalos se comprometían a no hacer más campañas ofensivas y a devolver a los familiares del emperador allí apresados. Esta acción fue vista por sus conciudadanos como una vergüenza y de ahí empezó a surgir su fama de cobarde.

En Tracia también hubo movimientos enemigos, el ostrogodo Teodorico Estrabón capturó

Constantinopla. Escribió una obra histórica en siete libros narrando los hechos acaecidos desde Constancio I hasta Anastasio I. Hoy en día se ha perdido y tan sólo conservamos un breve resumen, realizado por el patriarca Focio, en el que se trata la enfermedad y muerte de León I hasta la muerte de Julio Nepote, es decir, el periodo comprendido entre 474 y 480.

2 No obstante, hay que recordar que para la historiografía clásica la fisiognomía era algo muy importante. El buen emperador se nos describe como proporcionado y atractivo (caso, por ejemplo, del retrato de Juliano por Amiano) mientras que el mal emperador es descrito como feo, obeso y con claras taras físicas (Por ejemplo, las descripciones de Elagabal o Maximino el Tracio en la Historia Augusta). Así, pues, está descripción no es más que un artificio retórico para redundar en la incapacidad del gobernante para ejercer el cargo.

3 Político de origen sirio. Detentó cargos de importancia en la Corte, ocupó la *praefectura pretorio orientis* bajo Anastasio y Justiniano. En el año 522 perdió el favor del emperador y fue cesado.

1 Rétor de origen sirio que ejerció su profesión en

y mató al *magister militum* de la zona y asoló el terreno a su antojo sin que nadie le pudiera frenar. Ante esta precaria situación y la debilidad del ejército se organizó una conspiración encabezada por su suegra, Verina⁴, a quien nunca gustó su yerno. Su idea era destronar a Zenón y nombrar emperador a su amante el *magister officiorum* Patricio, con quien se casaría para volver a ser emperatriz y gobernar ella por medio de su títere amante. Para lograr sus planes contó con la ayuda de su hermano Basilisco quien logró sumar a su causa el mayor y mejor apoyo posible, el chambelán Ilo, la mano derecha de Zenón que también estaba descontento por la importancia que Zenón daba a la diplomacia.

El emperador vio la hostilidad del pueblo, los desastres de la guerra e, intuyendo la conspiración, se dejó persuadir, sin apenas resistencia, por Verina para que huyera si quería seguir vivo. Ante una situación tan precaria donde nadie en la Corte le era leal decidió obedecer a Verina y abandonó el imperio. Reunió a una compañía de mercenarios isaurios y marchó a su tierra (9 de enero de 475) tras estar en el poder escasos dos meses. Cuando el pueblo supo que el emperador había huido se lanzó a las calles y masacró a cuanto isaurio encontró.

La usurpación de Basilisco (475 – 476)

Pese a los planes de Verina, el Senado nombró emperador a su hermano y no a su amante. La primera acción que realizó Basilisco al alcanzar el poder fue eliminar a su potencial rival y frustrado cuñado, Patricio para evitar una usurpación de éste. Esta muerte irritó a Verina que de inmediato, clamando venganza, volvió a conspirar para traer de vuelta a Constantinopla a Zenón.

Basilisco sólo reinó veinte meses pero logró hacerse aún más impopular que su predecesor debido, especialmente, a su política religiosa puesto que favoreció abiertamente el monofisismo, una corriente herética del cristianismo.

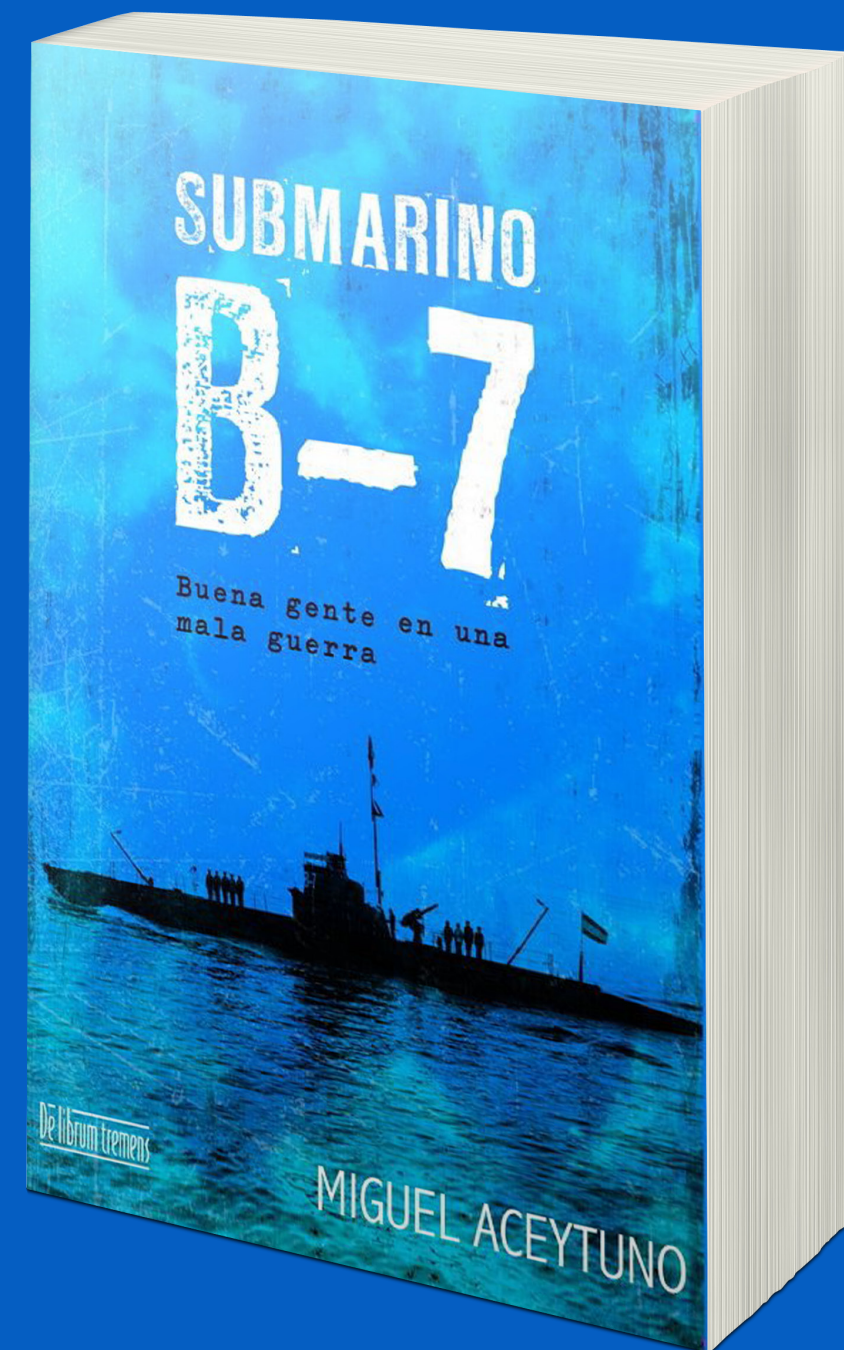
Teodorico Estrabón, caudillo ostrogodo, ayudó a su coronación y, en agradecimiento, Basilisco nombró *magister militum* de Tracia (del poco

territorio que no habían podido arrasar los godos) al sobrino del ostrogodo, un tal Armato. Toda Tracia, directa o indirectamente, estaba bajo control bárbaro. Los que censuraban la falta de acción militar de Zenón volvieron a conspirar contra el nuevo emperador. Dicho Armato tenía fama de ser un hombre cruel (ordenó cortar las manos a las rebeldes tracios que no aceptaban el poder godo) ufano (disfrutaba paseándose por sus dominios vestido como Aquiles) y afeminado, preocupado tan sólo por el cuidado de su cuerpo.

Para evitar problemas, el emperador envió a su hombre de confianza, el chambelán Ilo a matar a Zenón para evitar que una conspiración le diese de nuevo el poder. Se había refugiado en la fortaleza de Salmón (de localización desconocida). Estando de camino recibió cartas de diversos miembros de la corte (es posible ver la mano de Verina detrás) pidiéndole que ayudara y protegiera al depuesto emperador ya que Constantinopla prefería ser gobernada por un isaurio que por un monofisita, cuya impopularidad, además, había aumentado por su régimen fiscal excesivo.

Ilo, una vez más, traicionó al emperador y dio su apoyo a un Zenón todavía desconocedor de esta situación. Al recibir estas noticias no dudó ni un instante en unir su ejército al de su otrora hombre fuerte y amigo. Así, juntos, marcharon a la capital imperial dispuestos a presentar batalla a los leales a Basilisco.

El emperador, aterrorizado, envió a Armato, prácticamente su único militar leal, contra las tropas isaurias. No obstante, su lealtad fue rápidamente comprada ya que Zenón se comprometió, a cambio de su ayuda, a nombrarle *magister militum ad aeternum* y otorgar el título de César a su hijo. Para evitar que su defección fuese tan descarada, Armato llevó a cabo una treta, casi de vodevil, al “equivocarse” de camino y no poder encontrar así al “enemigo” con el que trabar fiero combate. Basilisco no era tonto y en cuanto leyó el informe enviado por Armato supo que le había traicionado. Sólo, sin apoyos en el ejército (cuyos máximos oficiales habían engrosado las filas de Zenón), ni en la Corte (Verina no le perdonó la muerte de su amante y consiguió atraerse hacia sí, que no hacia Zenón, las simpatías de los grandes

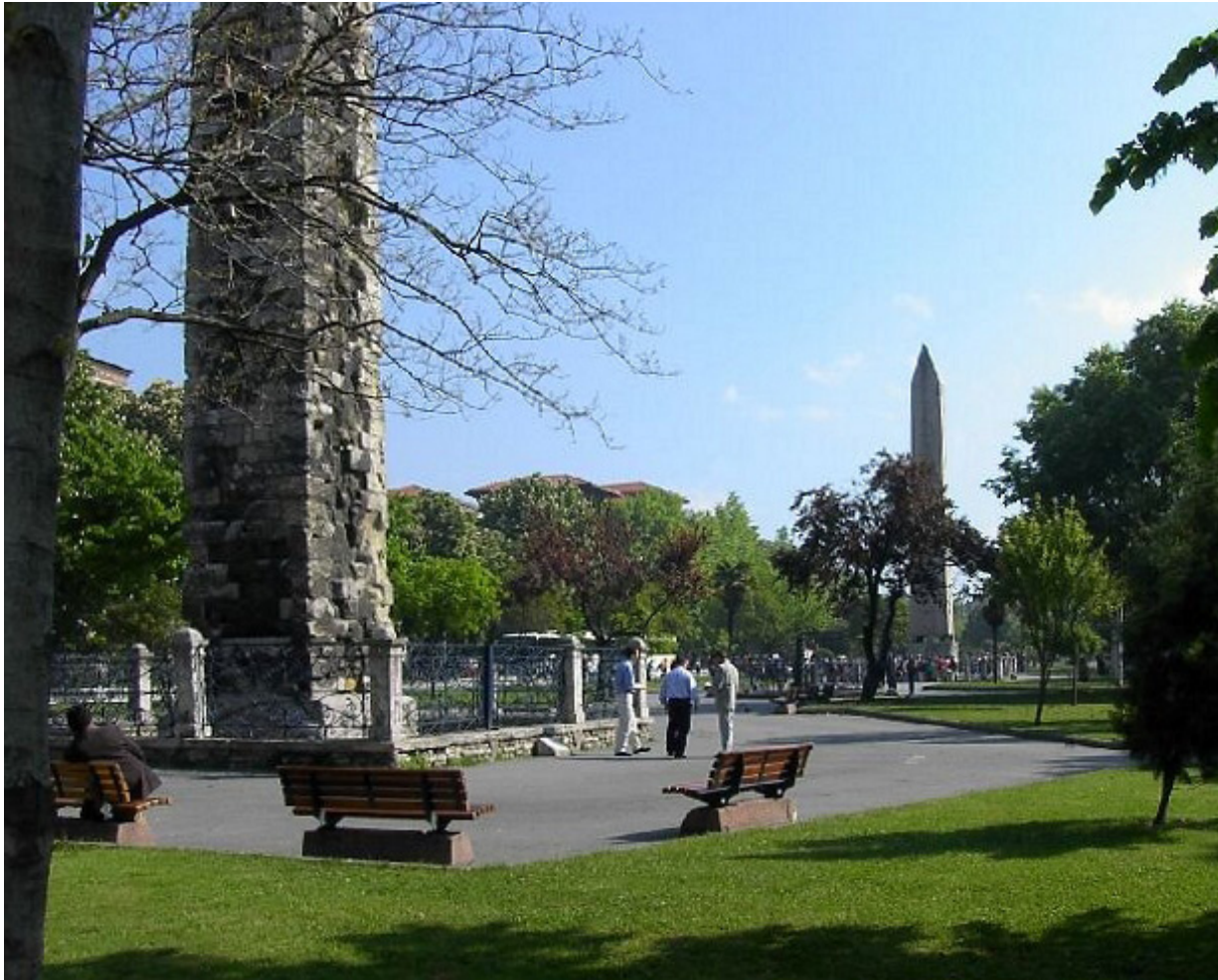


SUBMARINO B-7

BUENA GENTE EN UNA MALA GUERRA

Ed. DE LIBRUM TREMENS
Nº páginas: 380 pags
Lengua: CASTELLANO
Encuadernación: Tapa blanda
ISBN: 9788415074090
Nº Edición: 1ª
Año de edición: 2011

4 Viuda del emperador León I.



Ruina del hipódromo

políticos), ni en la sociedad (para quien siempre fue un gobernador herético) se rindió sin lucha a Zenón en agosto de 476.

La reinstauración de Zenón (476-491)

Al adueñarse de nuevo del poder, Zenón ordenó que Basilisco fuera deportado a Capadocia y allí, en profundo secreto, decapitado. Su mujer e hijos corrieron la misma suerte. Armato y su hijo, como premio a su traición, también fueron asesinados. Ilo volvió a convertirse en el hombre fuerte del Imperio, fue cónsul en el año 478, *magister officiorum* recompensando con la dignidad de patricio. No obstante, era tremendamente odiado por Verina y su hija Ariadna, esposa de Zenón, quienes no dudaron en intentar matarlo. Primero contrataron a un sicario que fue detenido antes de que ejecutara su plan, a continuación lo intentaron envenenar durante una comida.

Ante esta tensa situación vio peligrar su vida y marchó, en diciembre de 479, hacia las montañas so pretexto de llevar a cabo un interrogatorio. Estando allí escribió a Zenón para decirle que sólo volvería a la capital si Verina era desterrada. Zenón aceptó gustoso la propuesta y pudo, así, librarse de la mujer que logró su renuncia. Sin apenas vacilar ordenó que su suegra fuera enviada a Tarso y que la hicieran monja.

En ese mismo mes de diciembre tropas ostrogodas, en venganza por la muerte a traición de Armato, realizaron una campaña militar para adueñarse de todo el territorio de Tracia y del Ilírico. Zenón en persona organizó un ejército para hacerles frente y se puso en cabeza dispuesto a la lucha, no obstante, antes de llegar a territorio tracio ordenó volver a la capital.

La historia del momento lo acusó de cobarde y casi de traición por no luchar por los territo-

rios imperiales perdidos. La realidad, probablemente, fue distinta y regresó a Constantinopla para evitar una confraternización entre sus tropas (por una parte mercenarios y por la otra reclutas bisoños sin experiencia) y las del enemigo.

Verina aprovechó el descontento de la sociedad con su emperador tildado de cobarde y en cuando llegó a Tarso dio rienda suelta a sus instintos conspiratorios y animó a su yerno Marciano (casado con la hermana de Ariadna y, por ende, cuñado de Zenón) a dar un golpe de estado. Marciano quedó encantado con la propuesta sabiendo que contaba con fuertes apoyos. Reunió un ejército y entró en Constantinopla sin traba alguna; apresó a Zenón en su palacio y al punto el ejército leal al emperador le abandonó, tan sólo pequeñas unidades se mostraron leales al poder establecido y ofrecieron lucha pero fueron masacrados por los mercenarios.

Aprovechando la noche y la embriaguez, por el éxito, de los partidarios de Marciano, Ilo y un grupo de élite escogido entre sus tropas isaurias entraron a hurtadillas en la capital y pasaron a cuchillo a prácticamente todos los leales al usurpador, devolviendo así el poder a Zenón. Verina había triunfado y de nuevo derrocó a su yerno pero su triunfo no duró ni un día. Las noticias de su éxito y fracaso le llegaron a la vez. Zenón, persuadido por su esposa, fue clemente con Marciano al que envió a Capadocia como sacerdote.

Tras esta acción Ilo se convirtió en el auténtico dueño del imperio convirtiendo a Zenón en una mera marioneta. Ariadna contrató, una vez más, a un asesino para que lo matara. Éste aprovechó a llevar a cabo el magnicidio durante una fiesta religiosa, intentó cortarle la cabeza de un único golpe pero fracasó y sólo logró cercenarle la oreja derecha. Airado y dolido por la actuación de la familia imperial para con él se marchó de Constantinopla yendo como *magister militum* a Antioquía y allí comenzó a conspirar abiertamente contra Zenón quien, en la primavera de 484, se dio cuenta que Ilo le era abiertamente hostil y decidió, mostrando una autoridad casi desconocida, cesarle de todos sus cargos.

En un golpe de efecto, teniendo, además, el



Verina

apoyo de grandes sectores de la sociedad, Ilo nombró emperador a un tal Leoncio. Para acabar con esta usurpación, Zenón envió un ejército contra su otrora amigo dirigido no por él sino por el Obispo de Apamea, Conón. En otro golpe de efecto, Ilo nombró emperatriz a Verina. Zenón estaba sólo, sus dos principales enemigos *intra muros* se habían unido contra él.

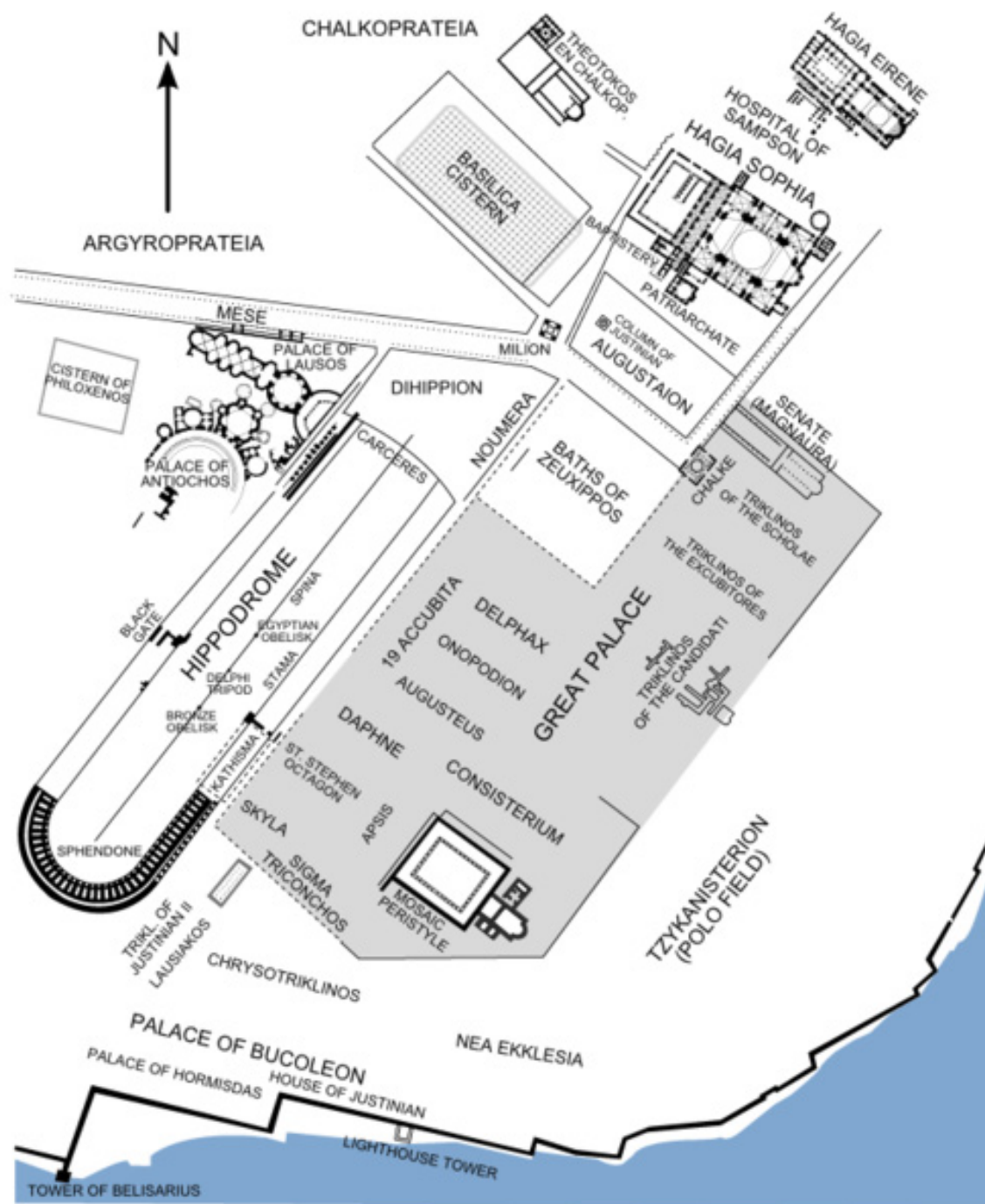
El ejército leal al emperador no pudo (o no quiso) hacer nada contra Ilo, por lo que Zenón se vio obligado a solicitar la ayuda de sus enemigos *extra muros*, los ostrogodos. Éstos avanzaron presurosos y sin hostigamiento alguno hasta Antioquía. Ilo y Verina llevaron a su ejército (formado casi todo por isaurios) para hacerles frente pero fueron duramente derrotados (si bien, desconocemos cómo fue la batalla y los efectivos de ambos ejércitos: La historiografía sólo da testimonio, a penas a vuelapluma, de la derrota) en otoño de 484.

Los escasos supervivientes se refugiaron en la fortaleza de Cherris, en Isauria, que fue cercada, prolongándose el asedio godo por cuatro años. Finalmente, en 488, la plaza fue tomada por la traición de uno de los defensores que abrió las puertas de la misma. Entonces se supo que Verina había muerto poco después de la batalla. Ilo y Leoncio fueron capturados y decapitados.

Tras esa fecha se logró la paz y estabilidad entre los ostrogodos y Zenón, quien reinó sin mayores problemas hasta su muerte en un ataque de epilepsia el 9 de Abril de 491.

En conclusión:

Zenón no ha pasado a la historia como uno de los emperadores de mayor importancia. Si bien es verdad que le tocó vivir en un momento convulso



sus soluciones no fueron del todo acertadas. Pese a haber sido un militar de éxito en su juventud su imperio se caracterizó por una total inoperancia militar, tan débil se mostró que fue incapaz de luchar por los territorios en la invasión de Tracia. Tenía un ejército mercenario, débil y levantisco por lo que, descartada la opción militar, tuvo que basar su política en la diplomacia. Sus contactos políticos con los bárbaros fueron ventajosos para aquellos ya que no les reclamó ni uno sólo de los

territorios perdidos. Su política interna fue mejor de lo que se nos ha hecho ver. Religiosamente se mostró tolerante y abierto al diálogo y pese a tener las arcas del imperio casi vacías no ejerció una presión fiscal demasiado elevada sobre el pueblo. La conclusión a extraer de este artículo es que Zenón tuvo que hacer frente a una situación muy difícil y, aunque no salió honroso de la misma, su actuación no fue tan nefasta como se nos ha transmitido. □

SOLDADOS SIN BANDERA

Joaquín Mañés.

Ed. Megase

El coronel del Ejército de Biafra, el alemán Rolf Steiner, ex legionario, tituló su libro de memorias "El último aventurero". Probablemente el término aventurero, en su sentido vital y nunca peyorativo, es uno de los calificativos más adecuados para definir a todos esos soldados europeos, desarraigados de su entorno, tras la liquidación de los imperios coloniales de sus respectivas naciones, que lucharon, principalmente, en el continente africano con la excusa del dinero; fueron los últimos aventureros que se dieron en los cuarenta postreros años del siglo XX, figuras solitarias ya extintas que han sido sustituidas en su oficio de hacer la guerra por compañías mercantiles, algo que puede ser una premonición de lo que nos supondrá el siglo XXI.

Entre estos hombres no faltaron los españoles que pelearon en el Congo, para hacer bueno y válido el tópico del quijotismo hispánico; unos guerreros que supieron combatir bajo otra bandera pero con respeto hacia la población autóctona, con sentido de la misericordia y de los valores integrados en su propia cultura, la de Occidente; resultaron ejemplares en su comportamiento pero tan buenos soldados como sus homólogos anglosajones, belgas y franceses...

Su historia, la de estos soldados sin bandera, es la historia de la condición humana, recorrida a través del Congo, el Yemen, Biafra, Angola, Rhodesia, el Líbano, Birmania, Afganistán, la ex Yugoslavia, y un largo etcétera, mostrando, con verdadera exageración, lo mejor y lo peor del hombre.

Pero desde luego, siempre será un misterio la razón última o el impulso de estos hombres a guerrear contra sus semejantes siendo, a veces, el dinero, la política o la aventura meras excusas de lo que, íntimamente, les empujó a ser mercenarios o, simplemente, soldados sin bandera...

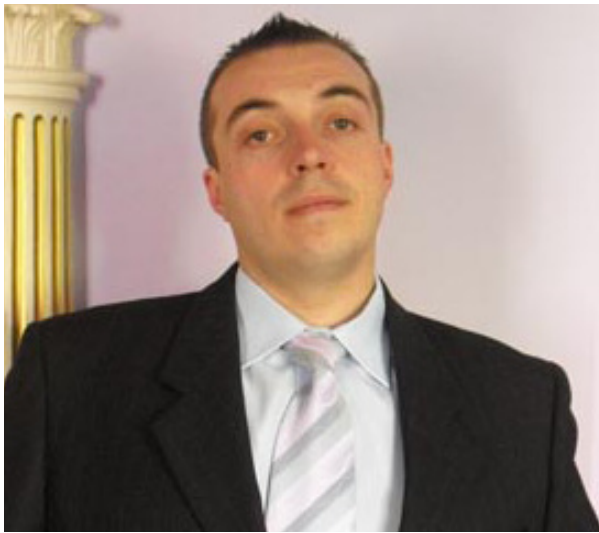


SOLDADOS SIN BANDERA

JOAQUÍN MAÑÉS POSTIGO



Rubén Sáez Abad



todavía muchos más. El objetivo que pretendo con mi trabajo es acercar un aspecto tan desconocido como es la guerra de asedio al gran público a través de mis exposiciones y reconstrucciones

DLG: *Es usted Doctor en Historia Antigua por la Universidad Complutense de Madrid, es chocante ver un académico y un erudito en poliorcética remangándose y trabajando con las manos; ¿qué le hace coger las herramientas y ponerse a fabricar armas de asedio?. ¿No sería más apropiado, y más en este país en el que vivimos, diseñar las máquinas con un programa informático y orientar a los currantes cómo hacerlo?*

Desde el primer momento en que comencé con mis investigaciones, una de las prioridades que me planteé fue la de trabajar manualmente en las diferentes piezas para conocer más a fondo el proceso de elaboración de las máquinas. La escasez de apoyos económicos por parte de las instituciones también condicionó el comienzo de los proyectos reconstructivos, obligándome a realizar las diferentes máquinas por mí mismo. De otro modo habría sido imposible poder crear esta colección única.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que ningún programa informático es capaz de sustituir a la realidad y la forma de comprobar los posibles fallos en las máquinas, reside en estar continuamente pendiente de todos y cada uno de los componentes que rodean a las diferentes máquinas desde las fases iniciales hasta los test de prueba finales.

DLG: *Ya que estamos, sigamos con la inicia-*

El autor

Historiador Militar

Rubén Sáez nació el 2 de Noviembre de 1978 en la ciudad de Teruel. Tras terminar la Licenciatura en Humanidades en Teruel, se doctoró en Historia en la Universidad Complutense de Madrid durante Junio del 2004, obteniendo la calificación de Sobresaliente Cum Laude con la tesis titulada “La Poliorcética en el Mundo Antiguo”. Fue precisamente la investigación sobre las técnicas y máquinas de asedio en la Antigüedad la que le llevó a obtener el Premio Nacional Defensa 2004, otorgado por el Ministerio de Defensa, en su modalidad de Historia y Geografía Militar.

Autor de incontables Artículos y Libros

Es autor de un gran número de artículos y libros sobre la tecnología militar a lo largo de la Historia, haciendo especial hincapié en la maquinaria de asedio antigua y medieval. También ha participado en multitud de congresos nacionales e internacionales en los que ha presentado las principales innovaciones que los trabajos sobre poliorcética han deparado en los últimos años.

Pero, sin lugar a dudas, su mayor contribución

al mundo de las máquinas de asedio greco-romanas reside en su investigación sobre Arqueología Experimental. En este sentido destaca un proyecto integral de reconstrucción de todos los ingenios de asedio empleados por los durante el mundo Antiguo y Medieval, proyecto que se encuentra en sus primeras fases y que culminará con una exposición internacional sobre el tema que recogerá 45 máquinas a escala real.

En la Actualidad...

En la actualidad trabaja como asesor en numerosos proyectos de índole nacional. Entre ellos destaca el Proyecto Segeda, dirigiendo la reconstrucción de una torre de asedio romana de 14 metros de altura, encaminada a funcionar como centro de interpretación sobre el ejército romano. Por otro lado, dirige el Centro de Interpretación de la Guerra de los Dos Pedros en la recién reconstruida muralla de Teruel. Colabora además en otros proyectos con grupos de reconstrucción arqueológica, tanto nacionales como internacionales vinculados al mundo militar greco-romano y medieval, reconstruyendo máquinas de asedio para museos y yacimientos arqueológicos de toda Europa.

“...hay que tener en cuenta que ningún programa informático es capaz de sustituir a la realidad”

DLG: *Por favor, preséntese antes nuestros lectores con sus propias palabras en uno o dos párrafos.*

Me defino como un gran amante de la Historia Militar de la Humanidad. Llevo trabajando en esta especialidad con la mayor pasión desde hace muchos años y espero poder seguir haciéndolo

tiva del Trebutchet Park, el museo al aire libre de máquinas de asedio sito en Albarracín, Teruel. ¿De dónde procede la idea y de dónde su ubicación?. ¿No sería más lógico en las proximidades de una gran ciudad, en vez de Teruel, aunque exista (que damos fe de que existe)?.

Aunque la construcción de las primeras máquinas que hoy en día se pueden contemplar en Trebutchet Park se remonta al año 2004, fue en 2010 cuando tomé la decisión de que todas las piezas reconstruidas durante la última década tomaran parte de una única exposición. Aunque hasta ese tiempo las diferentes piezas habían participado en exposiciones temporales, la falta de espacio obligaba a que, raramente, pudieran formar parte del mismo espacio expositivo. Eso motivó la creación de un parque donde poder

mostrar toda mi obra de forma conjunta.

La elección de Albarracín para la exposición radicó en los vínculos familiares que mantenía con la localidad, al haber vivido durante toda mi infancia allí. Todavía residen en ese lugar mis padres, además de disponer allí de un terreno amplio y de una nave de grandes dimensiones que me sirve de taller donde poder trabajar, así como de almacén para mis exposiciones temporales.

DLG: *Vemos que está “apadrinado” por el Gobierno de Aragón y por la Universidad de Zaragoza pero, ¿qué tal de fondos?, ¿apoyan realmente al museo o sólo están ahí para la foto?.*

Lo cierto es que los apoyos se han quedado en



Brigola de dos cajas

eso, meros apoyos, pero todavía no ha llegado a Trebuchet Park ni un euro procedente de las arcas públicas. Tan sólo la Cámara de Comercio de Teruel ha contribuido al proyecto, por medio de una ayuda económica para la creación de la web que ha de servir de soporte a la empresa.

El resto de instituciones han permanecido al margen de Trebuchet Park por el momento, aunque no descartamos que en el futuro puedan interesarse por el revulsivo que ha supuesto su apertura para la Sierra de Albarracín. Si tenemos en cuenta que en su día se rechazaron ofertas de Francia o Inglaterra para montar allí Trebuchet Park, decidiéndonos por apostar por nuestra tierra, la falta de apoyos no puede ser más desalentadora.

DLG: ¿Cuál es su próxima máquina a construir?, ¿Tal vez alguna bombardera o cañón?

La próxima máquina que va a tomar parte de Trebuchet Park es una torre de asedio de 10 metros de altura. Estará dotada de sistema de desplazamiento en su piso inferior por medio de seis ruedas, así como ariete pesado. En el primer piso presentará ventanas para artillería, mientras

que en el segundo portará un puente levadizo, con un coronamiento por encima para la disposición de arqueros y lanzadores de jabalina.

DLG: En la web del museo ofrece sus réplicas para su uso en películas, series o documentales como atrezzo. ¿Ha recibido alguna oferta de alquiler?

Ahora mismo contamos con una exposición titulada “Dos milenios de Historia de la Artillería” en la localidad madrileña de Buitrago del Lozoya, además de otras dos más de carácter itinerante. Todas ellas van recorriendo la geografía española, formando parte de diferentes muestras expositivas.

Por otro lado, ya hemos grabado varios documentales para diferentes productoras y estamos a la espera de cerrar un contrato con Antena3 para tomar parte en una nueva serie histórica de próxima grabación, aunque no se puede avanzar más por el momento hasta que no se anuncie públicamente.

DLG: Para terminar con esta parcela, ¿cómo ve el museo dentro de unos años?

Espero que durante los próximos años el parque pueda ampliar sus instalaciones con el añadido de nuevas máquinas dentro de los cinco ámbitos temáticos con los que ya cuenta, además de abrir un espacio nuevo dedicado al mundo bizantino. Por otro lado, se va a intentar crear un campo de tiro donde los visitantes puedan ver algunas de las máquinas en acción, lo que estamos seguros proporcionará un importante valor añadido al parque.

Pasemos a su experiencia académica, desde luego su persona da mucho juego por la cantidad de temas que con usted se pueden tratar.

DLG: ¿Por qué la Complutense para doctorarse?, ¿siendo turolense no le caía un poco lejos?

Es curioso que terminara doctorándome en la Universidad Complutense. Se debió a una serie de avatares del destino. Inicialmente realicé mi licenciatura de Humanidades en la Facultad de Teruel. A continuación comencé el doctorado en la UNED bajo la dirección de la Doctora Pilar Fernández Uriel, aunque posteriormente se eligió

la fórmula de la codirección, sumándose al proyecto la Doctora Pilar González Serrano de la Complutense. Finalmente, se eligió esta última universidad para la presentación de la tesis.

DLG: Y, su afición por la poliorcética, tema un tanto inusual por cierto, ¿de dónde procede?

Desde muy pequeño me ha interesado el tema militar, aunque no fue hasta la realización de mis estudios de doctorado cuando me incliné definitivamente por este peculiar tema.

DLG: ¿Quién fue su director de tesis?, ¿le apoyó o le soportó sus “excentricidades militaroides”?

Mis directoras de tesis fueron las Doctoras Pilar Fernández Uriel de la UNED y Pilar González Serrano de la Universidad Complutense. Lo cierto es que conté con su pleno apoyo desde el principio, pues les pareció un tema interesantísimo y más cuando conocieron mis inquietudes por la reconstrucción de máquinas a escala real, así como mis trabajos en arqueología experimental.

Carro garfio chino



DLG: *Es curioso que la única permisividad con la Historia Militar sea, por lo general, en los departamentos de Historia Antigua, ¿a qué cree que es debido?.*

No creo que sea por nada en especial, quizás porque el tema del ejército romano puede ser más sugerente que otros periodos históricos. No obstante, hoy en día se está trabajando también mucho y muy bien en el resto de épocas históricas, lo que augura un futuro bastante prometedor para la Historia Militar en nuestro país.

DLG: *¿Ha tenido alguna experiencia desagradable dentro de la Facultad, por su afición a la Historia Militar?.*

En mi caso en particular todo han sido apoyos y facilidades, por lo que debo dar las gracias a todas las autoridades universitarias con las que he mantenido contacto. Han facilitado que mis investigaciones se pudieran llevar a cabo sin contratiempos, lo que me he allanado mucho el trabajo para poder proseguir.

DLG: *Víctor Davis Hanson en su libro “Guerra, el origen de todo” se queja amargamente de que la Historia Militar está en decadencia en los Estados Unidos y da como baja la cifra de unos 350 licenciados especializados en Historia Militar. Teniendo en cuenta que esa especialidad en España no existe ni tiene visos de existir, ¿qué le diría a un estudiante de Historia que le apasiona la Historia Militar?.*

Que tome la decisión de continuar investigando y disfrutando de este aspecto de la Historia. Se trata de un tema muy interesante y del que todavía queda mucho por hacer, por lo que lo animaría a que no tirara la toalla. Al fin y al cabo, en esta vida uno tiene que hacer lo que le gusta, pues es muy triste tener que trabajar durante toda tu vida en algo que no te llena.

DLG: *No sé si estará al tanto, pero la Universidad a Distancia de Madrid ha firmado un acuerdo de colaboración con el Centro de Formación Interactiva para la Cultura de la Defensa. ¿Qué cree que supondrá esta iniciativa tanto para sus alumnos como para los programas universitarios en general?, ¿cree que puede suponer un sermón en el desierto y que todo*



Lanzacohetes chino



Manjaniq persa

seguirá igual o puede representar el primer paso hacia la inclusión de la Historia Militar en la Universidad?.

Son muchas las esperanzas depositadas en este convenio, aunque aún es pronto para pronunciarse. Habrá que esperar a ver cómo evolucionan los acontecimientos, pero no son buenos momentos para según que proyectos. El tiempo nos dirá si ha sido acertado o estamos equivocados.

DLG: *Por último y cerrar este apartado, ¿considera que la pervivencia de la Historia Militar en nuestro país le debe al aficionado más que al académico?.*

No creo que sea así, los aficionados son los que sostienen con su lectura este mundo, pero tienen que ser los académicos los que publiquen las obras que les sirvan como obras de consulta. Durante muchos años la Historia Militar ha estado muy denostada en nuestro país, aunque a lo largo de los últimos 30 años se han hecho enormes progresos para tratar de contrarrestar las carencias que veníamos arrastrando.

Hablemos, para terminar, de su bagaje bibliográfico.

DLG: *La primera pregunta está hecha con mala uva; ¿Quién elige el formato de sus libros?, lo digo porque la colección de grandes asedios no hay quien la guarde en una estantería ni la maneje fácilmente durante su lectura.*

El formato de la colección de Grandes asedios lo eligió la editorial Almena. Aunque sus dimensiones son bastante considerables, se trata de una colección que está teniendo un éxito sorprendente. Se espera que durante los próximos meses alguno de los números incluso se agote, lo que ayuda a confirmar el acierto en cuanto al diseño y contenido de este proyecto editorial.

DLG: *Su penúltimo libro versa sobre los asedios en los siglos XVI y XVII, ¿continuará la serie con los siglos XVIII, XIX y XX?. ¿Saltará los Pirineos y tratará los grandes asedios de las guerras napoleónicas, la guerra de Secesión y las Primera y Segunda Guerras Mundiales?. Vicksburg, Verdún, los grandes cañones Skoda de la PGM, las festungs de la SGM, ¿no le motivan?.*



Ballesta de torno

Ya se halla terminado el libro dedicado a la decadencia del Imperio Español, que reúne las principales operaciones poliorcéticas de la segunda mitad del siglo XVII y del XVIII. También se espera escribir un volumen dedicado al siglo XIX y otro a los Grandes asedios de las Cruzadas, que también es un tema de lo más sugerente. No descarto que en el futuro se pueda escribir algo sobre los conflictos armados que menciona, aunque eso se encuentra un poco lejos por el momento. Me gusta ir dando los pasos

Trabuco de contrapeso



poco a poco, por lo que no quiero adelantar acontecimientos.

DLG: *Sus obras, a excepción de los grandes asedios del XVI y XVII se enmarcan en la edad Media, lejos de la época antigua en la que está doctorado, ¿Cuál es el motivo?, ¿se vislumbra algún volumen de Moderna o Contemporánea?*

Inicialmente comencé a investigar acerca de la guerra de asedio en el Mundo Antiguo, para posteriormente ver cómo evolucionaron las técnicas y máquinas durante la Edad Media. Ahora trabajo en dos volúmenes, uno acerca de la “Artillería y poliorcética en la Época Moderna” y otro sobre la “Artillería y poliorcética en el mundo oriental”. No obstante, el proceso de investigación es extremadamente lento, por lo que habrá que esperar varios años para que puedan ver la luz.

DLG: *¿Quién elige los temas sobre los que trabaja?*

Siempre los elijo yo. Tengo el privilegio de poder escribir acerca de los temas que me interesan y de disponer de editoriales que estén dis-

puestas a publicarlos.

DLG: *Por qué la editorial Almena?, ¿ha recibido ofertas de alguna otra editorial?*

No sólo trabajo con la editorial Almena. Tengo algunas obras publicadas por la Universidad Complutense o el C.S.I.C. Y, en fechas breves, verán la luz sendas obras que han corrido a cargo de las editoriales Dastin y Susaeta.

DLG: *Una vez determinado un tema, ¿cuál es su método de trabajo?, ¿qué hace después?*

Tras elegir el tema de mi nueva línea de investigación comienzo la búsqueda de información. Inicialmente empiezo con las obras contemporáneas a los hechos en cuestión, para seguir a continuación acercándome al tema por medio de las obras escritas desde entonces hasta la actualidad. El final termina con la estructuración del índice de trabajo, así como la elaboración del contenido final del libro.

DLG: *El libro que ahora ha salido a la venta es sobre el Trebuchet Park, también en Almena, ¿cómo ha surgido este tema para un libro?. Evidentemente su implicación es lógica, pero, por parte de la editorial, visto que no es un tema excesivamente comercial, es peculiar.*

La editorial Almena lleva muchos años apostando por mis proyectos y éste no podía ser una excepción. Tengo que agradecerle a Fernando su especial interés e inquietud por todos los proyectos que me conciernen, pues es en buena parte responsable de mis éxitos.

DLG: *¿Cuál es su próximo proyecto?*

Actualmente me hallo inmerso en numerosos proyectos, tanto museísticos como documentales. En el campo de las publicaciones me encuentro trabajando en un “Atlas ilustrado de los grandes asedios de la Historia de España” para la editorial Susaeta y en “Los grandes asedios de las Cruzadas” para Almena.

Para finalizar, y conste que podríamos seguir bombardeándole a preguntas durante bastante tiempo más:

DLG: *¿Qué opina de la ambientación de la película recientemente estrenada, Templario?. ¿Cree que la guerra en el Medievo es igual que*

la casquería con la que nos “deleita” el director?

La película no está mal en cuanto a ambientación, aunque siempre hay aspectos susceptibles de ser mejorados. Hay que tener en cuenta que el cine se toma ciertas licencias artísticas que difieren de la realidad, pero una cosa es la vida real y otra el espectáculo que lleva aparejada la cinematografía.

Probablemente la película se queda corta en lo que a la sangre se refiere, pues los campos de batalla de la Edad Media, necesariamente serían mucho más sangrientos. Hay que tener en cuenta que la realidad siempre superar a la ficción. Tenemos que imaginarnos cadáveres enterrados en charcos de sangre, soldados heridos entre montones de cadáveres, animales comiendo carroña y muchas otras cosas más, que serían capaces de ponerle los pelos de punta a cualquiera.

DLG: *Cuéntenos alguna anécdota que haya vivido en su museo y quiera compartir con nuestros lectores.*

Cada día es una aventura, pues cada visita que hacemos es única. Sobre todo, son los niños los que más nos hacen disfrutar con sus preguntas, principalmente relacionadas con el número de soldados que podía matar cada arma de un solo disparo.

DLG: *Indíquenos una pregunta que considera necesaria en una encuesta y nadie ha sido capaz de preguntarle.*

¿Cuánto ha costado construir las máquinas que componen Trebuchet Park?

Las máquinas expuestas son el fruto de 10 años de profunda investigación, tanto documentación como trabajo de carpintería.

Bien, ha sido un verdadero placer charlar con usted, infinidad de preguntas se nos han quedado en el tintero y no le prometo que no le molestemos en el futuro para plantearse las.

DLG: *Gracias por dedicarnos una parte de su precioso tiempo.*

Más información en:

<http://www.maquinasdeasedio.com/>



Toyotomi Hideyoshi

El primer unificador de Japón

Por José Miguel Fernández Gil

El Periodo Sengoku o Sen-Goku (Lit. Periodo de los Estados en Guerra) fue el periodo turbulento más largo que ha conocido Japón; este se produjo cuando el Shogunato Ashikaga perdió definitivamente su poder tanto político como militar. Los historiadores datan su inicio en la Guerra Onin (1467-1478), su final llegó con el establecimiento del Shogunato Tokugawa (1603) y tras el final del asedio y caída de Osaka en 1615 (Periodo Edo). El Shogunato Ashikaga, desde 1474 gobernaba sólo de nombre y únicamente sobre la ciudad de Kyoto, y se extinguió de manera definitiva y ya sin ningún poder real en 1588, cuando Oda Nobunaga retiró su apoyo hacia el 1580 y expulsó de Kyoto al Decimoquinto y último Shogun: Ashikaga Yoshiaki. Este Periodo vio el auge y caída de poderosos clanes (Daimyo) entre los que se encontraban los Oda, Takeda, Sanada e incluso los Toyotomi. Finalmente el astuto y retorcido Tokugawa Ieyasu apodado “el tejón” consiguió unificar Japón bajo su poder, iniciar el 3er. Periodo Shogunal: Bakufu Tokugawa (1603-1868), la primera persecución de cristianos (1614).

El tercer Shogun Tokugawa: Tokugawa Iemitsu (1604-1651) instauró el mayor periodo aislacionista de Japón (1639-1855) y la mayor masacre de cristianos: Rebelión Shimabara (1637-1638) donde fueron ejecutados unos 37.000 y dio origen al aislacionismo.

El hombre más poderoso de este tumultuoso periodo fue Toyotomi Hideyoshi (1537-1598) y conocido como el primer hombre que unificó Japón, a pesar de su renombre, sus orígenes y su infancia son todo un misterio y sólo se pueden realizar con-

jeturas y elucubraciones sobre los mimos. Aun así algunas cosas sí son conocidas.

Antes de realizar esta biografía se debe puntualizar que en esa época sólo la nobleza, los Daimyos y los Samurai tenían apellidos, el resto de los japoneses sólo tenían el nombre de nacimiento y no fue hasta la Restauración Meiji (1868) en la que se publicó un edicto del Emperador Meiji que confería a todo japonés la potestad de obtener un apellido, de allí que muchos adoptaran como apellidos las ciudades, pueblos, prefecturas o regiones de nacimiento o de algún accidente orográfico de interés de la zona donde habitaban.

El joven Hideyoshi parece ser que era hijo de un prominente Ashigaru al servicio de Oda Nobun, padre del mítico Oda Nobunaga. Recibió al nacer el nombre de Hiyoshimaru (Lit. Regalo del Sol) el cual cambiaría años más tarde por el definitivo Hideyoshi (cosa bastante habitual en Japón en esos tiempos en que durante la ceremonia del “Gempukku” o “mayoría de edad” se podía cambiar el nombre si se quería). La leyenda levantada en torno de Hideyoshi nos cuenta que fue enviado a estudiar a un templo cercano a su lugar de nacimiento: Namakura, Prefectura de Nagoya, Provincia de Owari. Pero este joven inquieto renegó de la vida enclaustrada y ceremonial del templo y, bajo la identidad de Kinoshita Tokichiro, se unió al Clan Imagawa como sirviente del Gobernador local, desde allí viajó hasta ponerse al servicio del Daimyo Imagawa (Imagawa Yoshimoto), Daimyo de la Provincia de Suruga, hasta que unos años más tarde se fugó con una importante cantidad de dinero que le confió un samurai al servicio de los Imagawa (Matsushita Yukitsuna), regresando a Owari y entrando al servicio del Clan Oda y logrando ser nombrado “Portador de las Sandalias” de Oda Nobunaga.

Fue en este segundo periodo cuando Hideyoshi empezó a subir por los escalafones del Clan Oda.

Hombre calculador y ambicioso en sobremedida probablemente gracias a sus conocimientos del Clan Imagawa, Oda Nobunaga consiguió derrotar al Clan Imagawa en la batalla de Okehazama

en 1560. Al año siguiente Hideyoshi se casó con una joven noble y se le encargaron tareas diplomáticas con los clanes vecinos, que dieron como resultado en 1564 que Hideyoshi gracias a sobornos, debilitara al Clan Saito al obtener que un grupo de samurais se pasase al Clan Oda: entre ellos estaba el gran estratega Takenaka Hanbei que gracias a sus conocimientos Nobunaga consiguió derrotar al Clan Saito en 1567. Tras esta victoria Hideyoshi llegó a ser General en el Clan Oda y tomó el nombre de Hashiba

Castillo de Osaka





Hideyoshi.

Su aspecto bastante peculiar debido a su baja estatura (muchos decían que se parecía a un mono) y a Nobunaga le gustaba burlarse de él llamándole en algunas ocasiones Saru (mono) o “la rata calva”: era sabido que Nobunaga tendía a ser bastante grosero y mal hablado.

A Hideyoshi le gustaba la buena vida y en ocasiones llegaba al exceso con el licor y las mujeres, además su sentido innato para la manipulación le procuraba grandes beneficios personales dentro del Clan Oda.

Fue en 1570 cuando Hideyoshi obtuvo lo necesario para llegar a su cúspide años más tarde. Cuando Nobunaga se alió con Tokugawa Ieyasu para derrotar a los clanes Asai y Asakura, Hideyoshi al mando de las tropas de Nobunaga en la Batalla de Anegawa consiguió una victoria brillante y en 1573 Nobunaga le nombró Daimyo de los distritos del norte de los antiguos territorios de los Asai en la Provincia de Omi.

Cuando Hideyoshi tomó el control de sus nuevos territorios renombró la antigua capital de los Asai (Kunitomo) como Nagahama en honor de Nobunaga, después se desplazó hasta la ciudad costera de Imahama y empezó a construir un castillo, se hizo con el control de la cercana fábrica de armas del Clan Asai y aumentó drásticamente la fabricación de armas de fuego. Con su nueva base de poder todo estaba preparado para llegar a su cénit.

El 20 de Junio de 1582 el General de Nobunaga, Akechi Mit-

suhide, ordenó a sus tropas que asesinaran a éste y a su hijo en el templo Honno-ji. Desde el mes de Abril el Clan Oda se encontraba en guerra contra el Clan Mori y Mitsuhide que probablemente ambicionara el poder de los Oda. Mitsuhide decidió aliarse con los Mori y tras la muerte de Nobunaga envió un mensajero al Daimyo Mori con la noticia, pero el mensajero fue interceptado por los hombres de Hideyoshi que se encontraba en esos momentos asediando el castillo de Takamatsu. Esta fortaleza era bien conocida por su inexpugnabilidad y su general al frente, Shimizu Muneharu, había rechazado todos los intentos de soborno de Hideyoshi. Si este quería aprovechar la oportunidad de vengar

la muerte de Nobunaga y hacerse con el control del Clan debía acabar rápidamente el asedio y dirigirse hacia Kyoto sin ninguna dilación.

Hideyoshi ordenó desviar el curso del cercano río Ashimorigawa e inundó el castillo, después parlamentó con Muneharu y le prometió que sus tropas y su familia no sufrirían daño alguno, de esta manera cayó el castillo de Takamatsu y Muneharu cometió seppuku.

Hideyoshi envió mensajeros al Clan Mori para acabar la guerra mientras se dirigía hacia la provincia de Settsu para ejecutar a Mitsuhide.

El 22 de Junio Hideyoshi dejó una guarnición en Takamatsu y mediante marchas forzadas cayó sobre las tropas del desprevénido Mitsuhide y las derrotó el 26 de Junio en la batalla de Yamazaki. Tras la muerte de Nobunaga se creó un cisma en el seno de los generales del Clan Oda: el General Jefe de la Familia Oda, Shibata Katsuie, tomó partido por Oda Nobutaka, mientras que Hideyoshi se decantó por el benjamín Oda Hidenobu al que pensó manipular como un títere.

Tras hacerse con el favor de dos de los más ancianos Generales de Nobunaga, Niwa Nagahide e Ikeda Tsuneoki, Hideyoshi consiguió una posición de fuerza dentro del Clan y consiguió que su “protegido” alcanzara la jefatura del Clan. Esto provocó graves fricciones entre Hideyoshi y Shibata que desembocó en una guerra abierta donde Hideyoshi derrotó a su oponente en la

batalla de Shizugatake en 1583.

Ese mismo año ordenó la construcción del Castillo de Osaka y otro de los hijos de Nobunaga, Oda Nobukatsu, se le opone por lo que su poder en el seno del Clan Oda no era aun absoluto.

En 1584 Nobukatsu se alía con Tokugawa Ieyasu y empezó una guerra entre las fuerzas leales a Hideyoshi y las fuerzas aliadas de Nobukatsu e Ieyasu con la invasión de este último de la provincia de Owari. El 7 de Mayo de 1584 Hideyoshi al frente de sus tropas se dirigió hacia Owari, pero antes de que ambos ejércitos se enfrentaran el General Ikeda Nobuteru sugirió a Hideyoshi que atacase a las exiguas fuerzas de Ieyasu en la provincia de Mikawa.

Ikeda y su hijo mayor partieron con un numeroso grupo de soldados a atacar la retaguardia de Ieyasu, pero éste, alertado, reunió a sus tropas y cayó por la retaguardia de Ikeda aniquilándolo.

Hideyoshi decidió en ese momento atacar a las pequeñas fuerzas de Nobukatsu derrotándolo en varios enfrentamientos.

Para Diciembre de 1584 Nobukatsu, acorralado, negoció la

Toyotomi Hideyoshi





paz con Hideyoshi y en enero de 1585 hizo otro tanto Ieyasu, convirtiéndose en vasallo del por entonces Hashiba Hideyoshi. A partir de ese momento Hideyoshi, ya sin enemigos, externos decidió acabar de conquistar el poder en los antiguos dominios del Clan Oda y reforzó las alianzas con los Clanes Mori y Uesugi.

En Abril de 1585 la Corte Imperial le concedió el título de Naidaijin, un título equivalente al actual Ministro del Interior. Ese mismo año Hideyoshi decidió someter a los dos Clanes de Monjes Guerreros de Negoroji y Saiga en la provincia de Kii.

Acabada esta tarea se propuso aumentar sus dominios a la isla de Shikoku y acabar con el dominio de Chosokabe Motochika de esa isla. Al frente de 90.000 soldados inicio el asalto a la pequeña isla y en menos de un mes sometió a Motochika, apartándose de las tácticas de Nobunaga que se dedicaba a erradicar a todos sus enemigos y sus vasallos (Clanes Asai, Takeda y Asakura): Hideyoshi permitió que los Daimyos y dependientes del Clan Chosokabe mantuvieran sus posiciones a cambio de jurar lealtad y vasallaje a Hideyoshi. El mensaje que envió al resto de Daimyos conquistando la isla en un mes, fue muy claro y nadie se le osaba oponer en Honshu y Shikoku.

Hideyoshi ambicionaba el título de Shogun, pero el Emperador no podía otorgar tal título a alguien de orígenes humildes como él, así que Hideyoshi se dirigió al último Shogun Ashikaga y le pidió que lo adoptase, pero Ashikaga Yoshiaki declinó.

Hideyoshi consiguió el 6 de Agosto de 1585 el título de Kanpaku (Regente Imperial) un hecho insólito, puesto que todos los

Kanpaku pertenecían al Clan Fujiwara. Hizo que un noble menor de la Corte Imperial lo adoptase, Konoe Sakihisa, para reforzar su legitimidad en el cargo.

Formó un Consejo de 5 administradores para regir Kyoto y declaró ilegales los Gremios de Comerciantes. Al mismo tiempo, para refinar sus modales, empezó el estudio de la Ceremonia del Té y de poesía.

El 29 de septiembre de 1585 adoptó el definitivo Toyotomi (significa Ministro Generoso) y en noviembre de 1585, en el Templo de Kitano, hizo una demostración de sus habilidades de la Ceremonia del Té sirviendo personalmente a 803 invitados en un solo día; superando así al Shogun Ashikaga Yoshimitsu.

Aun así su poder seguía sin ser absoluto: en Kyushu el Clan Shimazu estaba a punto de obtener el control total de la isla y en la región de Kanto (donde esta ubicada la actual Tokyo) el Clan Hojo dominaba la zona. El 12 de Noviembre de 1585 le envió a Shimazu Yoshihisa una carta en la que le pedía que abandonara Bungo y su intento de hacerse con el control de la isla de Kyushu. Yoshihisa respondió la misiva de forma grosera. EL 20 de febrero de 1586 Hideyoshi y su ejército desembarcaron en Kyushu y para el 6 de junio había derrotado por completo a Yoshihisa. Hideyoshi

permitió al Clan Shimazu mantener su feudo de Satsuma y sus dominios de Osumi y parte de Hyuga. Yoshihisa fue remplazado por su hermano Yoshihiro y cometió Sepukku.

En 1587 ordenó la construcción del Palacio Jurakudai y expulsó a los misioneros cristianos de Kyushu para conseguir el apoyo de los budistas que veían su influencia mermada por los asentamientos occidentales en Nagasaki. También eliminaba el comercio con los occidentales que podía representar una forma de que los Daimyos que se le oponían pudieran financiarse y armarse.

El 9 de mayo de 1588 se convirtió en el anfitrión del Emperador Go-Yozei y para impresionar a la Corte, leyó waka (poemas tradicionales japoneses) al Emperador y durante los 5 días en que duró la visita entretuvo al propio Emperador y a la Corte con grandes eventos y festines; de esta manera reforzaba ante la Corte su Legitimidad como Kanpaku.

En Agosto promulgó una ley en la que prohibía a los campesinos portar armas, así evitaba las frecuentes revueltas campesinas del periodo.

Ya en 1591 promulgó su reforma más importante y que sería piedra angular durante el Shogunato Tokugawa; Los Samurai que regresaran a su anterior vida campesina perdían esta condición, los campesinos tenían prohibido convertirse en mercaderes o involucrarse en cualquier forma de comercio y, por último, se prohibía tajantemente contratar a Samurai que hubieran abandonado a su señor, se convertían en Ronin (esta palabra ha evolucionado en la actualidad y se refiere a los estudiantes que suspenden la prueba de selectividad y han de esperar a las pruebas del siguiente año). Estas medidas ahondaban en la diferenciación de clases entre Samurai y campesinos,



Castillo de Odawara



estos últimos eran hasta la fecha una constante fuente de problemas por sus revueltas y al eliminar la posibilidad de que pudieran armarse se acabaron de manera efectiva las revueltas a la par que se consolidaba una mayor estabilidad interna.

Durante la década de 1590, Hideyoshi se embarcó en una prolífica etapa creativa teatral centrada en su vida, que él mismo se encargaba de representar ante una audiencia de nobles de la Corte y de Daimyos que le visitaban en Osaka. Y entre 1592-93 durante su campaña Coreana, en sus cuarteles de Nagoya, representó algunas obras e invitó a sus hombres a interpretar algunos papeles; incluyendo el de Tokugawa Ieyasu.

En esos momentos sólo el poderoso Clan Hojo de Kanto y unos pocos Daimyo del norte aún se le oponían: los del norte no representaban un auténtico peligro pero los Hojo eran otra cosa.

En mayo de 1590, por fin, se le acabó la paciencia y decidió atacar al Clan Hojo por varios frentes. Tokugawa marchó por la costa, los Generales Sanada y Uesugi por el oeste y Chosokabe desembarcó en Izu, al suroeste de Edo (actual Tokyo), las fuerzas de Hojo se vieron rodeadas y superadas en número rápidamente y se retiraron hacia las grandes defensas del Castillo de Odawara. Se preveía una larga campaña de asedio y los Hojo confiaban que el numeroso ejército de Hideyoshi tuviera problemas logísticos. Sin embargo éste, consciente del problema, delegó la logística a expertos consejeros.

Para mantener alta la moral durante el asedio, permitió representaciones teatrales para las tropas, que se establecieran mercados cerca de los campamentos y permitió que sus generales trajesen a sus esposas. Por el contrario, en el interior del castillo, ocurrió lo contrario; la moral estaba baja y los alimentos empezaban a escasear. Todo esto hizo que los Hojo se rindieran a Hideyoshi.

Después de la rendición, el Daimyo Date Masamune compareció ante Hideyoshi y le juró lealtad y sumisión. Mientras el ejército se dirigió hacia el norte y, tras una breve campaña, consiguió pacificar y unificar Japón bajo su Gobierno.

En 1591 se produjo una crisis en la sucesión del Clan Toyotomi cuando su único hijo, Tsurumaru, murió. Poco después lo hizo su hermanastro Hidenaga, por lo que Hideyoshi nombró a su sobrino Hidetsugu heredero y lo adoptó en enero de 1592.

El 11 de febrero renunció al título de Kanpaku y adoptó el de Taiko (Regente Retirado) y nombró a Hidetsugu Kanpaku. También desarrolló un importante comercio con el continente y el sudeste asiático, creándose pequeños asentamientos japoneses en Manila. Tal era su ego que incluso en 1592 envió un mensaje al Gobernador General de Filipinas, Gómez Pérez das Mariñas, exigiéndole un tributo anual y su sumisión.

Hideyoshi decidió seguir el ambicioso plan de Nobunaga de conquistar China: ya en 1586 confió a Mori Terumoto sus intenciones de invadir China. En 1587 mantuvo contactos con los coreanos para que le permitieran establecer una misión en la península y la libre circulación de tropas para la campaña China, pero los coreanos rehusaron todas las demandas. En Agosto de 1591 se empezaron a preparar las tropas para enviarlas a Corea y el 22 de mayo de 1592 las primeras tropas, de un contingente de 200.000, pusieron pie en la península Coreana.

Estas fuerzas comprendían tropas de los Clanes Mori, Chosokabe, Shimazu, Nabeshima, Kato y Konishi. Se dividieron las fuerzas en dos ejércitos al mando respectivamente de los generales Konishi Yukinaga y Kato Kiyomasa, mientras Hideyoshi se quedaba en Kyushu estableciendo allí su cuartel general.

En junio cayó Seúl y el Rey de Corea, Seonjo, se refugió al norte de la península. A finales de julio Konishi Yukinaga ocupaba Pyongyang. Para agosto casi la totalidad de Corea estaba en manos japonesas y la ruta hacia Manchuria estaba abierta.

Estos fueron los máximos logros japoneses en la península. La flota coreana, al mando del Almirante Yi Sun Sin, contraatacó y derrotó a la japonesa cortando las líneas de comunicación y suministros con Kyushu. Se organizaron guerrillas de coreanos que hostigaban la retaguardia japonesa y en 1593 un fuerte contingente chino enviado por el Emperador Wanli liberó en febrero Pyongyang de las tropas del general Yukinaga, Kiyomasa, en peligro de verse aislado, tuvo también que retirarse y en julio de 1593 se llegó a un punto muerto en las operaciones militares.

Hideyoshi trató de llegar a un acuerdo con los chinos; ofreció un alto el fuego a cambio de que la hija del Emperador Wanli le fuera entregada como concubina. Evidentemente los chinos rehusaron y las hostilidades se reanudaron en 1597.



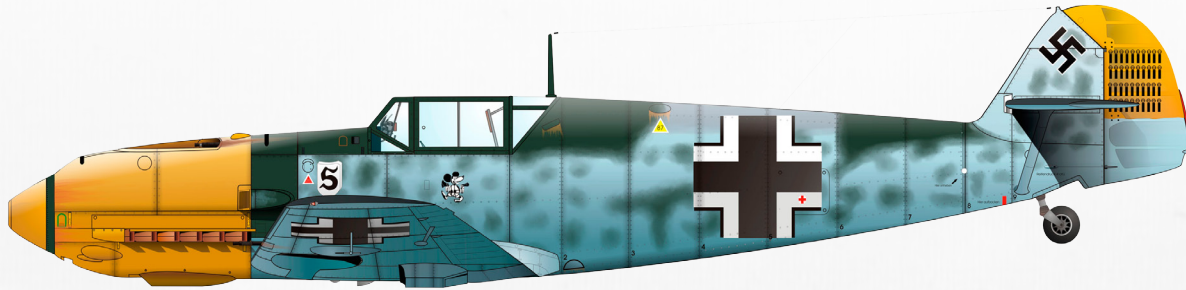
En 1593 nació el segundo hijo de Hideyoshi y volvió a plantearse una crisis en la sucesión que fue resuelta por Hideyoshi de una manera cruel y atroz. Envío al exilio a su sobrino y heredero Hidetsugu al monte Koya y en agosto de 1595 le ordenó que cometiera seppuku. Los miembros de la familia de Hidetsugu que no siguieron su ejemplo fueron asesinados en Kyoto: entre ellos 31 mujeres y niños.

La campaña en Corea se había tornado en contra de los japoneses; sus fuerzas reducidas a 60.000 hombres al mando de Shimazu Yoshihiro y su hijo Tadatsune estaban aisladas de Kyushu por lo que Hideyoshi decidió enviar un segundo contingente dándose el episodio llamado “Milagro de Myongyang” donde una exigua flota de 16 buques al mando del Almirante Yi Sun Sin derrotaron a una muy superior japonesa compuesta por 133 buques. Kato Kiyomasa y Asano Yukinaga quedaron aislados en la fortaleza de Ulsan soportando un asedio hasta 1598.

Toyotomi Hideyoshi falleció en septiembre de 1598 durante las operaciones de la segunda invasión de Corea, pero la noticia se mantuvo en secreto para no debilitar aun más la moral de las tropas por el “Consejo de los 5 Regentes”. Finalmente en octubre se enviaron las órdenes de regreso a Japón. Esto supuso un grave debilitamiento de los Clanes que habían apoyado a Hideyoshi en la invasión. Tokugawa Ieyasu aprovechó este debilitamiento para abandonar el Consejo que debía Gobernar en nombre de Toyotomi Hideyori hasta su mayoría de edad y en 1600 en la Batalla de Sekigahara derrotó a las tropas del Clan Toyotomi al mando del General Ishida Mitsunari y fue poco después proclamado Shogun. El Clan Toyotomi no sobrevivió mucho tiempo más a la derrota de Sekigahara siendo exterminado. □

Los Ases de la Luftwaffe

Tolliver y Costable



Por Almonacid

Tolliver y Costable son dos historiadores que han escrito numerosos libros sobre la guerra aérea de la Segunda Guerra Mundial. Muchos de sus trabajos vieron la luz a fines de los años sesenta y setenta con la ventaja de haber entrevistado a pilotos sobrevivientes tanto del Eje como sus contrapartes Aliados y conocer de primera mano sus experiencias bélicas. El material reseñado pertenece a la colección “Libros de Guerra” de la casa Javier Vergara editado en 1980, con 256 páginas.

No he podido encontrar reediciones posteriores en castellano por lo que presumo que está descatalogado.

A grandes rasgos la obra, como su nombre lo indica, trata de los Ases de la Luftwaffe pero en cada capítulo no sólo describe a un as o ases en particular, sino también a todo lo que rodea al hombre en cuestión: su primeras experiencias en la vida civil y con la Luftwaffe, sus compañeros de vuelo, los aviones, las tácticas de combate, numerosas anécdotas personales y de otros, el enemigo y la muerte siempre presente. Sin olvidar todas las emociones que pueden sentir los individuos expuestos a situaciones límites.

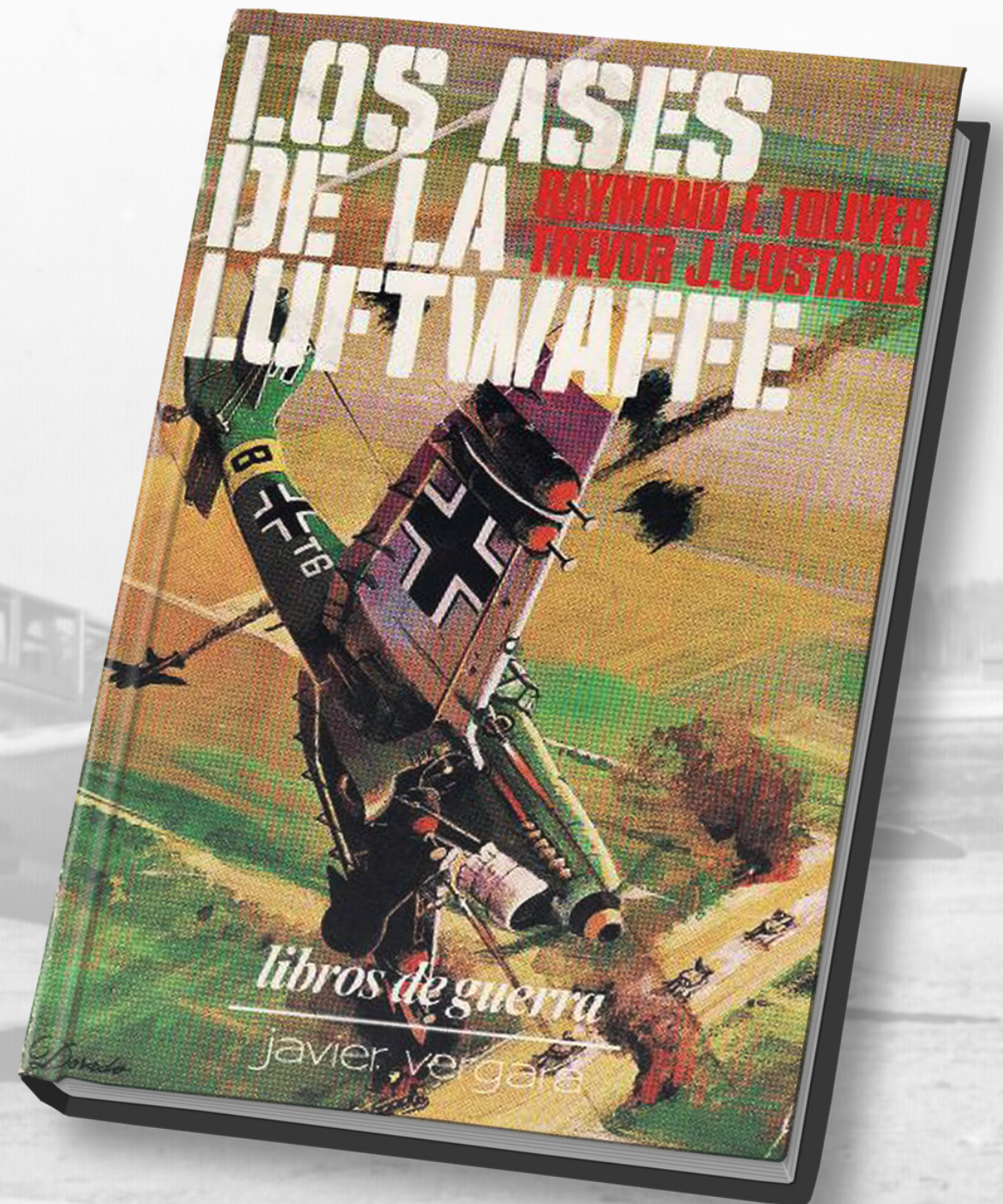
El primer capítulo hace una mención general de la actuación de la Fuerza Aérea alemana desde los victoriosos días de 1939 hasta ser acorralada y diezmada en los cielos de Alemania en 1945. Los siguientes pasajes se centran en los ases en particular Galland, Mölders, Steinhoff, Marseille, Hartmann/Barkhon, Rall, Falck, ases de cazas nocturnos, ases del Frente Occidental y Oriental y finalmente el Ocaso de los Dioses. El libro también hace hincapié en cómo las malas decisiones políticas del gobierno alemán, en última instancia, afectaron al día a día de los pilotos germanos.

En este tomo se encuentra resumida de forma magistral gran parte del accionar de posiblemente el mejor Ejército Aéreo que participó en la Segunda Guerra Mundial. Organización que batió todos los record individuales y generales (piloto con más derribos en un día, más de 5000 ases acreditados en sus filas, piloto con mayor número de derribos generales, piloto con más misiones, etc, etc) de la guerra aérea y que seguramente nunca sean superados.

Los Ases de la Luftwaffe es atrapante, instructivo, lleno de emocionantes relatos y de muy fácil lectura. En conclusión es la historia de unos pocos hombres que dieron todas sus energías, conocimiento y valor por su patria e ideales hasta el máximo sacrificio de un individuo: La vida.

Adolf Galland lo describió mejor que este humilde lector.

“Nuestros ases lucharon hasta que los mataron”.



IJN Taiho



La fotografía nos muestra al IJN Taiho en el Golfo de Lingga con un portaaviones de clase Shokaku al fondo (Abril de 1944).

Por José Miguel Fernández Gil

El IJN Taiho (Gran Fénix) fue incluido en el programa de ampliación de la flota de 1939 (Maru-Yon) con el número de casco 130, como respuesta al plan Estadounidense de 1938. Las especificaciones técnicas de este portaaviones ya fueron ambiciosas desde un buen principio. Desplazamiento de 28.500 tns, velocidad de 35 nudos, armamento principal de 6x150mm, 16x100mm y 36x25mm, grupo aéreo formado por 96 aparatos operacionales y 30 de reserva. El coste aprobado para esta unidad era de 105.318.000 yenes (de 1939).

El diseño finalmente aprobado en 1940 quedó bastante diferente al ambicioso anteproyecto del año anterior: 30.360 tns, velocidad de 33 nudos, armamento principal de 12x100mm y 53 aviones operacionales, con una autonomía de 10.000 millas a 18 nudos. En un principio se debía entregar el portaaviones en 1943, pero el retraso de su puesta en gradas hasta 1941 también retrasó su entrega hasta 1944.

Para el diseño de esta unidad se escogieron los planos originales de la clase precedente, los Shokaku, se le redujo en 1 el número de cubiertas y se decidió por vez primera construir una unidad con cubierta de vuelo completamente acorazada equipada con tan solo 2 elevadores capaces de elevar una carga de hasta 7,2 tns y cuyos pozos a plena carga quedaron bajo la línea de flotación al reducir su altura en una cubierta. El diseño final también se basó en el sistema de hangares cerrados e incluidos en la obra viva del buque al igual que los portaaviones británicos de la clase Illustrious, de los cuales también se basaron en el diseño de la proa (se le denominó "Hurricane Bow"). La cubierta de vuelo acorazada tendría un espesor de 75mm capaz de resistir un impacto de una bomba de 500 kg. lanzada por un bombardero en picado desde

una altura de 1.000 mts.

El resto de la protección fue muy bien estudiada, aunque visto su fin algo se les pasó por alto; la sala de máquinas y los depósitos de gasolina de aviación fueron protegidos con un blindaje extra de 75mm capaz de soportar el impacto de una bomba de 800 Kg. lanzada desde 3.000mts de altitud. Los pañoles de munición fueron protegidos contra impactos de bombas de hasta 1.000 kg. Lanzadas desde una altura similar. La protección vertical (152mm) en los pañoles les protegía de proyectiles de 203mm lanzados entre los 12-20.000 mts y la de los depósitos de gasolina y la sala de máquinas (55mm) de proyectiles de 152mm. La protección subacuática, al final su talón de Aquiles, debía protegerle contra impactos de torpedos con una cabeza de combate de hasta 300 kg, un mamparo de 40mm colocado a 3 mts del casco externo debía ofrecer suficiente protección. Todo el buque contaba con doble casco, que se convertía en triple en pañoles y depósitos de gasolina. Los depósitos de gasolina de aviación estaban rodeados de pequeños depósitos de fuel para las máquinas y entre estos depósitos auxiliares y los principales de gasolina existía un espacio vacío de 1 metro de separación. En total existían cinco "capas" protectoras que envolvían las salas de calderas y máquinas.

Este portaaviones contaba con dos hangares superpuestos (150 x 27 x 5 mts) que formaban parte de la obra viva del casco y el hangar inferior a plena carga quedaba a 2 mts sobre la línea de flotación, estos grandes espacios cerrados, como en todos los portaaviones precedentes, gozaba de una mala habitabilidad y debía contar con un sistema de ventilación forzada. Después de la debacle de Midway se aprendieron algunas experiencias que fueron trasladadas a la construcción de las nuevas unidades. En lugar de construir cortinas cortafuegos que aislaran sólo los pozos

Características Técnicas: IJN Taiho (1944)

Astilleros Kawasaki Jukogyo de Kobe

PUESTA EN GRADAS: 10 de Julio de 1941

BOTADURA: 7 de Abril de 1943

ENTRADA EN SERVICIO: 7 de Marzo de 1944

DESPLAZAMIENTO ESTANDAR: 29.300 TNS

DESPLAZAMIENTO TOTAL: 34.200 TNS

ESLORA TOTAL: 260, 6 MTS

ESLORA LINEA DE FLOTACION: 253 MTS

MANGA: 27,7 MTS

CALADO: 9,59 MTS

ALTURA DESDE LA QUILLA A LA CUBIERTA DE VUELO: 22,1 MTS

ALTURA DESDE LA LINEA DE FLOTACION A LA CUBIERTA DE VUELO: 12,51 MTS

ESLORA CUBIERTA DE VUELO: 257,5 MTS

MANGA CUBIERTA DE VUELO: 18 MTS (PROA), 30 MTS (CENTRO), 27 MTS (POPA)

MAQUINARIA: 8 CALDERAS KAMPON "RO" DE FUEL, 4 TURBINAS DE ENGRANAJES KAMPON

POTENCIA MAXIMA: 160.000 HP

VELOCIDAD MAXIMA: 33.3 NUDOS

AUTONOMIA: 10.000 MILLAS A 18 NUDOS

FUEL: 5.700 TNS

ARMAMENTO: 12x100mm 65 calibres Tipo 98 AA, 51x25mm Tipo 96 AA

GRUPO AEREO (1944): 22 A6M5, 18 D4Y1, 4 D4Y-C, 3 D3A1, 18 B6N2

GRUPO AEREO PREVISTO: 24 A7M2, 25 B7A2, 4 C6N1
DOTACION: 1.751

de los ascensores, al igual que a los precedentes clase Shokaku, los hangares fueron dotados de cortinas metálicas cortafuegos que aislaban las partes incendiadas o con daños de los hangares. El hangar superior fue dotado de 4 cortinas que podían dividir el hangar en 5 secciones y el inferior con tres que a su vez lo dividían en 4 secciones, también se le dotó de aspersores de espuma antiincendios a lo largo de la eslora de los hangares y del techo de los mismos, además el hangar inferior podía ser inundado por gas de CO2.

La distribución del grupo aéreo quedaba de esta forma; los cazas estaban estacionados en el centro y la proa del hangar superior y eran izados a la cubierta de vuelo por el ascensor de proa, los bombarderos en picado en el resto del hangar superior

y los torpederos en el hangar inferior y tanto los bombarderos como los torpederos eran izados con el ascensor de popa a la cubierta de vuelo.

A este portaaviones se le dotó de una isla completa como en la clase Junyo y la chimenea también fue instalada en la isla con una inclinación de 26° hacia el exterior, en sustitución de los conductos de humos laterales que se instalaron en los anteriores portaaviones hasta la clase Shokaku. En la isla le fueron instalados dos radares de alerta aérea Tipo 21 (alcance 150 Km) y uno de Tipo 13 en el mástil de señales (alcance 100 Km). Para compensar el peso de la isla a estribor se tuvo que colocar el centro de la cubierta de vuelo 2 metros hacia babor por lo que esta no estaba alineada con el centro del casco del buque.

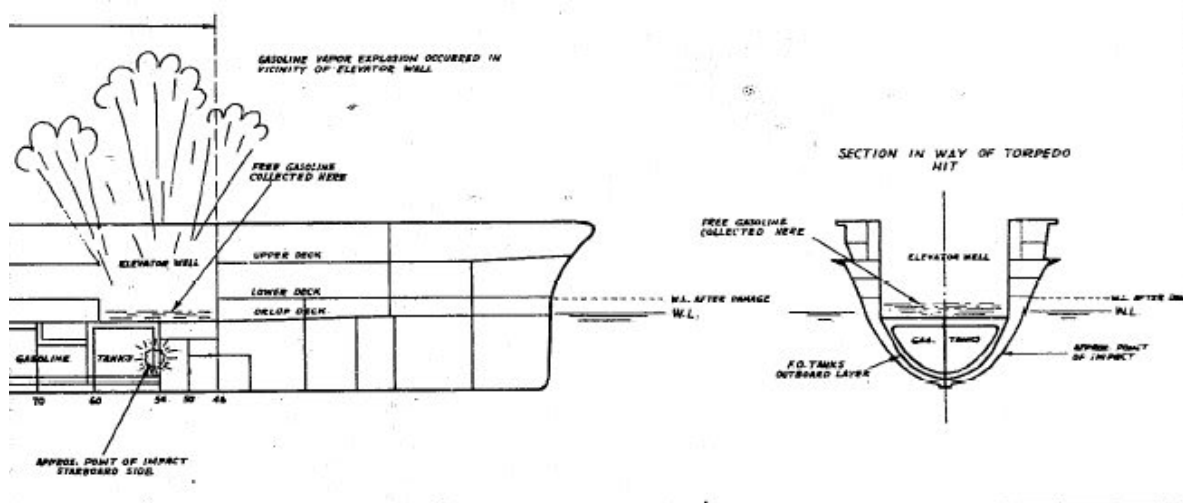
El IJN Taiho sólo participó en un crucero de guerra; la Batalla del Mar de Filipinas (19-20 de Junio de 1944) y resultó hundido por el impacto de un único torpedo a estribor junto al ascensor de proa, un segundo torpedo fue destruido antes de impactar por el aparato del suboficial Sakio Komats. Este piloto detectó los dos

Sakio Komatsu detectó las estelas de dos torpedos dirigidos hacia el portaaviones lanzados por el USS Albacore (le lanzó una salva completa de 6) y estrelló su aparato contra uno de ellos haciéndolo detonar con el impacto. El otro torpedo alcanzó el portaaviones en estribor, en la zona que nos muestra el diagrama superior. Los daños al principio no fueron demasiado graves, el buque pudo continuar navegando a 26 nudos. La proa, debido a la inundación producida por el impacto, hoció alrededor de un metro y medio y el elevador delantero descendió dos metros y quedó trabado e imposibilitó el lanzamiento de los demás aparatos. Los equipos de control de daños se pusieron a trabajar de inmediato, el pozo del elevador fue tapado mediante planchas de madera a las 09:20 y se continuó con el lanzamiento de aparatos. Bajo la línea de flotación se empezó a tratar de contener la inundación y un grupo empezó a trabajar en el mecanismo del elevador, pero la fuerte detonación y la vibración subsiguiente produjo grietas en los tanques de combustible del buque y parte de éste fue volcado en el fondo del pozo del ascensor que también había filtrado algo de agua de mar.

Los vapores de esta mezcla asfixiaban a los marineros que trataban de arreglar el ascensor y las fugas de combustible y el oficial al cargo decidió poner en funcionamiento el sistema de ventilación forzada que esparció los explosivos gases del combustible por todo el interior del portaaviones. La inexperiencia de los grupos de control de daños o una simple negligencia por parte del oficial al cargo que no previó bombear espuma antiincendios desde los aspersores de los hangares para cubrir la mezcla explosiva del agua y el combus-

tible. La fuga fue taponada y se empezó a bombear la mezcla de agua y combustible al mar y los equipos procedieron a reparar el ascensor cuando a las 14:32 se produjo una terrible deflagración a proa del ascensor delantero. La cubierta de vuelo actuó como tope e impidió que la fuerza expansiva saliera fuera del casco del buque hacia arriba, esto redirigió la onda expansiva hacia los costados y la popa del buque. Bajo la línea de flotación, el casco se resquebrajó y empezó a entrar el agua a toneladas en la parte inferior. La explosión produjo de forma misteriosa que fallara la propulsión del buque y este quedó muerto en el mar. A las 15:00 el fuego estaba localizado a proa de la isla de mando y envolvía toda la proa pero el buque era sacudido por explosiones internas.

El Vicealmirante Ozawa tuvo que evacuar a las 16:06 al destructor IJN Wakatsuki y posteriormente transferir su insignia al crucero pesado IJN Haguro. El IJN Taiho empezaba a escorar hacia babor y de proa debido a las inundaciones. El combustible que escapaba de los destrozados tanques al mar envolvía la proa del portaaviones y se encontraba en llamas, lo que hacía imposible su remolque. A las 16:28 el IJN Taiho empezó a hundirse de proa apoyado su costado de babor en el mar. El portaaviones fue hundiéndose progresivamente casi horizontal y nivelado, se perdieron 28 oficiales y 632 suboficiales y marineros que incluían la práctica totalidad de los hombres de la sala de máquinas y calderas. Un pequeño grupo de hombres de la sala de calderas N° 2 consiguió salir a través de pasadizos destrozados hasta la cubierta minutos antes de su hundimiento.□



El diagrama superior nos muestra el lugar del impacto aproximado del torpedo y los daños causados.

torpedos que se acercaban al portaaviones cuando despegaba del mismo con su caza y dirigió su aparato hacia uno de ellos, pero los torpedos estaban tan próximos a su objetivo que desde el buque nada se pudo hacer para evitar el otro.

La destrucción del IJN Taiho

En la mañana del 19 de Junio, la Primera Flota Móvil al mando del Vicealmirante Jisaburu Ozawa, izaba la insignia almirante a bordo del IJN Taiho (desde el 15 de Abril de 1944 se convirtió en el buque insignia en sustitución del IJN Shokaku). A las 08:00 horas el portaaviones empezó a lanzar los aparatos de la segunda ola de ataque contra los portaaviones de la TF58 de Spruance, cuando





HUBO ALGO MÁS ALLÁ DE LA PT-109

Por Javier Yuste González

Si por un lado cogemos la figura de John Fitzgerald Kennedy y, por otro lado, la II Guerra Mundial, a más de uno no le sorprenderá ver pasar ante sus ojos escenas de la película *Patrullero PT-109*¹, que relata, principalmente, los hechos acontecidos a partir de la noche del 1 de Agosto de 1943, con la heroica acción del comandante de la PT-109 para salvar a su tripulación, hartiéndose de nadar. Hecho muy excepcional que le valió la medalla de la Marina y del Marine Corps, además de llevar al límite la salud, ya de por sí bastante delicada, de un teniente que en ciertas ocasiones era sorprendido echando los higadillos por la banda de sota-vento.

Hechos heroicos que, aunque yo no soy quien para enjuiciar

a nadie, bien podrían haber servido para “tapar” cierta negligencia del comandante para con su tripulación en la noche en la que el destructor *Amagiri* hizo de las suyas.

Tal incidente, -que no accidente,

se había convertido en un engorroso incordio para la continuidad y regularidad de la línea de suministro japonés fundamental para mantener las islas de las Salomón, ya saben, el archifamoso

“*Tokio Express*”. Habría que acabar con aquellos pequeños y agueridos mosquitos y la noche y la velocidad se conjugaron para dar una idea que, siendo quizá un tanto bruta, demostró cierto alto grado de éxito. Por un lado, los destructores japoneses eran muy veloces y alcanzaban regímenes de entre 35 y 40 nudos, mientras que las patrulleras era más lentas y cuando navegaban a toda máquina bajo la noche tropical, eran bastante fáciles de detectar visualmente por la blanca ola de proa que generaban.

Todo esto se desprende de lo recogido en el Anexo 1 (sección de torpederos) del Volumen 6 del Informe de “*Lecciones de batalla aprendidas en la mayor guerra del Sudeste asiático*”, publicado por la Escuela de Torpederos de la Marina Imperial japonesa, el 5 de Noviembre de 1943. Se pueden extraer las siguientes frases: “Las Pt

boats, a alta velocidad, son usualmente detectadas por las olas blancas (que la proa crea)”;

“como la estela de la PT boat es claramente estrecha, no hay peligro de equivocarla con un destructor u otro buque”;

“cuando el enemigo esté lo suficientemente cerca [...] húndanla embistiéndola con el espolón”. Vamos, pasar por el ojo. La PT-109 fue un ejemplo real y muy gráfico del Método de Ataque contra PT boat, (epígrafe E del Informe).

Por su parte, el reporte sobre la pérdida de la PT-109 redactado por la Marina de los Estados Unidos no se desvía de lo descrito en los partes de acción enemigos. Sin duda, el *Amagiri* había salido de caza aquella noche y tuvo éxito. Apareció a 40 nudos y desde que el serviola lo descubrió hasta que les pasó por encima, por la banda de estribor de la embarcación de Kennedy, sólo transcurrieron 10 segundos.

La negligencia que comenté varios párrafos más arriba, la cual me vino a los oídos por diversas fuentes, se basa en un más que posible adormecimiento por parte de la tripulación de guardia de la que es responsable el comandante y su segundo. Los muchachos de la PT-109 deberían de estar pensando en las nubes de algodón porque los destructores japoneses carecían del don de la invisibilidad y, no en vano, no eran precisamente silenciosos al ganarse la merecida fama de los buques más ruidosos de los que surcaban las aguas del Pacífico entre 1941 y 1945.

El reconocimiento otorgado a la acción por salvar a sus hombres tras el hundimiento, ayudó a acallar el temor de John Fitzgerald Kennedy de ser licenciado de la Marina por sus problemas de salud y, gracias a sus desvelos, consiguió un



¹ Dirigida por Leslie H. Martinson en 1963, interpretada por Cliff Robertson, Grant Williams, James Gregory, Robert Blake, Robert Culp y Ty Hardin.



de 1942, junto con otras tres unidades procede a celebrar la entrada en la guerra en su primer aniversario atacando el "Tokio Express". Se enfrentaron a ocho destructores al mando del almirante Raizo Tanaka que tenían puesta la proa a Guadalcanal. Los esperaron en el Slot (New Georgia Sound), que es la franja de mar habida entre la gigantesca isla de Choiseul y el resto de las que componen las Salomón, al Sur.

PT-59 Los ocho destructores tuvieron que volver a Bougainville

lamiéndose las heridas en forma de cascos agujereados por cortesía de las PT. Muchos de los soldados japoneses, que tuvieron que viajar en las atestadas cubiertas de los buques de Tanaka, no pudieron ver nunca el infierno verde de Guadalcanal.

Dos noches después, la PT-59 regresaba a la noche tropical esperando el paso de alguna valiente o poco precavida unidad enemiga y lo que encontró, junto a otras torpederas, fue una presa bien interesante como era un submarino de 2.000 toneladas, el I-3, que trataba de restablecer el suministro de comida, munición y nuevos efectivos a las guarniciones de Cabo Esperanza. En la Bahía de Kamimbo el I-3 saltó por los aires gracias a dos certeros torpedos lanzados "con cariño" desde la PT-59. Un oficial nipón fue salvado.

El día 11 de Diciembre Tanaka volvía a ajustarse la katana y se lanzaba hacia las Salomón para aliviar la tenaza americana sobre aquellos hombres que luchaban al grito *Banzai*, pero otra vez fue todo inútil: los bombarderos en picado, junto a varias PT boat apostadas en Tassafaronga y Cabo Esperanza les cortaron el paso. En esta acción la PT-59 se apuntó otro tanto.

Hasta aquí, la historia de esta torpedera que a partir de ahora será cañonera y asignada al 19º Escuadrón de Torpederas, con base en la cueva de Lambu Lambu, en la costa nororiental de Vella Lavella.

nuevo mando en Octubre de 1943: la PT-59, que era una torpedera de la ELCO² de 77 pies que había sido reconvertida en cañonera. Además de un blindaje más grueso, se la dotó de mayor potencia de tiro. Los lanzatorpedos desaparecieron y se modificó la cubierta para alojar dos montajes Bofors de 40 mm., dos ametralladoras dobles de .50 y otras dos individuales con el mismo calibre anteriormente mentado. Para terminar, se le añadió lo último en radar.

Con la PT-59, Kennedy tuvo una nueva oportunidad para mostrar su arrojo como oficial de la Marina. Hechos que han quedado relegados por los de la PT-109 y que bien merecen unas palabras.

Antes de que se le concediera el mando, la antigua torpedera tuvo su historia y su hambre de guerra ya que, como anécdota, el 9 de Abril de 1942, cuando aún estaba en aguas norteamericanas, concretamente en la Bahía de Narragansett (Rhode Island), por accidente lanzó al agua un torpedo que hizo blanco en el carguero de ataque USS *Capella* AK-13, amarrado en Jamestown (isla de Conanicut), hundiéndolo. Al menos, no se tuvieron que lamentar vidas humanas, tan solo ocho heridos.

Tras tal aventura accidental, la PT-59 es destinada al Pacífico tras recorrer el Centro y Sur de América y, en la noche del 7 de Diciembre

La misión que supondría una nueva muestra de valor para John Fitzgerald Kennedy, se la sirvieron en bandeja los japoneses cuando la Operación *Blissful*, que era un asalto del Cuerpo de Marines con las fuerzas niponas en Choiseul, fracasó ante la inesperada y feroz respuesta enemiga. Una parte de esta operación se centraba en una acción de diversión en la referida isla, siendo la llave de todo el movimiento de tropas a desalojar. Allí permanecían apostados 4.000 soldados del Sol naciente, enfermos y desnutridos, que esperaban a que los suyos los recogieran y los evacuaran hacia Bougainville.

La diversión se llevaría a cabo por el 2º Batallón paracaidista del 1º Cuerpo Anfíbio de Marines al mando del teniente coronel Victor H. Krulak, contando con el apoyo naval de las PT. La cuestión era que los japoneses creyeran que los americanos estaban procediendo a la invasión de Choiseul.

En la operación participaron los transportes rápidos *Kilty*, *Ward*, *Crosby* y *McKean*, además del destructor *Conway* DD-507, y un número indeterminado de lanchas y unidades de desembarco menores. Los marines se dividieron en dos fuerzas, Sur y Norte, esta última bajo el mando del mayor Warner T. Bigger. Las PT boat tendrían que esperar pacientes la oportunidad de lanzar hacia posiciones enemigas los cohetes experimentales con los que fueron cargadas.

Parecía simple sobre el papel, pero la cosa no salió tan bien como se podía esperar. Así, el día 2 de Noviembre, de 1943 el 19º Escuadrón recibe una angustiada llamada de socorro por parte de los marines que habían desembarcado poco antes en Choiseul. Estaban siendo obligados a perder posiciones, por lo que solicitaban urgentemente la evacuación.

Cerca de la costa se encontraban la PT-59, escasa de esencia, y la PT-236, al mando del alférez William F. Crawford. Ambas acudieron a la llamada.

Bigger estaba en río Guerrero, a 35 millas de la Bahía de Choiseul. Los japoneses se hicieron fuertes y los marines volvieron a embarcar en las dos LCM que los trajeron. Una de ellas consiguió resguardarse sin problemas llegando a

la base establecida por Krulak en Voza, pero la otra casi se despanzurra por completo contra los arrecifes. El agua comenzó a cubrir las botas de los marines que aún tenían que responder al intenso fuego enemigo, mientras la barcaza y sus operarios hacían lo imposible para dejar atrás el infierno. La salvación era llegar a mar abierto y salir del alcance de las balas, pero una mano invisible quería llevarse al fondo la agujereada embarcación y a sus hombres. Como si quisiera aún hacer más dramática la situación, el motor murió y la corriente comenzó a llevarles hacia la playa donde los japoneses proliferaban esperando a que el festín terminara de estar servido.

Kennedy decidió acercarse e interponerse en el destino de esos hombres condenados, aún a sabiendas de que su cañonera no estaba para muchos trotes con los tanques de fuel casi agotados. Respondiendo al fuego enemigo con sus poderosas garras en forma de dos montajes Bofors de 40 mm. y del resto de ametralladoras, la tripulación de la PT-59 ayudó a que 60 hombres fueran rescatados y acomodados lo mejor posible en una embarcación de 77 pies de eslora. El que peor se encontraba era el cabo Edward James Schnell, el cual fue llevado a la cabina del comandante para que estuviera más cómodo, pero no sobrevivió el trayecto hasta Voza.

Hacia las 0300 horas, la PT-59 se quedó seca y los motores se callaron. Por suerte allí estaba Crawford, que remolcó a la atestada cañonera. Pero la cosa no había terminado. Al día siguiente, había que volver a por los hombres de Krulak que tampoco pudieron soportar el envite nipón.

Esta acción, que no supuso un esfuerzo físico como el del incidente con el *Amagiri*, terminó por derrumbar la salud de John Fitzgerald Kennedy, el cual tuvo que ser licenciado como un héroe (ya no creía que hubiera motivo de vergüenza), volviendo a casa bastante demacrado. □

Bibliografía

Joseph Hinds. "JFK's Other PT Boat Rescue". America in WWII. USA. February 2011.

Bryan Cooper. "Lanchas rápidas "los bucaneros"". San Martín. Madrid. 1980.

De La Guerra

Revista de Historia Militar

www.delaguerra.net



UNTERNEHMEN BARBAROSSA

Menú principal

- Inicio
- Quiénes Somos
- Revista De La Guerra
- Foro
- Recomendados
- Enlaces
- Novedades
- SECCIONES
- Contacto
- Blog
- Modelismo
- Antigüedad
- Edad Media
- Edad Moderna
- Historia Contemporánea
- Tecnología
- Juegos de Guerra
- DESCARGAS
- Publicaciones y documentos

Monografías DLG

De La Guerra

Stalingrado no era el objetivo (I): La visión del General Hoth

Lunes 29 de Agosto de 2011 22:54 | Escrito por Hugo A Cañete

Contemporánea - Segunda Guerra Mundial

En contra de lo que se cree generalmente, la ciudad de Stalingrado no figuraba entre los objetivos principales fijados para la campaña de verano de 1942. Pondremos aquí el punto de vista de dos generales de la Wehrmacht que eran de esta opinión. Empezaremos hoy con el general Hoth, jefe del Cuarto Ejército Panzer en aquella época. El protagonista principal de este artículo es un extracto de una conferencia impartida por Hoth a oficiales del Ejército.



Ediciones Delaguerra

Monografías

Artículos

Traducciones



Makin

La Batalla por Butaritari

Historia de la operación Makin

Por Javier Varamendi B



Las Batallas por el Río Mius

El 66 Perestroika del 30 de Julio al 1 de Agosto de 1943

Por Eudora Vilhena



La Defensa de Gallipoli

Defensa del Estrecho de Dardanelos por el Ejército Británico en 1915

Traducido por Alberto Ruiz Esteban Ribas

www.delaguerra.net