



www.de1939a1945.bravepages.com

Presenta:

KIDO BUTAI, 1ª FLOTA AEREA

5º KOKU SENTAI (SHOKAKU-ZUIKAKU)

Una creación de:

José Miguel Fernández Gil
"Alm. Yamamoto"
alm_yamamoto@hotmail.com

Gráficos realizados por:
Mediavilla
imhotep12@msn.com

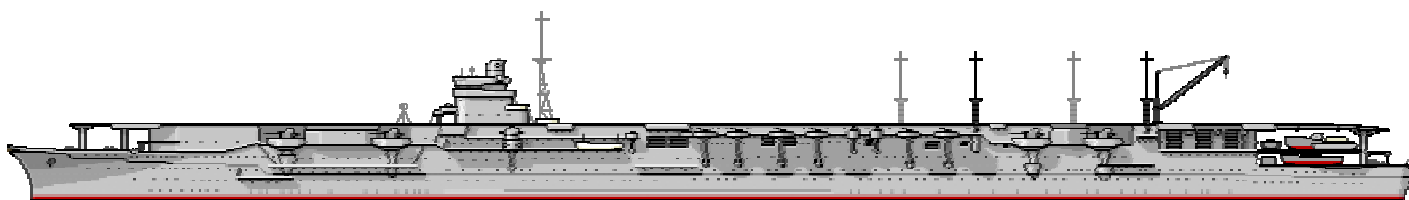
Abril de 2005

KIDO BUTAI, 1ª FLOTA AEREA (SHOKAKU-ZUIKAKU)

5º KOKU SENTAI (SHOKAKU-ZUIKAKU)

Contralmirante Chuichi Hara

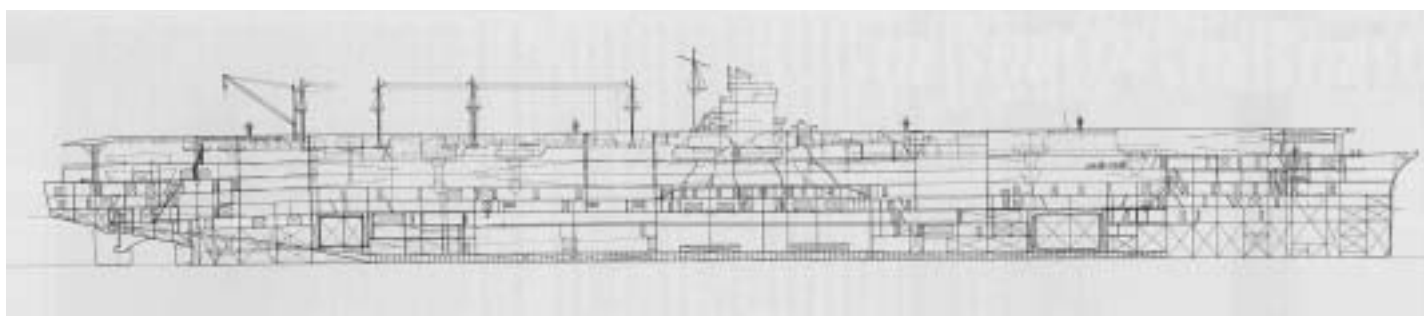
SHOKAKU (Grulla que flota en el cielo) o (Grulla Voladora) **ZUIKAKU (Grulla del Buen Augurio) o (Grulla Afortunada)**



Vista de babor de los portaaviones clase "Shokaku", 1941.

Los portaaviones clase Shokaku representaron el mejor exponente de las construcciones navales Japonesas de preguerra, solo superados quizás por el Taiho y los mejores buques de este tipo hasta la entrada en servicio de los clase "Essex". En su diseño se extremaron al máximo las cualidades no solo marineras, sino las capacidades de un aeródromo flotante y su capacidad de encajar grandes daños en combate.

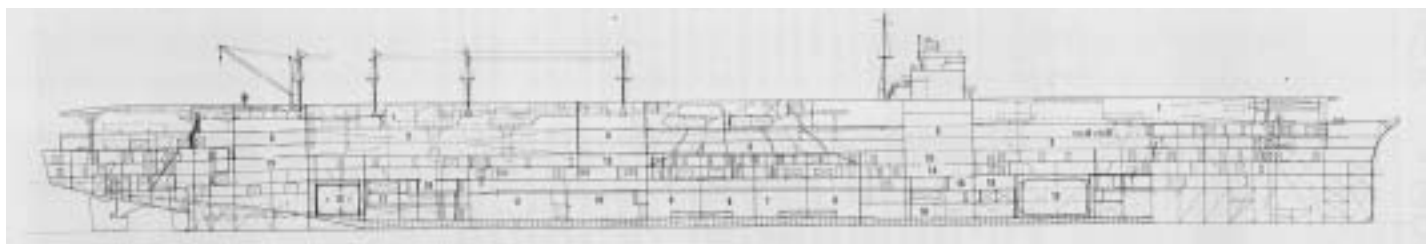
A pesar de no contar con una cubierta de vuelo blindada, defecto en todos los portaaviones Japoneses excepto el Taiho y el Shinano, su protección ante los daños aéreos y submarinos fue formidable. Por ejemplo la cubierta blindada en los lugares críticos superaba a muchos acorazados contemporáneos, excepto a los clase Nagato y los posteriores clase Yamato y Iowa. Y su blindaje vertical era aproximadamente el de un crucero de batalla. La construcción del casco obtuvo los beneficios de la experiencia en la construcción del Hiryu y de los estudios hidrodinámicos de los acorazados clase Yamato.



Primer proyecto original de los Clase Shokaku

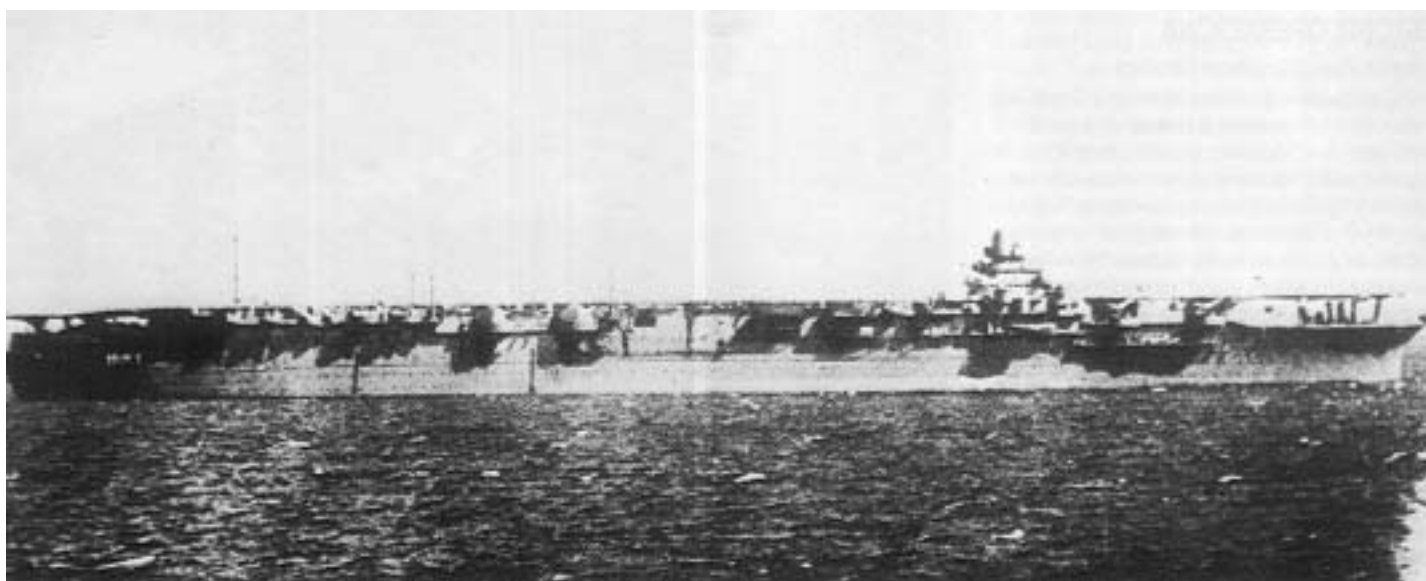
Estos buques fueron un proyecto prioritario del entonces viceministro de Marina, Vicealmirante Isoroku Yamamoto, que fueron incluidos en el plan de ampliación de la Flota de 1937 o "Maru San". La pobre impresión que causaron a los Almirantes con mentalidad aeronaval los anteriores proyectos de portaaviones influyó enormemente en el diseño de estos buques. Se solicitaron dos nuevas unidades de un desplazamiento de 25.000

tns -que en la Armada Japonesa ese valor solo era “testimonial”- una gran dotación aérea, una abundante provisión de fuel, gasolina de aviación, munición y recambios que le permitiesen operar durante un largo periodo de tiempo en alta mar fuera de sus bases.



Diseño final de los portaaviones clase Shokaku.

El casco no llegó a tener las líneas estilizadas de los Soryu-Hiryu, pero gracias a un puntal de 15,40 mts, un gran bulbo en proa, un tajamar curvado y dos quillas de balance de 80 mts, le permitía una excelente autonomía a velocidad de crucero con un más que generoso aprovechamiento de cada hp de los motores y una gran estabilidad en cualquier condición de la mar. El nivel del castillo de proa quedó apañado con el hangar superior, la altura desde la línea de la flotación hasta el puente de mando era de 27,70 mts y desde la quilla hasta el puente de mando de 36,60 mts.



El Shokaku recién alistado en Agosto de 1941.

En el diseño de estas naves se incorporaron algunos ingeniosos y novedosos sistemas como los conductos de humos -porque es imposible llamar a esos ingenios chimeneas- que eran dos curvados hacia atrás y hacia abajo que evitaban que el aire caliente o el mismo humo subieran hacia la cubierta de vuelo entorpeciendo las operaciones aéreas. El siguiente sistema, el de antiincendios en los inmensos hangares era un diseño revolucionario: dotado cada hangar con dos cortinas metálicas dobles cortafuegos, se podía inundar el espacio intermedio de cada cortina con una pared de espuma de CO2 así como una gran cantidad de aspersores de espuma de CO2 y extintores de nieve carbónica en cada hangar. Una vez extendidas las cortinas en el hangar este quedaba separado en tres secciones, aislando la sección dañada o en llamas del resto del buque. Este sistema le

permitió al Shokaku encajar importantes daños en Mar del Coral y Sta. Cruz sin poner en peligro la nave.

También en el diseño se tuvo una particular atención al aparato motor. En estos buques cada caldera de las 8, estaba ubicada en un local individual que reducía los daños globales en caso de impacto. Estos buques disponían de 5.150 tns de combustible que le daban una autonomía de 9.700 millas a velocidad económica. El único punto débil del diseño fue precisamente la gran cantidad de combustible embarcado, por lo que algunos espacios del doble fondo tuvieron que ser utilizados como cisternas de combustible. De todas formas en 1942 se modificó parte del doble fondo y se rellenó de hormigón para reforzar los mamparos de estas cisternas. Durante las pruebas de mar el Zuikaku con un desplazamiento de 28.175 tns y una potencia de 153.000 hp alcanzó los 34,8 nudos y con una potencia de 162.080 hp y 29.830 tns alcanzó los 35,2 nudos.

La protección fue cuidadosamente distribuida con una cubierta blindada de 170mm que cubría el local del timón, salas de máquinas, calderas, cisternas y pañoles y una cintura acorazada que nacía 2 metros por debajo de la línea de flotación y alcanzaba los 3,2 metros por encima, de un espesor de 225mm en el centro decreciendo hasta los 150mm en los extremos. También decrecía la altura de la cintura en los extremos hasta los 1,9 mts sobre la línea de flotación. Esta cintura tenía una extensión de 135 mts entre extremos. La protección subacuática constaba de un doble fondo celular hasta la línea de flotación y una serie de mamparos longitudinales dobles estancos.

La isla de estos portaaviones estaba dividida en cuatro niveles que incluían el cuarto del Almirante, el de derrota, el de control de operaciones aéreas y el puente de mando con la rueda del timón. La isla quedó ligeramente más hacia proa que la del Soryu (contando la diferencia de eslora de ambos buques) dejando la cubierta de vuelo muy despejada. Aún así, durante las pruebas de vuelo de su nueva dotación aérea, los aviones tenían durante los accidentes la desagradable tendencia de estrellarse contra la isla. Los clase Shokaku recibieron los nuevos sistemas de ayuda a las operaciones aéreas, un paravientos para ayudar al estibado de los aparatos sobre cubierta, cables de retención eléctricos, las barreras anticolidión, las luces de ayuda al anaveaje y las redes laterales que ayudaban a retener el avión si este perdía el control sobre cubierta y pudiera caer por la borda. También ayudaban a proteger los montajes antiaéreos y su dotación en caso de accidente.



Obsérvese el reducido tamaño de la Isla del Shokaku, compacta y funcional al mismo tiempo.

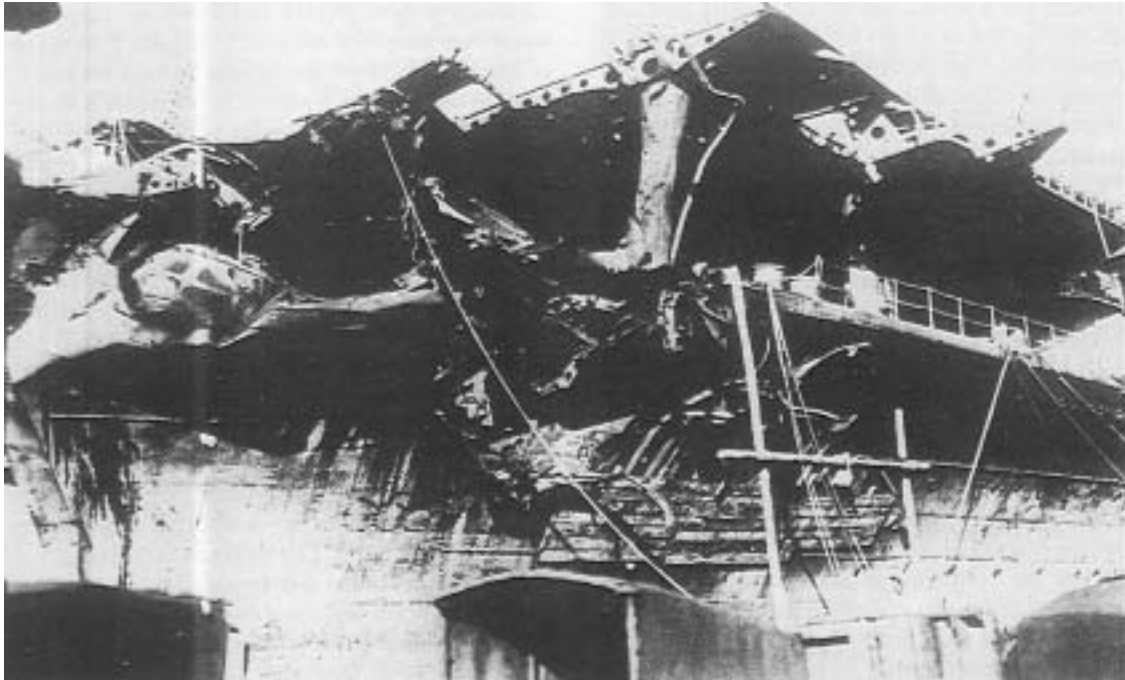
Ambos portaaviones finalizaron su pruebas de mar el verano de 1941 y entregados a la armada entre Agosto y Septiembre de 1941, fueron rápidamente preparados para participar en el ataque a Pearl Harbor en Diciembre de 1941. Encuadrados en el 5° Koku Sentai bombardearon la base aeronaval Hawaiana regresando a puerto el 23 de Diciembre de 1941. Del 16 al 29 de Enero de 1942 participan en la invasión del Archipiélago de las Bismarck. Del 1 al 8 de Febrero parten de Truk en persecución de los portaaviones Estadounidenses que atacan las Islas Marshall. Del 26 de Marzo al 18 de Abril participan en las operaciones del Océano Indico.

El 8 de Mayo de 1942 el Shokaku es alcanzado por 3 bombas durante la batalla del Mar del Coral las que le producen graves daños. Una bomba le alcanza el castillo de proa destruyendo parte de la cubierta de vuelo, otra atraviesa la cubierta de vuelo a popa estallando dentro del hangar y la tercera impacta contigua a la isla destruyendo parte del mástil y algunos montajes de 25mm. Perecen 108 tripulantes y 40 más con heridas diversas. Durante su regreso a Kure debe sortear no menos de 8 submarinos enemigos que tratan de cazarle.



Daños de la segunda bomba que alcanzó al Shokaku el 8 de Mayo de 1942.

Los graves daños en el Shokaku y las bajas entre las tripulaciones aéreas del 5° Koku Sentai les impiden participar en la Batalla de Midway, pero el 23 de Junio el Zuikaku arriba a Ominato a reunirse con las fuerzas de Hosogaya, por si la USNavy intenta recuperar las islas Aleutianas de Kiska y Attu invadidas por los Japoneses durante la Operación “AL”. El Shokaku que arriba a Kure el 17 de Mayo de 1942 pasa a la reserva y debe permanecer en dique seco en Kure entre los días 16 y 27 de Junio de 1942.



En esta otra foto se pueden observar los daños en la proa de la primera bomba que alcanzó al Shokaku el 8 de Mayo de 1942.

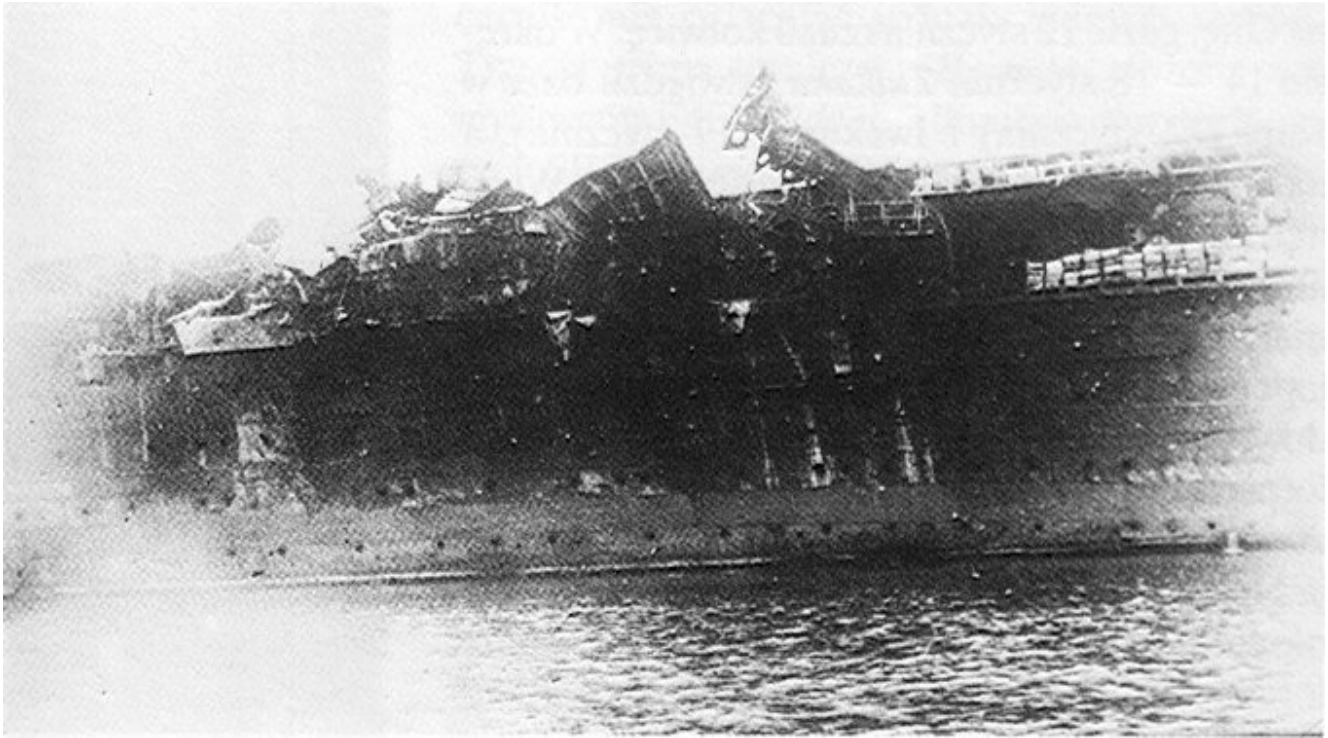
El 14 de Julio ambos portaaviones forman el 1er. Koku Sentai de la 3ª Flota, quedando así disuelta la Kido Butai. El Zuikaku debe entrar en dique seco en Kure entre los días 30 de Julio y 12 de Agosto de 1942 para una puesta a punto y limpieza de fondos.

El 1er. Koku Sentai parte de Kure el 16 de Agosto de 1942 hacia las Salomón para apoyar a una fuerza anfibia que se dirige a Guadalcanal con la misión de recuperar la isla invadida por los Estadounidenses el 7 de Agosto. El 24 de Agosto de 1942 se produce la Batalla de las Salomón Orientales donde el Shokaku recibe daños ligeros por el estallido cercano de una bomba.

Entre Septiembre y Octubre de 1942 permanecen intermitentemente fondeados en Truk o patrullando las aguas colindantes. El 26 de Octubre de 1942 se produce la Batalla de Sta. Cruz, última victoria Japonesa en un enfrentamiento aeronaval durante la 2GM, donde el Shokaku es de nuevo alcanzado por entre 4 y 6 bombas produciéndole gravísimos daños que llegan a amenazar la supervivencia del buque. Los daños principalmente son agrupados entre la zona central y la popa del buque. Afortunadamente el buque se encontraba sin aviones abordo y el peligroso incendio es controlado a tiempo. Unos 60 hombres a bordo del Shokaku perecen, pero sus aviones contribuyen al hundimiento del USS Hornet desde donde habían partido los B-25 de Doolittle que bombardearon Japón el 18 de Abril de 1942.

El destino parece decidir que los portaaviones que con sus aparatos atacan en primer lugar el suelo patrio del enemigo no sobrevivan a la guerra. 4 de los 6 portaaviones que con sus aparatos atacan Pearl Harbor son destruidos 6 MESES DESPUES del hecho, y el único portaaviones Estadounidense que ataca con sus aparatos suelo Japonés por vez primera también es destruido 6 MESES DESPUÉS del ataque.

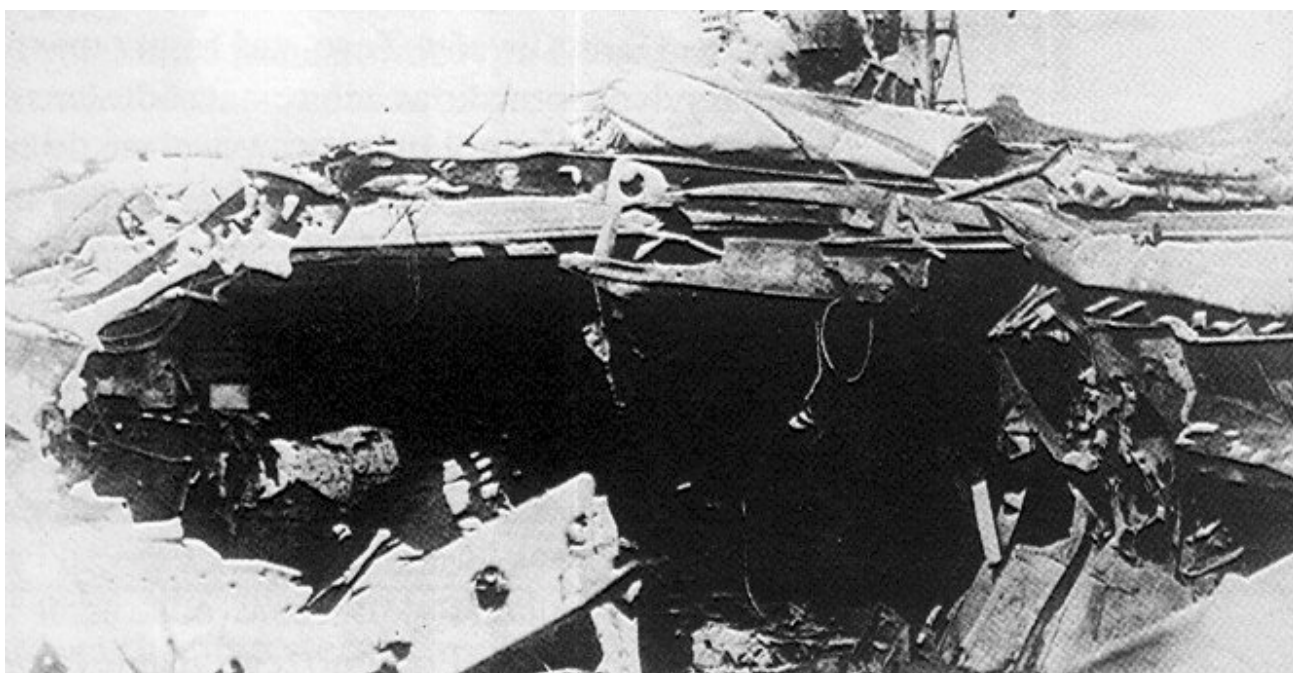
El Shokaku es reparado provisionalmente en Truk el 28 de Octubre y el 6 de Noviembre entra en dique en Yokosuka para sus reparaciones definitivas que le mantendrían inoperativo hasta el 19 de Marzo de 1943.



Vista de babor del Shokaku después de la Batalla de Sta. Cruz.



Mismos daños que la foto anterior vistos desde la cubierta de vuelo, producidos por la segunda y tercera bombas.



Lugar del primer impacto, que sucedió cerca de una junta de expansión. Los daños fueron brutales pero el buque sobrevivió.

Mientras el Shokaku permanece en dique, el Zuikaku realiza cruceros de guerra en aguas territoriales Japonesas durante el resto de 1942. Entre el 29 de Enero y el 3 de Febrero de 1943 junto a los portaaviones Junyo, Hiyo y Zuiho patrulla al norte de las Salomón cubriendo la evacuación de Guadalcanal, enviando el Zuikaku y el Zuiho 36 cazas a Rabaul para que operasen desde allí.

El 8 de Mayo de 1943 el Zuikaku se reúne con los portaaviones Junyo e Hiyo para cubrir la evacuación de las Islas Aleutianas ocupadas el mes de Junio de 1942. Finalmente ambos buques hermanos se reúnen el 9 de Julio de 1943 para continuar sus operaciones de guerra juntos. Pasan el resto del año realizando travesías entre Japón, Truk y las islas Marshall. En Septiembre de 1943 parten de Truk en dirección a las Marshall al mando del Vicealmirante Ozawa en respuesta a los ataques Estadounidenses a las islas Makin y Tarawa. Entre el 17 y el 26 de Octubre de 1943 salen en dirección a Wake en persecución de la Task Force 16 que había bombardeado la isla. Entre el 30 de Octubre y el 13 de Noviembre de 1943 ambos buques, en compañía del Zuiho asignado ya al 1er. Koku Sentai, parten de Truk hacia Rabaul para transportar aviones de refuerzo.

El 13 de Febrero de 1944 arriban a Singapur donde se establece la base del 1er. Koku Sentai en espera de la “batalla decisiva” estimada para 1944. Se alternan los viajes entre Singapur y el golfo de Lingga. En Abril de 1944 se transfiere el Zuiho a la llegada del nuevo Taiho que se convierte en el insignia del 1er. Koku Sentai. En Mayo son trasladados a Tawi-Tawi para el adiestramiento de los nuevos reemplazos de aviadores debido al peligro submarino Aliado y la proximidad de las principales refinerías de la zona.

El 13 de Junio de 1944 parten de Tawi-Tawi para la defensa de las Islas Marianas, último encuentro de importancia entre las flotas aeronavales Japonesas y Estadounidenses.

El aciago 19 de Junio de 1944 el Shokaku y el Taiho son torpedeados por submarinos Estadounidenses y hundidos.

A las 1122 es alcanzado el Shokaku por entre 3 o 4 torpedos (entre la proa y la zona central) lanzados por el USS Cavalla, los cuales le provocan la ruptura de los principales tanques de fuel de proa y una importante inundación. Un gran incendio estalla en el interior del portaaviones. A las 1408 el incendio está controlado en parte, pero en el interior del buque existe una alta concentración de vapores de gasolina y entre el caos del hangar una bomba aérea pasa desapercibida. Esta hace explosión unos instantes después provocando una sucesión en cadena de explosiones de los gases inflamables, haciendo que el Shokaku arda rápidamente desde el castillo de proa hasta la cubierta de botes de popa. Finalmente a las 1410 el Shokaku se hunde rápidamente. Debido a los rápidos acontecimientos 58 oficiales, 830 tripulantes, 376 aviadores del 601º Kokutai y 8 trabajadores civiles pierden la vida en el desastre. En total contabilizan 1.272 muertos. El crucero Yahagi y los destructores Urakaze, Wakatsuki y Hatsuzuki recogen del agua a 570 supervivientes entre los cuales se halla el capitán del Shokaku, Hiroshi Matsubara.



Representación artística del hundimiento del Shokaku, 19 de Junio de 1944.

El 20 de Junio el Zuikaku es alcanzado directamente por una bomba y fallado por otras cinco. Se desata un gran incendio en el hangar y recordando el desastre del Shokaku se ordena el abandono del buque, pero la falsa orden es revocada de inmediato y el incendio extinguido unas horas después. El 14 de Julio entra en dique en Kure para las reparaciones de los daños sufridos en la Batalla del Mar de Filipinas, que le mantendrían inmóvil hasta el 2 de Agosto de 1944.

El Zuikaku, único portaaviones superviviente del ataque a Pearl Harbor, permanece en Oita hasta la activación del Plan “Sho”: la defensa de las Filipinas. El 20 de Octubre parte hacia Cabo Engaño como fuerza de distracción de los portaaviones de Halsey.

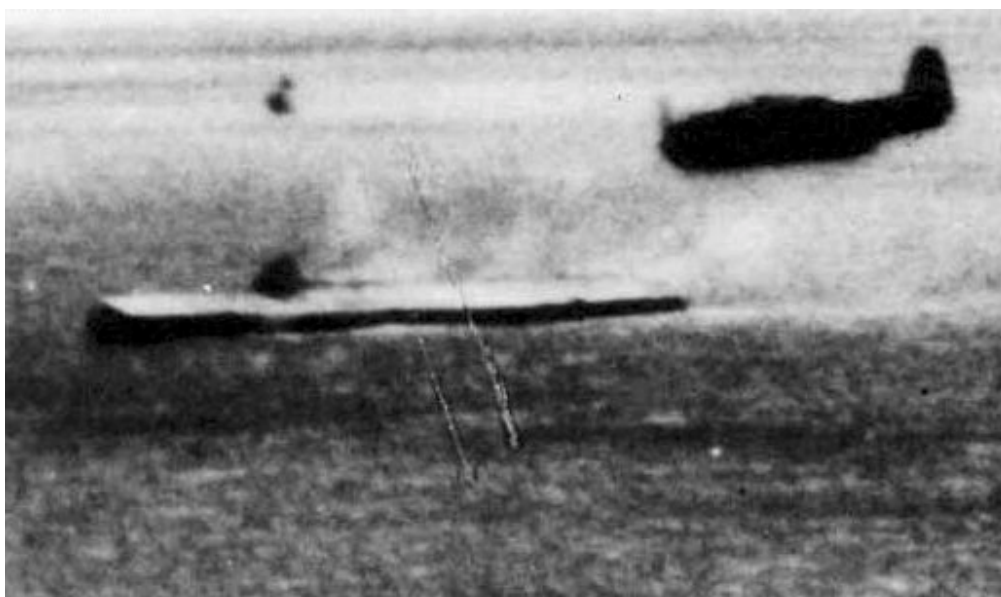
El 24 de Octubre de 1944 durante la Batalla de Cabo Engaño, el Zuikaku participa en la “fuerza cebo” del Vicealmirante Ozawa junto a los Zuiho, Chitose y Chiyoda. Con un esquelético grupo aéreo abordo de los 4 portaaviones igual consiguen atraer la atención de Halsey el cual destroza los 4 portaaviones. El Zuikaku recibe 7 torpedos y entre 7 o 9 bombas durante los ataques de la Task Force 58. Se da la orden de abandonar el buque a las 1358. El Zuikaku da la banda hacia babor y se termina de hundir a las 1414 llevándose consigo los cuerpos de su capitán, Takeo Kaizuka, 48 oficiales y 794 oficiales. Los destructores Wakatsuki y Kuwa recogen a los supervivientes del Zuikaku: 47 oficiales y 815 tripulantes.

Con este postrer sacrificio el último portaaviones que atacó Pearl Harbor es hundido por la Escuadra Estadounidense. De todos los portaaviones que constituyeron la Kido Butai solo logran sobrevivir a la 2GM el Junyo y el Hosho.



El despegue de un bombardero desde el Zuikaku, 24 de Octubre de 1944.

La siguiente serie de fotografías nos muestran el final del Zuikaku, un impresionante documento gráfico del final de un gran buque.



El Zuikaku muy escorado a babor y un torpedero Estadounidense.



El crucero ligero Oyodo se acerca a recoger al Vicealmirante Ozawa.



Los tripulantes se apresuran a lanzar por la borda algunos pesos para aliviar el desplazamiento del Zuikaku



Se ha dado la orden de abandono del buque y es arriada la insignia de combate del Zuikaku mientras la tripulación formada en cubierta saluda la bandera.

Características técnicas

SHOKAKU

Arsenal de Yokosuka
 Puesta en Grada: 12 de Diciembre de 1937
 Botadura: 1 de Junio de 1939
Alistamiento: 8 de Agosto de 1941

ZUIKAKU

Astilleros de Kawasaki, Kobe
 Puesta en Grada: 25 de Mayo de 1938
 Botadura: 27 de Noviembre de 1939
Alistamiento: 25 de Octubre de 1941

Desplazamiento estándar: 25.575 tns

Desplazamiento máximo: 31.275 tns

Eslora: 257,5 mts

Manga: 26,0 mts

Calado: 8,9 mts

Potencia: 160.000 hp a 4 ejes

Velocidad máxima: 34,2 nudos

Autonomía: 9.700 millas a 18 nudos

Protección: Cintura: 225mm

Cubierta: 175mm

Armamento:(1941) (1943) (1944)

16x127/40mm

36x25mm

72x25mm

96x25mm

6 lanzacohetes de 28 tubos (120mm)

Grupo Aéreo (84 aviones máximo)

(1941)

(1944)

21 A6M2

18 A6M5b

27 D3A1

21 D4Y2

27 B5N2

21 B6N2

José Miguel Fernández (Gensui Yamamoto)

Bibliografía y sitios web de referencia

Monografie Morskie Vol. 2 “Akagi”, AJ Press (Gdansk) 1994

Monografie Morskie Vol. 3 “Shokaku, Zuikaku”, AJ Press (Gdansk) 1994

Warships of the Imperial Japanese Navy Vol. 6, Kojinsa (Tokio)

Enciclopedia “La Marina”, Editorial Delta, S.A. (Barna) 1983

Portaaviones de todo el mundo, Espasa-Calpe (Madrid) 1984

The World's great Aircraft Carriers, Thunder Bay Press (San Diego, CA)2000

Nihon Kaigun, www.combinedfleet.com/kaigun.htm

Materials of IJN, www.homepage2.nifty.com/nishidah/e/index.htm

www.ibiblio.org/hyperwar/AAF/USSBS/IJO/index.html

www.warship.get.net.pl/japonia/japonia.html

www.geocities.com/alt_naval/index.htm

[http://hush.gooside.com/battle/1941P/Pearl Harbor/fleet.html](http://hush.gooside.com/battle/1941P/Pearl_Harbor/fleet.html)