



www.de1939a1945.bravepages.com

Presenta:

KIDO BUTAI, 1^a FLOTA AEREA

2^o KOKU SENTAI (HIRYU-SORYU)

Una creación de:

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

**Gráficos realizados por:
Mediavilla
imhotep12@msn.com**

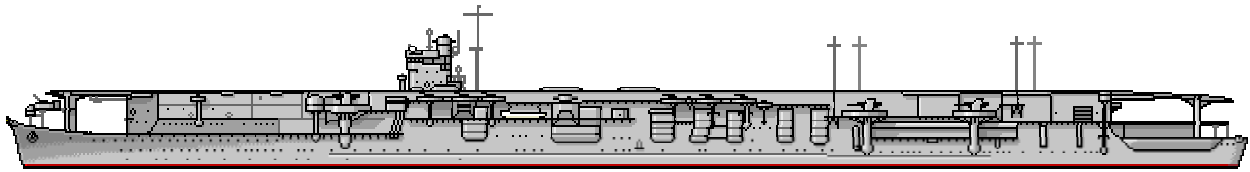
Abril de 2005

KIDO BUTAI, 1ª FLOTA AÉREA (SORYU-HIRYU)

2º KOKU SENTAI (HIRYU-SORYU)

Contralmirante Tamon Yamaguchi

SORYU (Dragón Azul)



Dibujo del Soryu desde babor.

Por norma general los portaaviones Japoneses tuvieron nombre de animales, de la mitología Japonesa o de aves, salvo en algunas excepciones como los del 1er. Koku Sentai (Kaga y Akagi) y los de la clase “Unryu” (Unryu, Amagi, Katsuragi, Ikoma, Kasagi y Aso).

La Armada Japonesa (Teikoku Kaigun o Nihon Kaigun) fue la primera en tener un portaaviones diseñado desde el principio como tal, el IJN Hosho, que sirvió de base para futuras construcciones de este tipo de buques. Tras el tratado de Washington de 1922 la Armada Japonesa decidió cubrir el cupo de este tipo de buques mediante la conversión de los Akagi y Amagi en portaaviones. El Amagi resultaría tan dañado en el terremoto de 1923 que fue reemplazado por el Kaga.

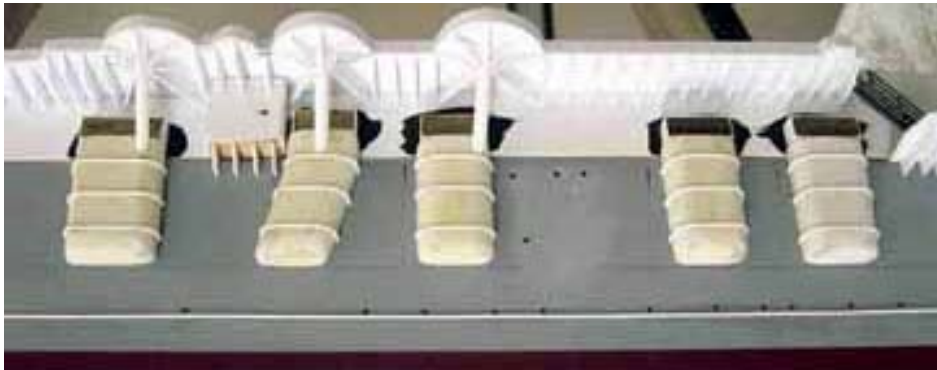
Aun se disponía de tonelaje para la construcción de un último portaaviones y se diseñó el segundo buque de estas características en Japón, el IJN Ryujo. Esta vez el diseño tuvo que ser tan ajustado al tonelaje, que la nave resultante fue un fiasco a medias: el Ryujo tuvo problemas de estabilidad y aunque remodelado en parte hacia 1936, nunca se pudo corregir del todo este problema.

Tras los incidentes en China en 1932 y la insatisfactoria conferencia de Londres, Japón denunció el tratado y en el plan de ampliación de la flota de 1934 o “Maru Ni” decidió la construcción de más portaaviones, entre los que se encontraban el IJN Soryu, el IJN Hiryu y la conversión de dos buques nodrizas de submarinos: IJN Zuiho e IJN Shoho.

La oficina técnica naval se enfrentaba a un importante reto, puesto que tras la construcción del Ryujo y los problemas de su diseño, ahora deberían construir una unidad con unas dimensiones y desplazamiento mayores, por lo que se decidió construir una unidad bastante sencilla y de dimensiones moderadas, más al estilo de un portaaviones ligero que de una unidad pesada de escuadra; considerados algunas veces como portaaviones ligeros, fueron sin duda auténticos portaaviones de escuadra. La empresa

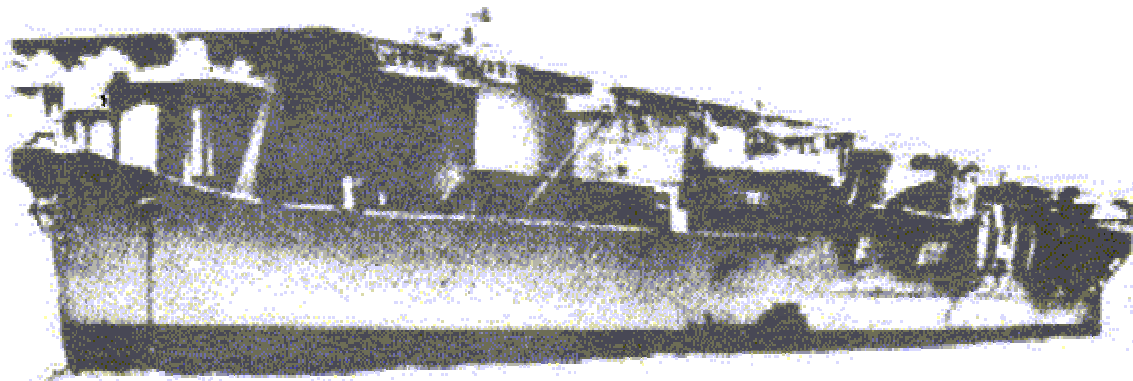
terminó un poco insatisfactoriamente por lo que se llevaron a cabo correcciones en 1937 con el proyecto de los clase “Shokaku”.

Tanto el Soryu como el Hiryu, han sido considerados buques de una misma clase, aunque sus siluetas diferían bastante y por lo tanto, también es aceptado reconocerlos como buques distintos de clase única. El diseño del Soryu siguió los conceptos sobre la reconstrucción que se seguía en el Kaga y que se aplicaron en el Akagi: dos hangares superpuestos exteriores a la obra viva del buque y completamente cerrados, provocando la consabida pésima habitabilidad y reciclaje del aire interior del navío, por lo que se debieron instalar grandes extractores de humo en los costados del buque.



Detalle de la maqueta del Soryu 1:144, se pueden apreciar nítidamente los grandes extractores de humos.

Tanto el Soryu como el Hiryu, adolecieron de la falta de una protección horizontal (cubierta) blindada completa y de un espesor adecuado, lo que los volvía vulnerables a los ataques mediante bombas aéreas. Tan solo la sala de máquinas y los pañoles contaban con cubierta blindada, que variaba entre los 25mm y 55mm respectivamente y su blindaje de costado, (cintura) se reducía al mamparo antitorpedos de 45mm.



Fotografía del Soryu fondeado.

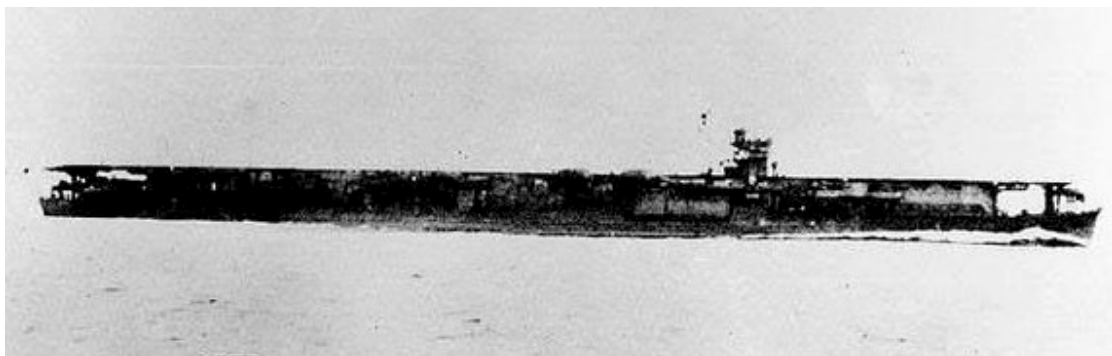
En el Soryu se incorporaron algunos sistemas novedosos, que posteriormente se aplicarían en el resto de los portaaviones de la Teikoku Kaigun. El primero de estos sistemas novedosos era el sistema de retención en el apontaje mediante cables de acero en tornos eléctricos denominados Kure Tipo 4 (aprobados por la oficina técnica naval el 20 de

Diciembre de 1935), que permitían frenar un avión de hasta 4 toneladas en apenas 40 metros, aplicando hasta una deceleración de 2G's. El segundo fue la adopción de barreras anticolidión eléctricas, (denominados Kusho Tipo 3 de Diciembre de 1935) capaces de frenar un aparato de hasta 4 tns que fuese a una velocidad de 15 nudos en 7 metros, y que evitaban que los aparatos que anaveaban pudieran estrellarse contra los ya apuntados en la cubierta, si es que fallaba el sistema de retención o el piloto no conseguía enganchar los cables de frenado, los que solían estar entre 100 y 150 mm elevados sobre la cubierta de vuelo. El tercer sistema consistió en una ayuda a la aproximación durante la fase de anaveaje, un primitivo sistema de luces de colores colocados a ambas amuras de la popa de la cubierta de vuelo, que indicaban al piloto la senda correcta de aproximación y las oportunas correcciones en las fases finales del aterrizaje, para las que se indicaba un ángulo de descenso entre los 4° y los 6°. También un sistema de luces de baliza colocadas en el eje longitudinal del buque, en el centro de la cubierta de vuelo, servían para que el piloto pudiera centrar el aparato durante la aproximación, cuando la luz diurna fuera tenue o noche.



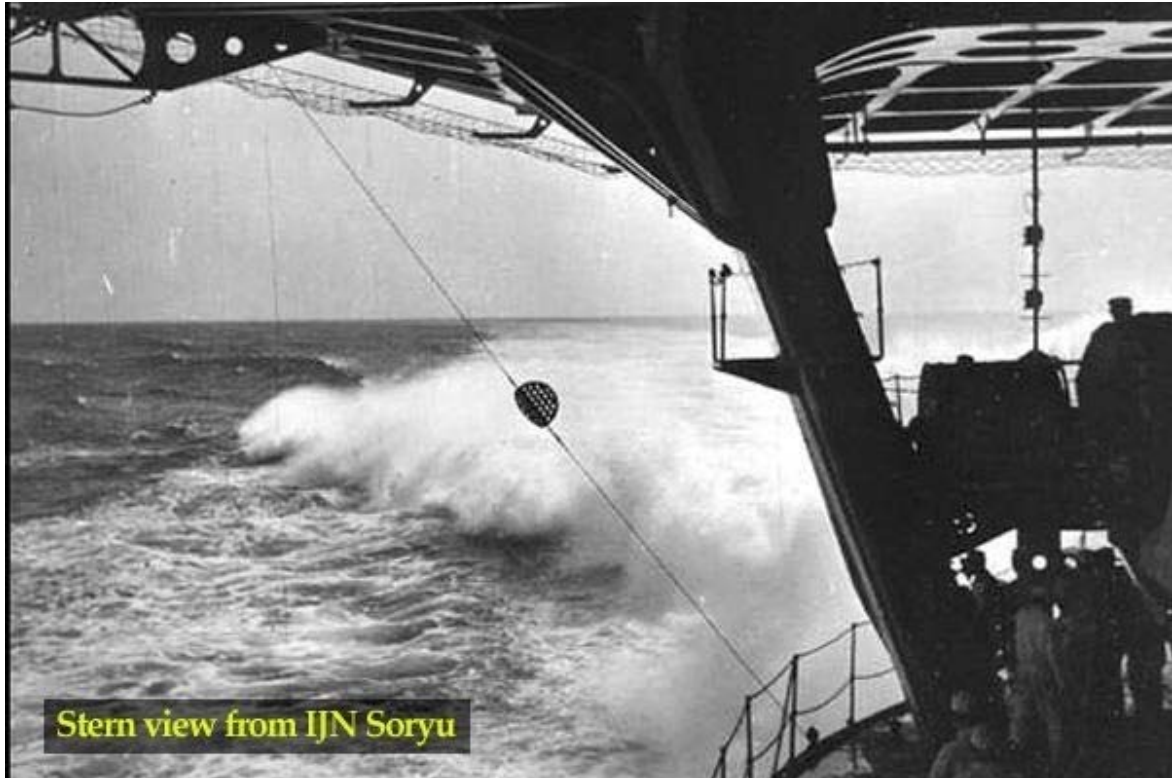
En este dibujo del Shokaku se puede observar el sistema de luces de ayuda al aterrizaje que se montaron en el Soryu.

En el extremo de popa de la cubierta de vuelo, se pintaron una serie de líneas blancas y rojas longitudinales que indicaban la zona prohibida de apontaje y los pilotos debían tomar cubierta después de las marcas.



Fotografía del Soryu en sus pruebas de mar.

El Soryu fue entregado a la Teikoku Kaigun el 29 de Diciembre de 1937, siendo destinado al 2º Koku Sentai como buque insignia. Entre 1937 y 1940 opera principalmente el Mar de China sin apenas entrar en acción. Desde 1940 hasta la operación “Pearl Harbor” realiza maniobras en aguas territoriales, abordando al destructor Yuzuki el 3 de Febrero de 1941, lo que le obliga a entrar en dique seco en Sasebo por 12 días.



Impresionante fotografía de la estela del Soryu a plena maquina.

El 2º Koku Sentai proporciona apoyo aéreo a la invasión de Indochina entre el 10 de Julio de 1941 y el 7 de Agosto de 1941. Participa en el ataque a Pearl Harbor y de regreso a Japón, es destinado junto al Hiryu en los apoyos a la invasión de Wake el 21 de Diciembre de 1941, regresando a Japón el 29 de Diciembre de 1941.

El 8 de Enero de 1942 es asignado a la Fuerza de Ataque Sur, atacando Ambon entre los días 23 y 24 de Enero de 1942. Participa el 19 de Febrero de 1942 en el ataque a Port Darwin y el 25 de Febrero apoya los desembarcos en Java. El 1 de Marzo de 1942 sus aviones participan en el hundimiento del petrolero USS Pecos. El 5 de Marzo de 1942 bombardea Tjilatjap y durante el ataque del 7 de Marzo a las Islas Christmas, sus aviones hunden el carguero Holandés Poelau Bras.

Desde el 26 de Marzo de 1942 participa en las operaciones del Océano Indico y a su regreso a Japón participa en la persecución de los portaaviones de Halsey que llevaron a Doolittle a bombardear Japón, entrando finalmente en puerto el 22 de Abril.

El 25 de Mayo de 1942, sale de Hashirajima hacia su tumba marina en las cercanías de Midway. El 4 de Junio de 1942 a las 1025, es atacado por 13 bombarderos en picado del USS Yorktown, que le impactan con 3 bombas en su vacía cubierta de vuelo, a la que atraviesan estallando entre los aviones preparados que se hallaban en los hangares. A las 1040 el Soryu se halla ardiendo furiosamente sin propulsión ni gobierno y a las 1045 se ordena su abandono mientras los destructores Isokaze y Hamakaze recogen a la dotación. Finalmente a las 1913 empieza a hundirse llevándose consigo a 713 tripulantes incluyendo a su capitán Ryusaku Yanagimoto.



Representación artística de la arribada del Soryu a la Bahía de Hitokappu previa al inicio del ataque a Pearl Harbor.

Características Técnicas

Arsenal de Kure

Puesta en Gradas: 20 de Noviembre de 1934

Botadura: 23 de Diciembre de 1935

Alistamiento: 29 de Diciembre de 1937

Portaaviones Soryu (1937)

Desplazamiento estándar: 15.900 tns

Desplazamiento máximo: 19.800 tns

Eslora: 227,5 mts

Manga: 21,3 mts

Calado: 7,62 mts

Potencia: 152.000 hp a 4 ejes

Velocidad: 34,5 nudos

Autonomía: 7.750 millas a 18 nudos

Protección: Cintura: 45mm

Cubierta: 55mm

Armamento: 12x127/40mm

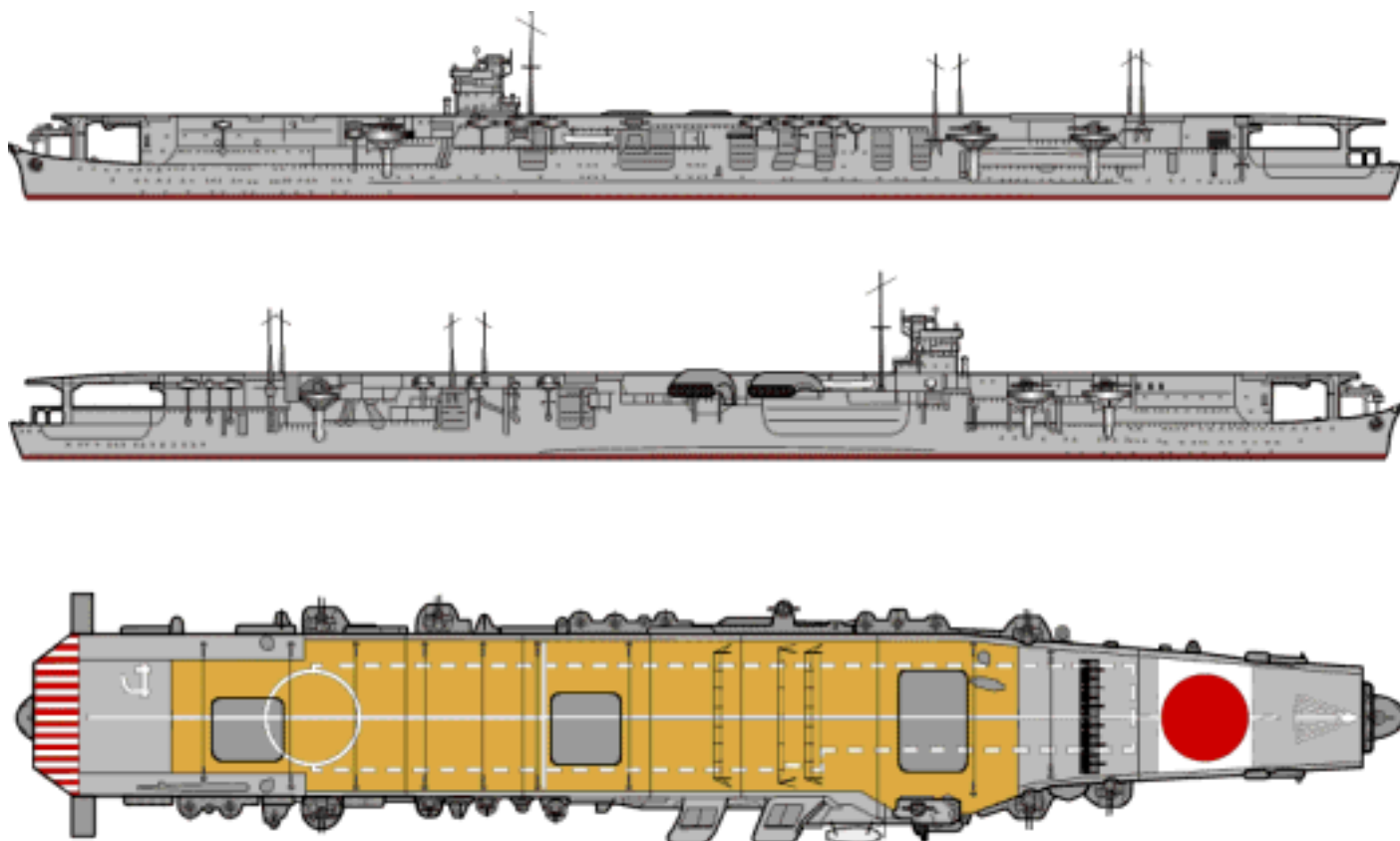
28x25mm A.A.

Grupo Aéreo (1941) (71 aviones máximo)

21 A6M2

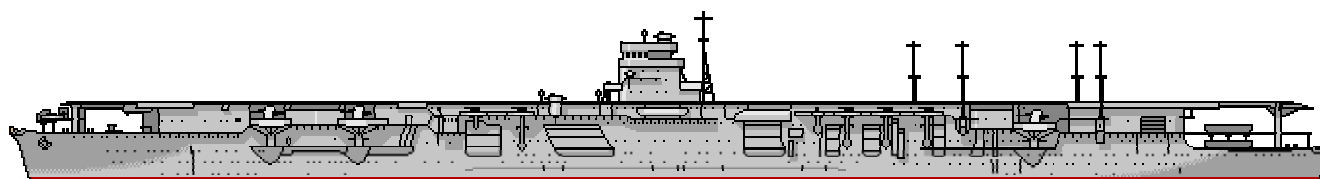
21 D3Y1

21 B5N2



Triple vista del Soryu para la Operación "MI", 1942.

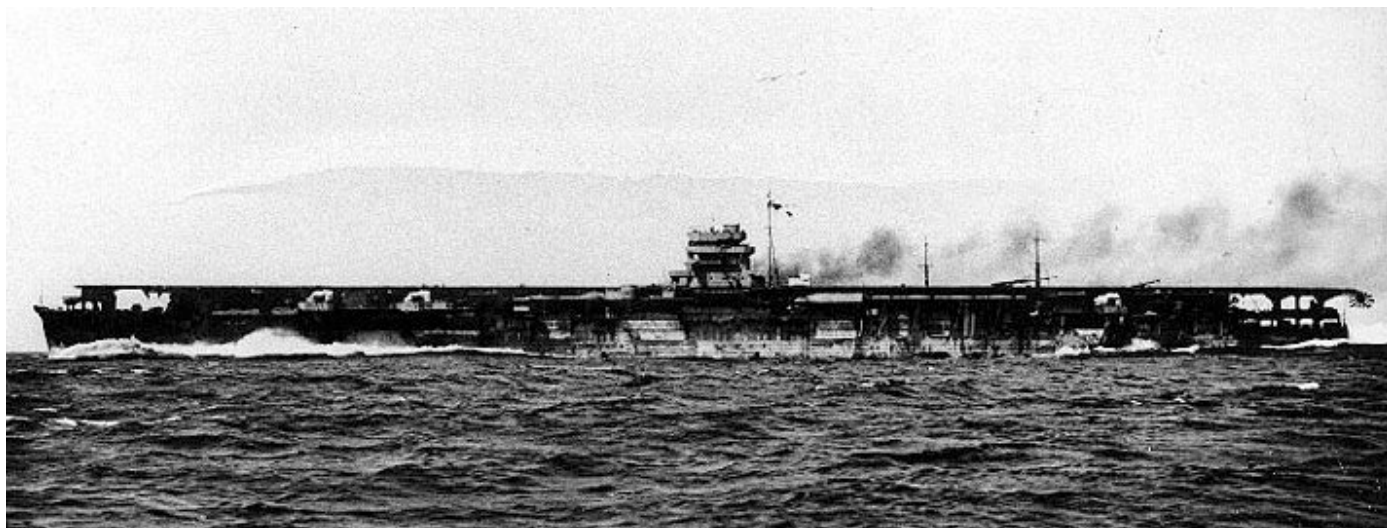
HIRYU (Dragón que vuela en el Cielo)



Vista del través de babor del Hiryu.

Aunque pedido en el plan de 1934, el Hiryu se retrasó en su puesta en gradas en 20 meses, los que sirvieron para realizar algunos cambios en el diseño, los cuales terminarían convirtiendo al portaaviones en una unidad distinta a la de su precursor Soryu. Diseñado con la pequeña isla en la borda contraria a la isla del Soryu -al igual que en el Akagi- se pensaba utilizar al Hiryu y Soryu para realizar las operaciones aéreas de forma conjunta y navegando en pareja, debido a que la rotación y la senda de aproximación a ambos portaaviones se realizaban por amuras distintas. En el Soryu se hacían en sentido contrario

a las agujas del reloj y en el Hiryu en sentido horario, pero en la práctica resulto un verdadero fiasco.

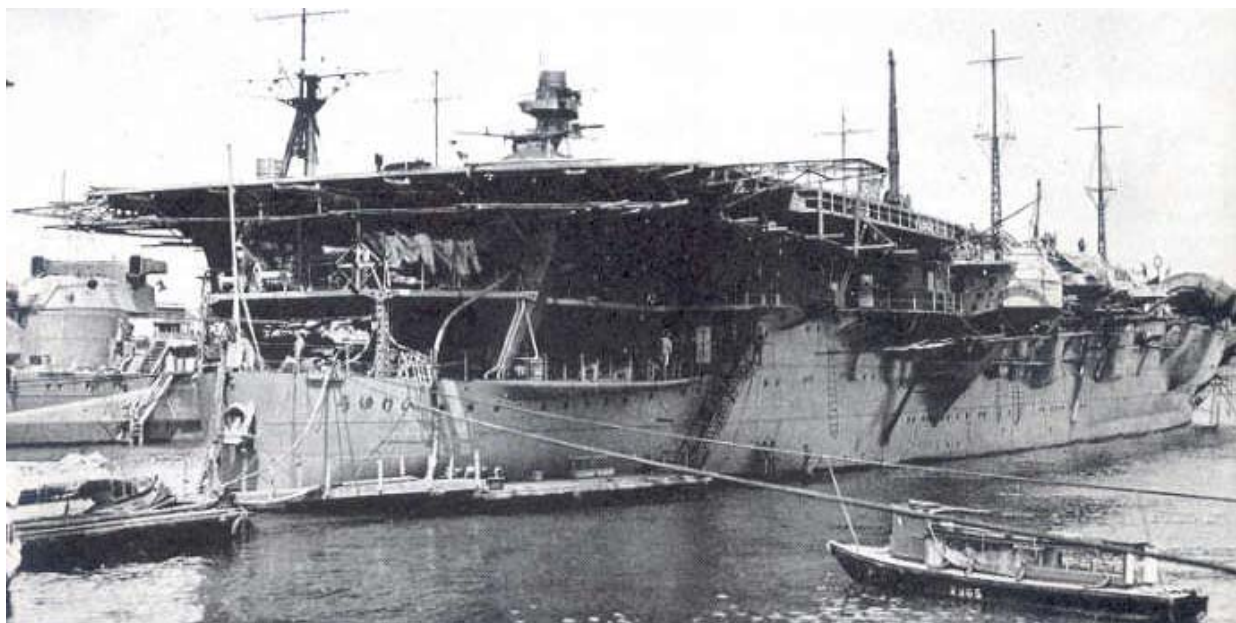


El Hiryu durante sus pruebas de mar, 1939.

Ambas unidades (Soryu y Hiryu) tenían un casco muy estilizado que les permitían desarrollar elevadas velocidades y contaban con una excelente maniobrabilidad a alta velocidad, pero su bajo puntal (12 mts) hacía que con mar gruesa resultara difícil su gobierno. (*) En el Hiryu se construyó en la proa un pequeño bulbo -que después sería también incorporado a los Yamato y los Shokaku- que aprovechaba mejor la potencia de máquinas en la navegación.

(*) Nota: El puntal en este caso es la altura del buque desde su línea de base hasta la cubierta superior. En el caso de estos portaaviones la altura hasta la cubierta de proa era demasiado baja y por ese motivo tenían tendencia a hundirse por debajo de la ola durante un temporal, con lo que el buque horticaba demasiado tiempo.

El diseño de ambos portaaviones se basó en sus inicios en lo que se denominó “cruceros con cubierta de vuelo”, puesto que al principio se diseñaron dentro del Tratado de Washington. Tras la denuncia del Tratado de Londres, los planos del Hiryu fueron modificados ligeramente al aumentarle la manga y la autonomía, sin tener en cuenta ya las limitaciones de los Tratados. La línea de los cascos se asemejan mucho a los de los cruceros pesados del momento (Aoba, Kako, Nachi o Takao), incluso el aparato motor instalado en ambos portaaviones era el mismo que en los últimos cruceros pesados.



El Hiryu en las fases finales de su alistamiento en el Arsenal de Yokosuka, 1939.

Las operaciones aéreas a bordo del Hiryu, fueron siempre problemáticas debido a la ubicación de la isla de mando -a babor, centrada en el casco y contrapuesta a las dos chimeneas inclinadas hacia el mar en el lado de estribor- lo que provocaba peligrosas turbulencias en la cubierta de vuelo y los accidentes en esta unidad fueron siempre más elevados que en otros portaaviones Japoneses.



El Hiryu fotografiado desde el Soryu a punto de lanzar sus aviones hacia Pearl Harbor.

El Hiryu estuvo dotado de una cubierta blindada de 25mm. que hacía de suelo del hangar superior, y una cubierta de hasta 55mm sobre los paños. La cintura acorazada alcanzaba los 150mm en los paños y 85mm en la sala de máquinas.



El portaaviones Hiryu ardiendo a la mañana del 5 de Junio de 1942, poco antes de su hundimiento. La plancha retorcida delante de la isla corresponde al elevador delantero sacado de su pozo por la explosión de las bombas que lo alcanzaron.

El Hiryu fue entregado a la Armada, el 5 de Julio de 1939 e incorporado al 2º Koku Sentai junto al Soryu, operando en aguas del Mar de la China y Metropolitanas. Entre Septiembre y Octubre de 1940, participa en los apoyos a la ocupación de la Indochina Francesa.

El 11 de Octubre de 1940, participa en una gran parada Naval en la Bahía de Yokohama. Durante casi todo 1941 opera en aguas próximas a Japón y en Julio de 1941 participa en la fase final de la ocupación de la Indochina Francesa.

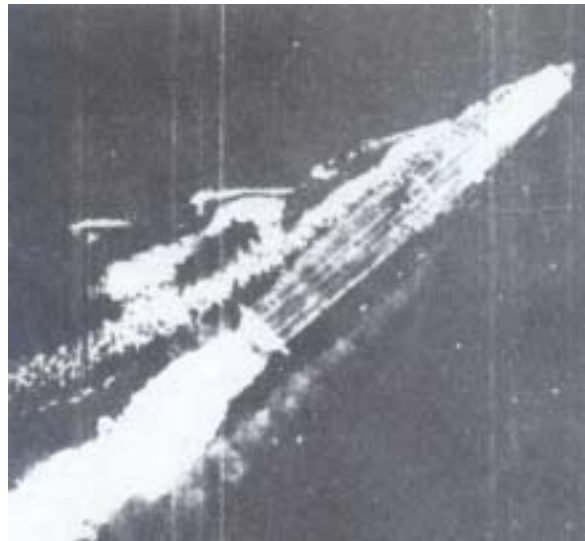
En Diciembre de 1941 participa en el ataque a Pearl Harbor, donde uno de sus pilotos se convierte en el 2º prisionero de guerra al estrellar su A6M2 cerca de Niihau Island (Segundo Contramaestre de 1ª Clase PO1c Shigenori NishiKaichi).

A su regreso al Japón es enviado junto al Soryu a apoyar la invasión de la Isla de Wake el 22 de Diciembre de 1941, arribando a puerto el 29 de Diciembre de 1941. El 23 de Enero de 1942 participa en el ataque a Ambon y el 19 de Febrero de 1942 durante el ataque a Port Darwin, otro de sus pilotos se convierte en el primer prisionero de guerra Japonés capturado en territorio Australiano, (Segundo Contramaestre PO Hajime Toyoshima) al estrellar su A6M2 en Melville Island.

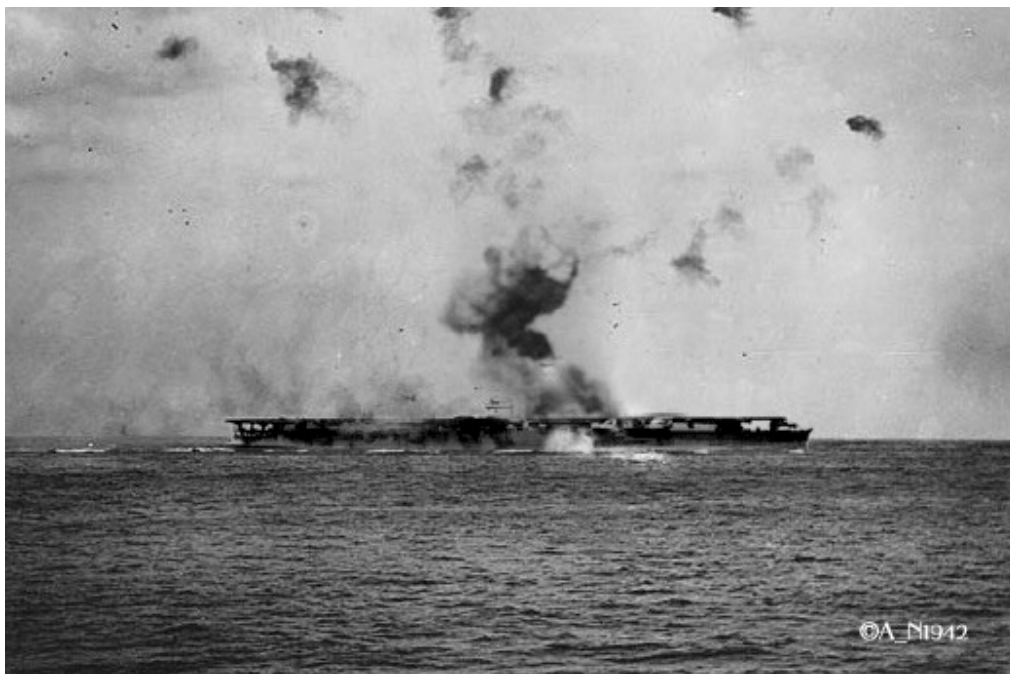
El 5 de Marzo de 1942 junto al Soryu ataca Tjilatjap (Java) y el 7 de Marzo las Islas Christmas. El 26 de Marzo participa en la incursión de Nagumo en el Océano Indico, regresando a Sasebo el 22 de Abril donde realiza una puesta a punto.

El 27 de Mayo de 1942 parte de Hashirajima hacia Midway junto al 1er. Koku Sentai y su compañero inseparable Soryu.

El 4 de Junio de 1942 escapa al desastre del ataque de las 1022 al encontrarse bastante adelantado en la formación de batalla y quedar cubierto por una formación nubosa que evita que los bombarderos en picado del USS Yorktown y el USS Enterprise le localicen. Es el único portaaviones presente en Midway que ataca a los portaaviones de la USNavy consiguiendo con sus aparatos dañar de gravedad al USS Yorktown con tres bombas y dos torpedos en dos ataques. El USS Yorktown sería rematado por el I-168 dos días más tarde.



El Hiryu a gran velocidad durante la batalla de Midway.



Fotomontaje del Hiryu alcanzado en la Batalla de Midway.

A las 1703 cuando se preparaba el tercer ataque contra los portaaviones Estadounidenses es atacado por 30 bombarderos en picado de los 3 portaaviones Estadounidenses. Alcanzado por 4 bombas (tres en la parte de proa de la cubierta de vuelo y otra contigua a la isla de mando) se convierte en una pira funeraria. Inicialmente se aleja de la zona a 28 nudos, pero finalmente a las 2123 queda al garete y a las 0158 del 5 de Junio una gran explosión aviva las llamas y se pierde toda esperanza de salvarlo.

El Contralmirante Yamaguchi y el capitán del Hiryu, Tomeo Kaku, deciden hundirse con el buque. Se ordena el abandono del buque y los destructores Kazagumo y Makigumo recogen a la mayoría de los supervivientes y a las 0510 el destructor Makigumo lanza un torpedo contra el Hiryu y se aleja sin esperar el hundimiento.

Poco después, 70 hombres salen de las salas de máquinas del ardiente portaaviones y se preparan para abandonarlo, al mando del jefe de Ingenieros. A las 0630 un aparato del Hosho sobrevuela el Hiryu e informa que el buque está a flote y que se aprecian aun supervivientes abordo, por lo que se ordena al destructor Tanikaze regresar al lado del portaaviones para proceder al rescate de los supervivientes.

El Hiryu finalmente se hunde a las 0912 del 5 de Junio, y por esta causa el Tanikaze no encuentra al portaaviones al llegar a la posición dada por el aparato del Hosho. 35 tripulantes son recogidos por un buque de la USNavy, pereciendo en el Hiryu 383 hombres entre los que se encontraban el Contralmirante Yamaguchi y el capitán Kaku.



Un B5N2 del Hiryu durante el ataque al USS Yorktown, 4 de Junio de 1942.

Finalizada la guerra durante los interrogatorios a los oficiales de la Nihon Kaigun, el capitán Susumu Kawaguchi, que cumplía su primer y único servicio embarcado en el Hiryu durante la batalla de Midway como oficial de operaciones aéreas, expuso que el Hiryu fue alcanzado por 6 bombas en el ataque del atardecer.

Indicó que tres bombas alcanzaron al Hiryu a proa del elevador delantero y otras tres lo hicieron entre el elevador delantero y la isla de mando. Las fotografías tomadas del Hiryu nos muestran la sección delantera de la cubierta de vuelo completamente destruida hasta el pozo del ascensor delantero, pero los daños a partir de ese punto en la cubierta de vuelo son mínimos. Por tanto es casi improbable que el Hiryu fuese alcanzado por tres bombas cerca de la isla de mando, los daños en la cubierta de vuelo deberían haber sido enormes hasta el ascensor central.

Características Técnicas.

Arsenal de Yokosuka

Puesta en Gradas: 8 de Julio de 1936

Botadura: 16 de Noviembre de 1937

Alistamiento: 5 de Julio de 1939

Portaaviones Hiryu (1939)

Desplazamiento estándar: 17.300 tns

Desplazamiento máximo: 21.900 tns

Eslora: 227,4 mts

Manga: 22,3 mts

Calado: 7,8 mts

Potencia: 153.000 hp a 4 ejes

Velocidad: 34,3 nudos

Autonomía: 10.330 millas a 18 nudos

Protección: Cintura: 150mm

Cubierta: 55mm

Armamento: 12x127/40mm

31x25mm A.A.

Grupo Aéreo (1941) (73 aparatos máximos)

21 A6M2

21 D4Y1

21 B5N2



Representación artística que nos muestra al Contralmirante Yamaguchi y al Capitán Kaku entregando la insignia y la bandera de combate del Hiryu.

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