



www.de1939a1945.bravepages.com

Presenta:

KIDO BUTAI, 1ª FLOTA AEREA

Una efímera vida.

**La corta vida de los portaaviones
Shoho, Taiho, Unryu y Shinano**

Una creación de:

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

Gráficos realizados por:
Mediavilla
imhotep12@msn.com

Junio de 2005

Nota: Excepto el **Shoho**, el resto de los portaaviones tratados en el presente trabajo **no** estuvieron adscritos a la Kido Butai.

**Una efímera vida.
La corta vida de los portaaviones
Shoho, Taiho, Unryu y Shinano**

La **Rengo Kantai** (Flota Combinada) tuvo entre sus filas estos portaaviones de corta vida. Tres de ellos se perdieron en su primer crucero de guerra y el último, pocos días después de su alistamiento, mientras era trasladado desde los astilleros donde fue construido al arsenal de la Armada que debía completar los trabajos finales. El enorme dispendio de las arcas estatales y el esfuerzo de cientos de trabajadores sufrieron un trágico final sin que ninguno de estos buques pudiera llevar a cabo una misión completa de combate, y sin que sus aparatos pudieran causar ningún daño al enemigo.

IJN SHOHO (ex-Tsurugisaki) (Fénix que trae suerte)

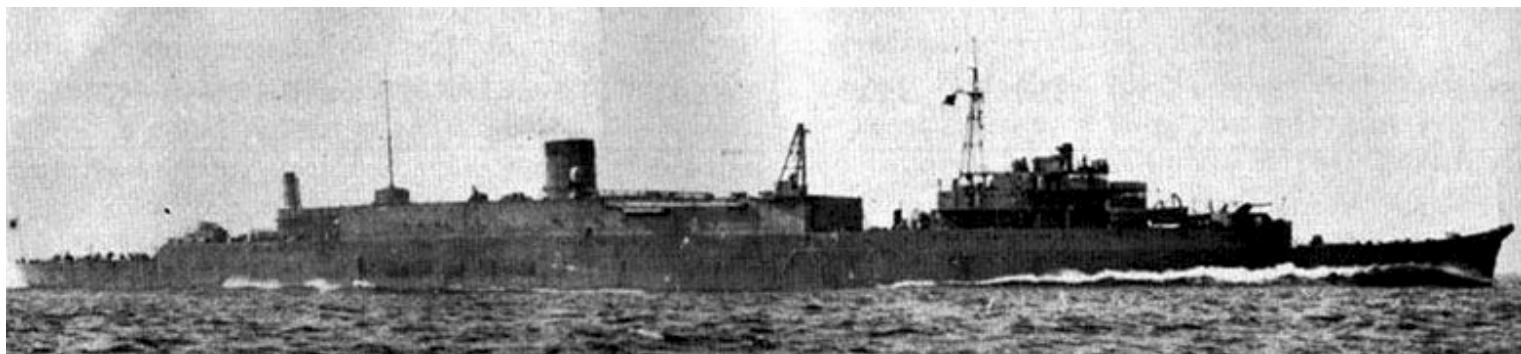


Vista del través de estribor del **Shoho**, diciembre de 1941

Este portaaviones ligero (CVL) fue en sus principios un buque nodriza de submarinos. Formaba clase con el **Takasaki** que también sería transformado y recibiría el nombre de **Zuiho**. El **Takasaki** aún se encontraba en su fase de alistamiento cuando se decidió transformarlo en portaaviones siendo entregado en 1940. El **Tsurugisaki** entró en servicio en 1939 y cumplió sus funciones de buque nodriza hasta Enero de 1941 donde entró en los astilleros de Mitsubishi de Nagasaki. Se le desmontaron las estructuras superiores hasta la cubierta principal y sobre ella se construyó un hangar con una cubierta de vuelo más corta que dejaba el castillo de proa al descubierto; una constante entre los portaaviones ligeros Japoneses. Este buque contaba con una maquinaria mixta compuesta por calderas y un motor diesel auxiliar, proveniente de la anterior maquinaria compuesta por 2 motores diesel, que extraían los humos por dos conductos diferentes. La chimenea de las calderas era la de típica construcción Japonesa: inclinada hacia el mar para evitar la proyección de humos y gases calientes sobre la despejada cubierta y una chimenea abatible de pequeñas dimensiones a popa para el motor diesel.

La cubierta de vuelo era enteramente despejada y el puente de mando estaba construido en la parte de proa del hangar donde estaba también la rueda del timón. Ambos portaaviones gemelos no contaron con protección alguna, sacrificada a favor de la velocidad, la autonomía y el componente aéreo que sería de un máximo de 30 aparatos. Debido a la corta longitud de su cubierta de vuelo nunca pudieron operar desde estos

portaaviones bombarderos en picado, ni D3A ni D4Y. A partir de 1943 desde el **Zuiho** operaron A6M5 provistos de una bomba de 250 kilos en lugar del depósito auxiliar lanzable.



El **Tsurugisaki** en 1939 como buque nodriza.

El 30 de Noviembre de 1941 fue entregado a la Teikoku Kaigun completado ya como portaaviones, permaneciendo en aguas Japonesas hasta el 24 de Abril de 1942 en que parte hacia Truk para unirse a las fuerzas anfibias en la Operación **“MO”**. El 30 de Abril parte de Truk hacia las Salomón y el 3 de Mayo sus aparatos prestan apoyo aéreo a la invasión de Tulagi.



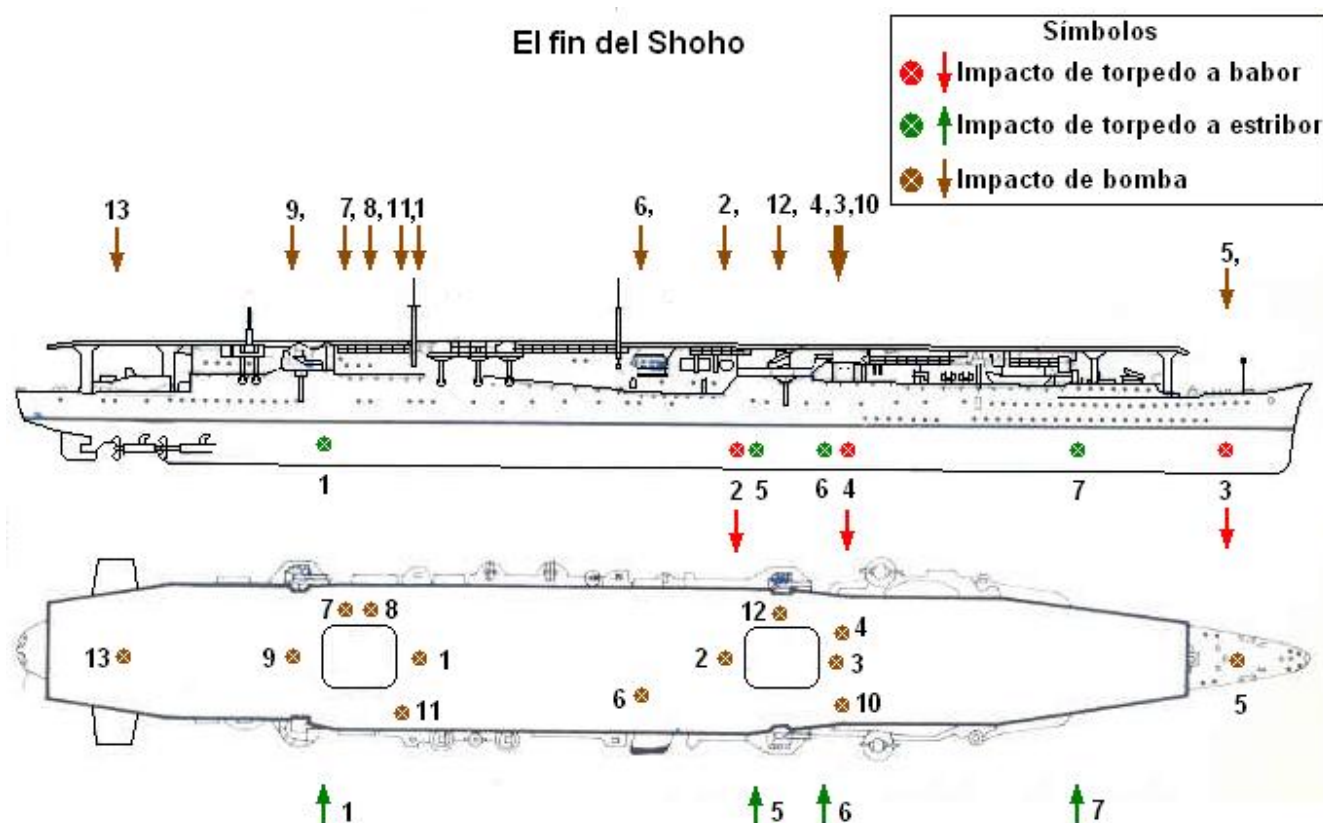
El **Shoho** poco después de su reentrada en servicio en 1941.

El 7 de Mayo de 1942 es atacado hacia las 0755 por los aviones del **USS Lexington** y **USS Yorktown**, siendo alcanzado por 13 bombas y 7 torpedos lanzados por 37 bombarderos en picado y 38 torpederos escoltados por 18 cazas. El **Shoho** fue atacado al principio por tres bombarderos de la fuerza del capitán de fragata Ault que volando en vanguardia detectaron al **Shoho**. En este ataque, aunque no fue alcanzado, la explosión cercana de una bomba lanzó por la borda a 5 de los 6 cazas que tenía en cubierta. El sexto avión despegó y se unió a los otros 2 que estaban en función CAP, los que trataron de detener el inmenso grupo de ataque.

A las 0835 el **Shoho** se hunde de popa llevándose consigo a 631 tripulantes. Los supervivientes, incluido su capitán Ishinosuke Izawa, suman 203 y son recogidos por el destructor **Sazanami**.



El **Shoho** ardiendo furiosamente después del ataque, 7 de Mayo de 1942.



El Shoho recibe 13 impactos de bombas y 7 de torpedos. Las bombas según el gráfico se concentran en las cercanías de los ascensores de un modo preferente, los torpedos en las secciones de proa, los marcados 1, 2, y 5 afectan a cámara de máquinas y calderas, 4 y 6 contribuyen a que las vías de agua en el centro del portaaviones sean importantes, el 3 inunda tanques de lastre en proa y el 7 compartments varios de la sección delantera, el daño más grave está producido por bombas de 500 kilos repartidas en su mayoría en torno a los ascensores, hay dos que se encuentra alejadas son la 5 y la 13, ésta, la 13, es la que firma la sentencia del Shoho ya que 3 minutos después de impactar el portaaviones japonés se hunde de popa.

Características técnicas

Tsurugisaki (1939)

Arsenal de Yokosuka

Puesta en gradas: 12 de Marzo de 1934

Botadura: 20 de Julio de 1935

Alistamiento: 15 de Enero de 1939

Desplazamiento estándar: 9.500 tns

Desplazamiento máximo: 13.000 tns

Eslora: 201,6 mts

Manga: 18,2 mts

Calado: 6,7 mts

Aparato motor: 2 motores diesel

Potencia: 56.000 hp a 2 ejes

Velocidad: 29 nudos

Autonomía: s/d

Protección: ninguna

Armamento: 4x127/40mm, 12x13mm A/A

Shoho (1941)

Astilleros de Mitsubishi, Nagasaki

Alistado: 30 de Noviembre de 1941

Desplazamiento estándar: 11.260 tns

Desplazamiento máximo: 14.200 tns

Eslora: 204,8 mts

Manga: 18,2 mts

Calado: 6,6 mts

Aparato motor: 4 calderas, 2 turborreductores, 2 hélices

Potencia: 52.000 hp

Velocidad: 28 nudos

Autonomía: 7.800 millas a 16 nudos

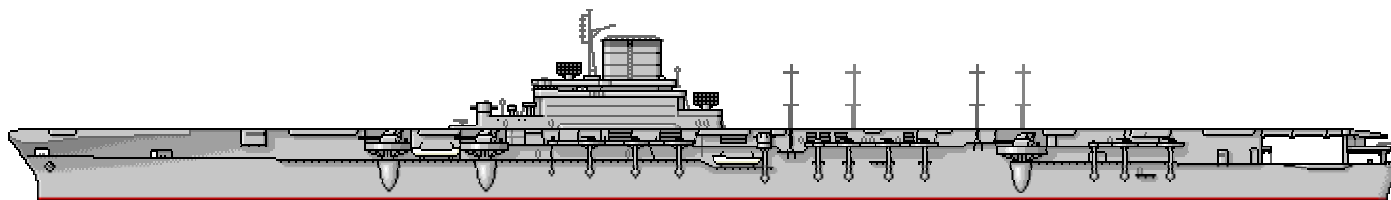
Protección: ninguna

Armamento: 8x127/40mm, 8x25mm A/A

Grupo Aéreo (1941) (30 aparatos máximo)

(1942 – Batalla del Mar de Coral) 8 A6M2 - 4 A5M2 - 6 B5N2

IJN TAIHO (Gran Fénix)



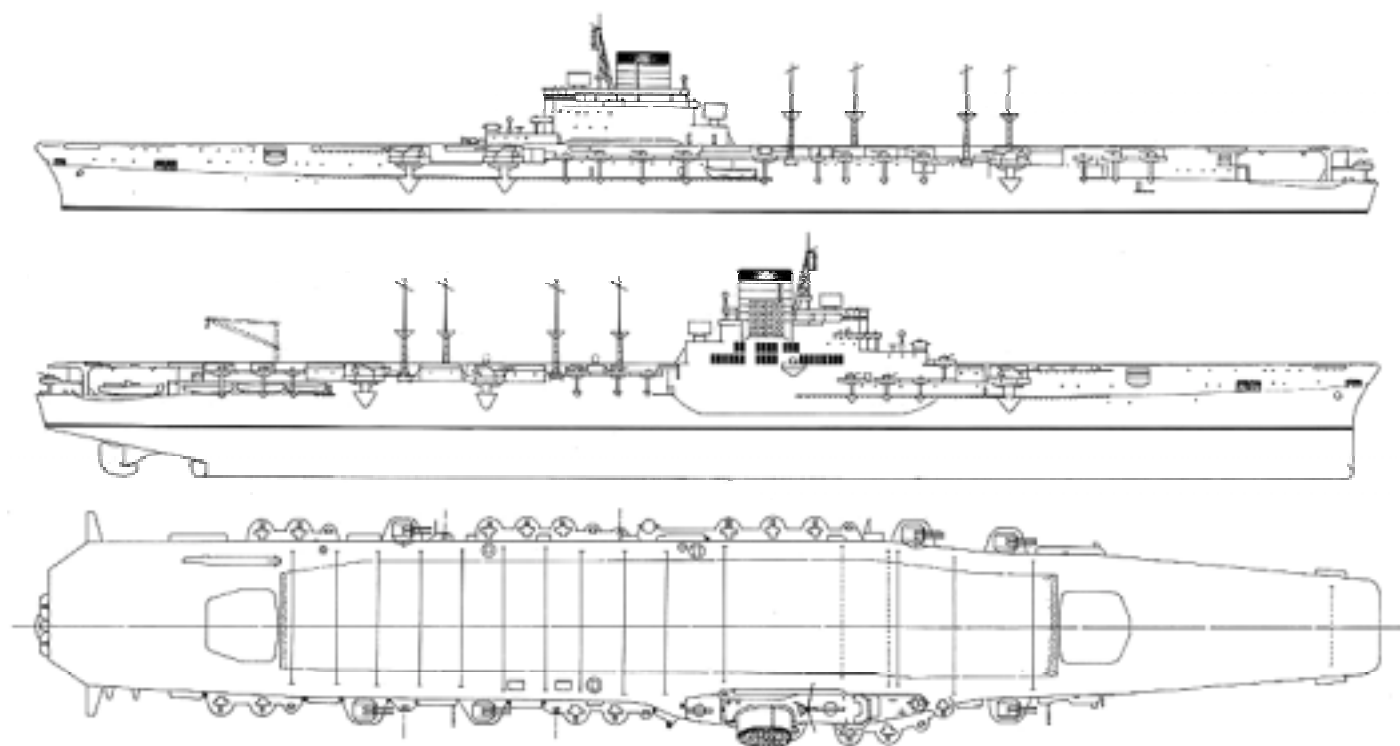
IJN Taiho, vista del través de babor del único buque de esta clase y primer buque con cubierta de vuelo blindada de Japón.

El **Taiho** fue el primer buque construido en Japón que contaba con cubierta blindada y sus líneas exteriores se basaban en los portaaviones Británicos de la clase “**Ark Royal**” y los posteriores “**Illustrious**” con su característica proa del tipo “Hurricane”. Fue también el único que entró en combate y para el que, de manera sorprendente, solo fue necesario un impacto de torpedo en el lugar apropiado para hundirlo.

El **Taiho** fue aprobado en el 4º programa de ampliación de la flota (Maru Yon) de 1939 y se trató de la respuesta Japonesa al 2º Plan de ampliación de la Flota de los Estados Unidos (Second Vinson Expansion Act, 1938). Este plan naval Estadounidense fue el resultado del anterior plan Japonés (Maru San) de 1937 y el estallido de la Guerra Chino-Japonesa también en 1937. Empezaba así la carrera de armamentos y tensiones que desembocaron en las hostilidades abiertas entre ambos países en Diciembre de 1941.

En la 74ª Conferencia Naval Imperial del 26 de Diciembre de 1938, se aprobó la construcción de 83 nuevos navíos que incluían entre otros el **Taiho** y el 3er. y 4º acorazados clase “**Yamato**”: **Shinano** y nº 111. Por vez primera el Departamento Técnico Naval diseñaba una unidad con cubierta de vuelo blindada en lugar de una única cubierta blindada debajo del nivel del hangar, y el casco recibió el numero de construcción 130. Esta clase debía consistir en 8 unidades pero al final solo fue terminado el **Taiho**. Las especificaciones técnicas originales exigían una unidad monstruosa.

La Teikoku Kaigun solicitó una unidad de 28.500 tns; el armamento principal debía constar de 6 cañones de 155mm, probablemente idénticos a las que se montaron en los cruceros de clase “**Mogami**” y que después acabaron en los clase “**Yamato**”; 16 armas de 100mm que se desarrollaban para los destructores clase “**Akizuki**”; y 36 bocas de 25mm A/A con una velocidad máxima de 35 nudos. El grupo aéreo debía consistir en 96 aparatos operacionales y otros 30 desmontados. De haberse terminado en esa configuración hubiera sido el portaaviones con el grupo aéreo más numeroso que tomó parte en la contienda (superado solo por el **USS Midway** alistado el 10 de Septiembre de 1945). El valor total calculado de esta unidad se estimó en 105.318.000 yenes de la época. El Tesoro Nacional quedó impresionado por el presupuesto, pero el buque resultante quedó algo por debajo de estas especificaciones, en cuanto a armamento, grupo aéreo embarcado y velocidad máxima. Este buque quedó previsto para su entrega en 1943 pero debido al desarrollo de la guerra se retrasó hasta marzo de 1944.



Vistas de perfil y zenital del **Taiho**

Este inmenso grupo aéreo fue objeto de revisiones a lo largo del tiempo en que estuvo en construcción. Después de su puesta en grada se revisó a la baja: 18 operacionales y 6 de reserva A5M4, 18 operacionales y 6 de reserva D3A2 y 27 operacionales y 3 de reserva B5N2. En 1943 se volvió a revisar quedando estipulado de la siguiente manera: 18+1 A7M1, 36 B7A1 y 6 C6N1; esta configuración no permitía el estibado de todos ellos en los hangares y 7 B7A1 y los 6 C6N1 debían estar sobre la cubierta de vuelo.

Para dotar de estabilidad a un buque tan pesado, se redujo en una el número de cubiertas respecto a los “**Shokaku**”, de los cuales derivaban los planos de **Taiho**. La cubierta de vuelo blindada solo tenía 2 elevadores, ambos distanciados 150 mts, y el espacio entre ambos fue reforzado por una plancha de 25mm debajo del blindaje principal de 75mm, lo que ofrecía la resistencia necesaria para detener una bomba de 500 kg. Los elevadores constaban de dos planchas de 25mm de blindaje lo que hacía que pesaran unas 100 tns cada uno, pero esto no comprometía al mecanismo elevador del mismo ni a su velocidad de funcionamiento. Los hangares del **Taiho** también contaban con cortinas cortafuegos al igual que en los “**Shokaku**”, pero con la salvedad de que el hangar superior podía ser dividido en 5 secciones y el inferior en 4.

El casco del **Taiho** estaba construido idénticamente a los “**Shokaku**”, con bulbo proel, quillas de balance y dos timones de balance. Los cuartos de calderas idénticos a los “**Shokaku**” estaban colocados entre los pañoles de munición y los tanques de gasolina de aviación, y a estos estaba adyacente el cuarto de generadores, los disyuntores eléctricos principales y de comunicaciones. Probablemente esta fue la causa de su pérdida como veremos más adelante. El **Taiho** transportaba hasta 1.000 tns de gasolina de aviación para

operar como “estación de servicio” a otros portaaviones. Esta enorme cantidad de combustible de alto octanaje y de fácil inflamabilidad lo convertía en una bomba de relojería en caso de daños submarinos. El talón de aquiles del **Taiho** eran precisamente los depósitos de gasolina de aviación proeles. Estos quedaron fuera del reducto submarino antitorpedos y a plena carga quedaban muy por debajo de la línea de flotación, muy expuestos a los impactos de torpedos. Además, entre el pozo del ascensor proel y estos tanques no había mamparo separador, así que cuando recibió el impacto de torpedo que produjo la rotura de los sellos estancos el inflamable líquido se vertió al fondo del pozo. Como el ascensor debido al impacto quedó inmóvil uno o dos metros por debajo del nivel de la cubierta de vuelo, los equipos de reparación quedaban intoxicados por los vapores de la gasolina. La habitabilidad del **Taiho** era la clásica en todos los buques de la Teikoku Kaigun, así que los extractores de humos debieron ser puestos en funcionamiento, extendiendo la mezcla explosiva de aire y vapores inflamables por todo el interior del buque. Todo esto, unido a que debido a las restricciones de la guerra el **Taiho** no contaba con espuma de CO₂, lo convirtió en una bomba de relojería.

La protección horizontal del buque era impresionante, puesto que los depósitos y salas de máquinas podían aguantar el impacto de bombas aéreas de 800 Kg. lanzadas desde 3.000 metros. Los pañoles principales y de artillería antiaérea podían aguantar el impacto de bombas aéreas de 1 tn. lanzadas también desde 3.000 mts. La protección vertical estaba diseñada para que los pañoles pudieran aguantar el impacto de un proyectil de 203mm (8”) desde una distancia entre 12.000 a 20.000 mts; la sala de máquinas y tanques principales de combustible podían aguantar el impacto de proyectiles de 152mm (6”) desde la misma distancia. La protección de los pañoles corría a cargo de una plancha horizontal de 75mm y una vertical de 165mm; la protección subacuática estaba diseñada para resistir el impacto de una cabeza de guerra de hasta 300 kg, pero aquí venía el fatal error de diseño: la plancha antitorpedos de 22mm cubría hasta los depósitos de combustible para las calderas, pero estos depósitos estaban situados sobre los de gasolina de aviación y estos depósitos estaban precisamente por debajo del mamparo antitorpedos, separados ambos depósitos simplemente por un pequeño espacio vacío, expuesto a los letales torpedos a pesar de contar junto a los pañoles de munición de hasta un triple fondo celular.

El fatal impacto de torpedo ocurrió a estribor, debajo de la isla, y la posterior sacudida provocó la ruptura de una junta del tanque de gasolina de aviación contiguo a la zona del impacto, vertiendo parte de su contenido al fondo del pozo del ascensor de proa. También el impacto provocó el descenso y trabado de este ascensor cuando el **Taiho** tenía preparados sobre su cubierta de vuelo algunos aviones de la segunda ola de ataque. El hueco tuvo que ser tapado provisionalmente con planchas para permitir el despegue de los aviones y despejar la cubierta de vuelo.

El equipo de guerra electrónica del **Taiho** estaba compuesto por dos radares Tipo 21 de búsqueda aérea, así como de 12 transmisores de radio (2 de onda larga, 1 de onda corta/larga y 9 de onda corta) y de 28 receptores de radio. La isla del **Taiho** era de un diseño similar a los de los clase “**Junyo**”, que incluía una chimenea inclinada 26° hacia el exterior que evitaba que los gases calientes crearan turbulencias sobre la cubierta de vuelo y la senda de aproximación de los aparatos. Para compensar el mayor peso a estribor del buque, la cubierta de vuelo fue ensanchada frente a la isla a babor y se colocaron mayor número de montantes antiaéreos triples de 25mm en esa localización, para así compensar

los pesos y además la cubierta de vuelo estaba ligeramente descentrada respecto al eje longitudinal del casco a popa hacia babor.



Una de las escasas instantáneas del **Taiho** alistado.

El **Taiho** fue entregado a la Teikoku Kaigun el 7 de Marzo de 1944 realizando las pruebas de mar hasta el 28 de Marzo cuando parte escoltando un convoy en dirección a Singapur donde arriba el 4 de Abril, y el 15 de Abril se convierte en el buque insignia del 1er. Koku Sentai junto al **Shokaku** y **Zuikaku**, y buque insignia de la 3ª Flota llegando a bordo el Vicealmirante Jisaburu Ozawa. El 12 de Mayo de 1944 parte hacia Tawi-Tawi con el resto de la 1ª Flota Móvil.

El 13 de Junio de 1944 la 1ª Flota Móvil parte de Tawi-Tawi para defender las islas Marianas en la llamada Batalla del Mar de Filipinas.

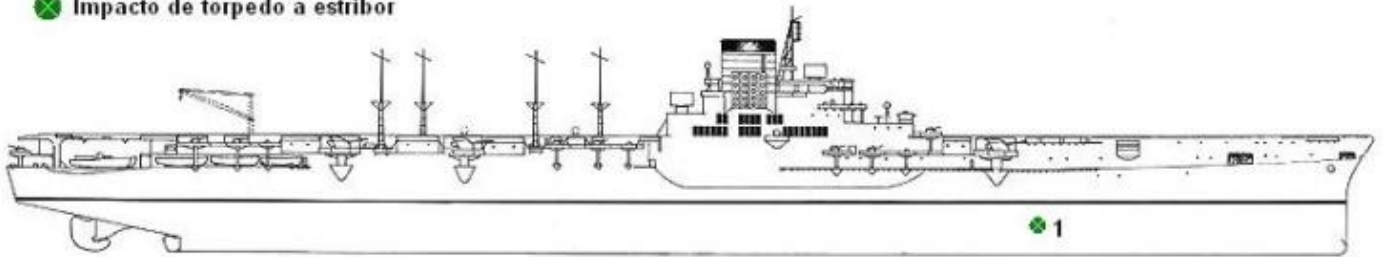
El 19 de Junio a las 0810 el **Taiho** es alcanzado por un torpedo lanzado por **el USS Albacore**. El **Taiho** acababa de poner en el aire una fuerza de ataque y se preparaba para subir a cubierta algunos A6M5 para reforzar la CAP. Un segundo torpedo es interceptado por el avión de Sakio Komatsu que no dudó en estrellarse contra el torpedo.

Los daños del impacto del torpedo fueron inicialmente de poca importancia, pero fatales a largo plazo. El buque hoció un metro y medio de proa y perdió un nudo de velocidad, prosiguiendo su navegar a 26 nudos. El ascensor descendió unos 2 metros y se rompió la estanqueidad del depósito de gasolina de aviación contiguo al pozo de elevador delantero vertiendo gasolina en el fondo. El equipo de control de daños rápidamente trata de poner en funcionamiento el elevador delantero y, mientras tanto, el agujero fue tapado provisionalmente con planchas para proceder al lanzamiento de los A6M5.

La mala habitabilidad interior obligó a poner en funcionamiento los extractores de humos, lo que extendió la mezcla explosiva por el interior de toda la nave. Esta mezcla empezó a acumularse de forma peligrosa en los locales anexos que incluían los principales pañoles de bombas y torpedos y el local de los generadores principales contiguos.

Fin del Taiho

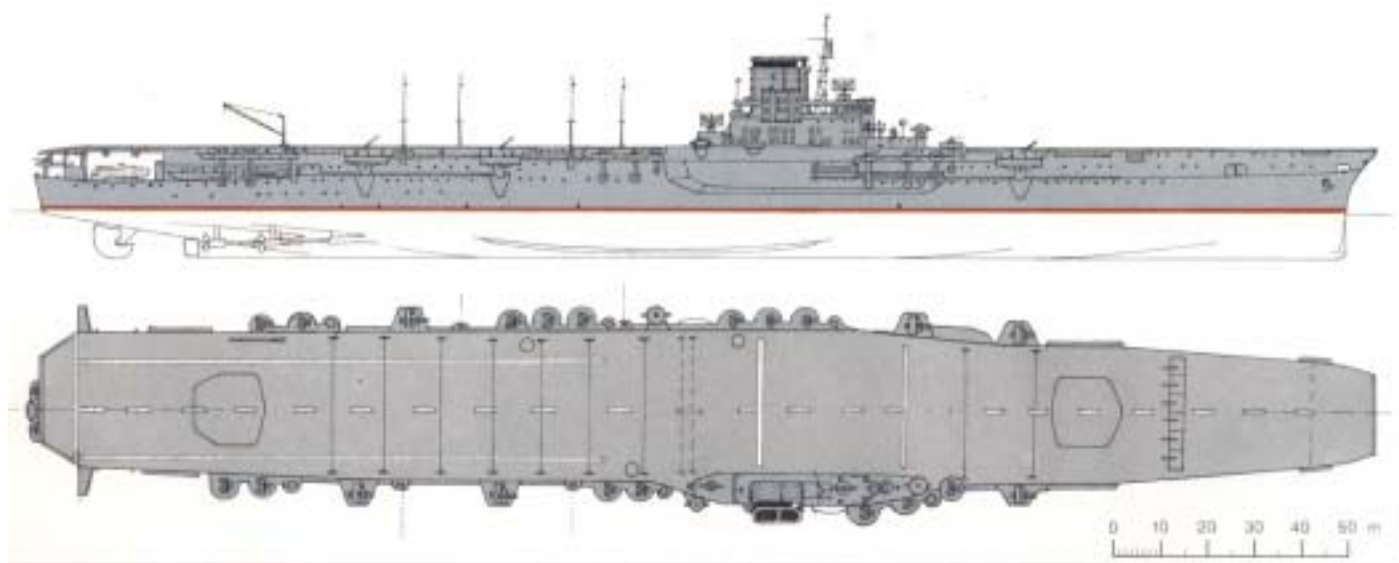
✖ Impacto de torpedo a estribor



El Taiho recibe un impacto de torpedo a estribor 1 que provoca fugas de combustible de aviación la acumulación de gases en los diferentes compartimentos es la causa de que un miembro del equipo de control de daños ponga en marcha un ventilador para desalojarlos fuera del buque ésta acción es causa de que los gases en cuestión se dispersen por todo el buque lo que hace que una chispa por el arranque de un motor eléctrico provoque una enorme explosión y la destrucción y hundimiento del Taiho

La vía de agua fue prontamente sellada, se contuvo la filtración de gasolina y se procedió a bombear la gasolina mezclada con agua del fondo del pozo del ascensor para proceder a su reparación; cuando a las 1432 una tremenda explosión del pañol de municiones contiguo volatilizó parcialmente la proa del buque. La fuerza de la explosión fue dirigida hacia la quilla y los costados del casco bajo la línea de flotación pues la cubierta de vuelo actuó como una losa inamovible. Parcialmente desfondado, el **Taiho** empezó a hundirse de proa y a escorarse a babor. Sacudido constantemente por explosiones secundarias a las 1500 queda al garete sin energía eléctrica ni comunicaciones internas y externas. El **Wakatsuki** se acerca a estribor y envía un bote a recoger al Vicealmirante Ozawa, pero el crucero **Haguro** toma el relevo y es izada la insignia de Ozawa en el crucero a las 1606. El agua alrededor del derrelicto está en llamas alimentadas por el combustible y el aceite de máquinas vertidos por los destrozados tanques internos del buque, provocando la muerte a algunos desdichados marineros que trataban de abandonar el buque en llamas. El trasbordo de los supervivientes se convierte en una auténtica aventura entre un mar de llamas.

Los destructores **Isokaze**, **Wakatsuki** y **Hatsuzuki** rescatan cerca de 1.000 tripulantes, incluyendo al capitán del **Taiho**, Kikuchi Tomozo. El **Taiho** empieza a dar la banda hacia babor y termina por hundirse de proa, quedando momentáneamente horizontal, tal como el **Titanic**, y termina por hundirse a las 1628 llevándose consigo a 28 oficiales y 632 tripulantes.



Taiho

Características técnicas

Taiho (1944)

Astilleros de Kawasaki, Kobe

Puesta en Gradas: 10 de Julio de 1941

Botadura: 7 de Abril de 1943

Alistamiento: 7 de Marzo de 1944

Desplazamiento estándar: 29.300 tns

Desplazamiento máximo: 33.720 tns

Eslora: 260 mts

Manga: 27,7 mts

Calado: 9,6 mts

Potencia: 160.000 hp a 4 ejes

Velocidad máxima: 33,3 nudos

Autonomía: 8.000 millas a 18 nudos

Protección: Cintura máx. 165mm

Cubierta de vuelo máx. 75mm

Cubierta blindada max. 125mm

Armamento: 12x100/65mm A/A, 51x25mm A/A

Grupo Aéreo (1941) (75 aparatos máximo)

27 A6M5

27 D4Y2, D4Y3, D3A2

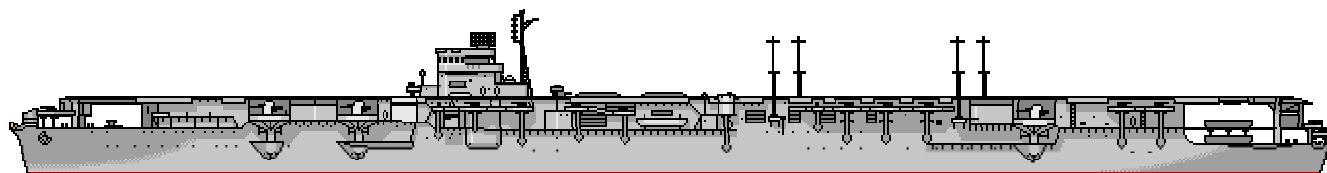
3 D4Y1-C

18 B6N2

IJN UNRYU (Dragón volando en una nube del Paraíso) o (Dragón en las nubes)

IJN AMAGI (Castillo Celestial) un volcán

IJN KATSURAGI (Castillo de Katsura) una montaña



IJN *Unryu*, dibujo del través de babor de esta clase de portaaviones basados en los ***Hiryu***

El 4º plan de ampliación de la flota (Maru Yon) de 1939 había aprobado la construcción del ***Taiho***, cuya respuesta estadounidense fue el Tercer plan Vinson de 1940 conocido también como “Fleet expansion bill”.

En Noviembre de 1941 se aprobó el 5º Plan de expansión de la flota (Maru Go), que debería empezarse a mediados de 1942. Este comprendía la construcción de 3 nuevos portaaviones del tipo “***Taiho*** mejorados” y la construcción de una unidad mediana basada en los planos del ***Hiryu***, por ser más rápido y sencillo de construir que los basados en el ***Shokaku***. El desastre de Midway cambió radicalmente el plan original: en Julio de 1942 se cambiaron los planes y se denominó “kai-Mar Go”. Los planes de construir los ***Taiho*** restantes fueron cancelados y se aumentó el número de ***Unryu*** que deberían construirse que pasaron de 1 a 7 (***Unryu***, ***Amagi***, ***Katsuragi***, ***Aso***, ***Ikoma***, ***Kasagi*** y ***Kurama***) y se decidió la conversión del 5º crucero clase ***Mogami*** en portaaviones ligero: ***Ibuki***.

El rumbo de la guerra impidió llevar a cabo este plan, solo fueron entregados los portaaviones ***Unryu***, ***Amagi*** y ***Katsuragi***, los portaaviones ***Aso***, ***Ikoma***, ***Kasagi*** e ***Ibuki*** quedaron incompletos y el casco del ***Kurama*** nunca llegó a ser puesto en gradas en los Astilleros de Mitsubishi de Nagasaki.

El diseño original fue modificado para incorporar un mayor número de armas de 25mm, así como también el cambio de borda de la isla (porque se había observado en los ***Hiryu*** y ***Akagi*** un aumento no deseado de turbulencias sobre la cubierta de vuelo). La cubierta de vuelo era tan larga como la del ***Hiryu*** pero se le eliminó el ascensor central para darle mayor robustez.

Los dos hangares fueron también equipados con las consabidas cortinas cortafuegos dividiendo el hangar superior en 4 secciones y el inferior en 3. El sistema antiincendios

incorpora las enseñanzas de Midway, puesto que los hangares de los “**Unryu**” fueron equipados con extintores de espuma, en lugar de los clásicos de CO2. Al líquido contraincendios le fue incorporado una solución al 2% de agua jabonosa, la espuma se mostró más eficaz para extinguir las llamas.

La experiencia de la guerra hizo que durante su construcción y trabajos finales se usaran distintos materiales y se aplicaran algunos cambios. Por ejemplo se aplicó pintura no inflamable en el interior y se eliminó la clásica pintura de linóleo muy combustible. Los espacios vacíos entre los depósitos fueron rellenados de cemento para dar mayor consistencia, o por ejemplo, los conductos de renovación de aire de la sala de máquinas fueron colocados a ambos lados del casco interior. La ventilación forzada de los hangares fue aumentada y reforzada, las portillas y ventanillos exteriores fueron reducidos en número para evitar vías de agua en caso de daños y los semi balanceados timones fueron sustituidos por dos timones gemelos inclinados completamente balanceados.

El armamento antiaéreo fue aumentado considerablemente con respecto al diseño original del **Hiryu** en que se basaron los “**Unryu**”. También fueron aumentados hasta 5 el número de directores de tiro, y además se incorporó en el techo de la isla un radar de búsqueda aérea Tipo 21. En las etapas finales también se incorporó otro radar de búsqueda aérea Tipo 21 a babor, muy a popa de la cubierta de vuelo.

El mal rumbo de la guerra para Japón crea escaseces en todos los ámbitos y la construcción naval no fue una excepción. Los buques de la clase “**Unryu**” sufrieron ligeras diferencias entre ellos y las más significativas fueron las máquinas usadas: se pensaron dotarlos de máquinas idénticas a los cruceros clase “**Mogami**” pero en los **Katsuragi** y **Aso** tuvieron que serles montadas máquinas de los destructores clase “**Kagero**” por lo que su potencia quedó algo reducida y su velocidad también.



El IJN **Unryu** recién alistado y pintado con la pintura de camuflaje de finales de la guerra.

De los tres buques entregados a la Teikoku Kaigun el **Unryu** fue hundido en aguas profundas, el **Amagi** fue atacado al ancla en Kure y el **Katsuragi** recibió menores daños cuando también se encontraba inmóvil en puerto por falta de combustible y dotación aérea. El **Kasagi** completado al 84% estaba a punto de recibir el armamento, y en los **Aso** e **Ikoma** completados al 60% todavía no habían sido construidas las partes elevadas sobre la cubierta de vuelo y los soportes de las armas.



El IJN **Katsuragi** en sus pruebas de mar en Octubre de 1944.



Y al término de la guerra en el otoño de 1945.

El **Unryu** fue entregado a la armada el 6 de Agosto de 1944, el **Amagi** el 10 de Agosto de 1944 y el **Katsuragi** el 15 de Octubre de 1944. Ninguno de los tres participó en los combates del “Golfo de Leyte”. A falta de su grupo aéreo quedaron en Japón cuando el Vicealmirante Ozawa partió a su destino frente a Cabo Engaño.

El **Unryu** el 30 de Octubre de 1944 se convierte en el buque insignia de la 1ª Flota Móvil del Vicealmirante Ozawa, pero el 7 de Noviembre la transfiere al portaaviones ligero **Ryuhō**. El 15 de Noviembre de 1944 se disuelve la 1ª Flota Móvil y el **Unryu** es asignado al 1er. Koku Sentai junto a sus buques hermanos.

El **Amagi** y el **Katsuragi** realizan ejercicios conjuntos el 27 de Noviembre en aguas de Iwakuni.

El 13 de Diciembre el **Unryu** es cargado con 30 “Ohka” y enviado a Manila para transportarlas en compañía de los destructores **Shigure**, **Hinoki** y **Momi**. El 19 de Diciembre en aguas del Mar de la China es avistado por el submarino **USS Redfish**, el mismo que el 8 de Diciembre había alcanzado con un torpedo al **Junyo**. A las 1624 el **USS Redfish** es avistado y atacado con cargas de profundidad por un avión Japonés, obligándolo a sumergirse justo en el rumbo de interceptación del grupo de transporte del **Unryu**. A las 1627 el **USS Redfish** detecta el grupo Japonés y observa un solitario portaaviones en compañía de tres escoltas. El **Unryu** también había detectado al **USS Redfish** y había empezado a aumentar la velocidad y a realizar movimientos de zig-zag cuando el sumergible Estadounidense lanza una salva completa al **Unryu** a 1.470 yardas. En un inútil esfuerzo las armas antiaéreas del portaaviones abren fuego contra las estelas de los torpedos, pero uno de ellos alcanza al **Unryu** a las 1635 a estribor, bajo el puente de mando, cuando el portaaviones giraba para sortear los torpedos.

Todo el mundo en el puente cayó por los suelos cuando el torpedo estalló literalmente bajo sus pies. Los daños fueron importantes haciendo que la velocidad del portaaviones cayera a cero rápidamente. El daño del torpedo hizo que se inundaran el compartimiento de control, la sala de calderas nº 1 y el cuarto de generadores de proa; provocó el estallido de un incendio en el cuarto de la tripulación de proa, justo debajo del hangar inferior cargado con las temibles Ohka.

Cuando la inundación alcanzó la sala de calderas nº 2 la presión del vapor cayó a cero quedando únicamente la caldera nº 8 en funcionamiento, lo que provocó la caída total de toda potencia eléctrica.

Los destructores de la escolta buscaban frenéticamente al **USS Redfish**, pero su capitán tuvo la suficiente sangre fría para ordenar cargar de nuevo los tubos de proa y acercarse al **Unryu**.

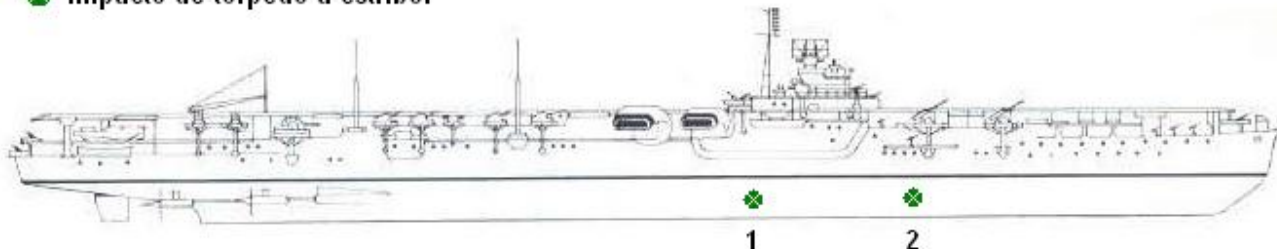
Mientras tanto la actividad a bordo del portaaviones era frenética; el fuego en el cuarto de la tripulación fue rápidamente extinguido, pero otro se inicia en la caldera nº 8, que quedó compensada con la puesta en funcionamiento de las calderas 5, 6 y 7. En pocos instantes la presión subió, el motor auxiliar diesel arrancó y las bombas de achique volvían a tener electricidad para achicar el agua de los espacios inundados.

Todo esto ocurría simultáneamente en un lapso de 10 minutos contados desde el mismo instante del impacto del torpedo. El **USS Redfish** había conseguido cargar un torpedo en sus tubos de proa y realiza un lanzamiento al **Unryu**. En el portaaviones que empieza de nuevo a moverse por sus propios medios a velocidad reducida se detecta la estela del nuevo torpedo y las armas antiaéreas vuelven a abrir fuego contra él, pero el portaaviones es alcanzado de nuevo a las 1645, a estribor, justo a la altura del ascensor delantero donde se localizan los depósitos de combustible de aviación y el pañol delantero de bombas, lo que provoca su estallido causando enormes daños y un gran incendio en el hangar inferior donde están estibadas las “Ohka”, las que alcanzadas por las llamas detonan haciendo desintegrarse toda la parte de proa del portaaviones. Las salas de calderas quedan inundadas en segundos y el **Unryu** toma una escora a estribor de 30°. El primer oficial ordena el abandono del buque pero su capitán, capitán de navío Konishi Kaname, decide hundirse con el buque.

A las 1652 el **Unryu** se hunde definitivamente llevándose consigo los cuerpos de 1.241 tripulantes. El **Shigure** solo consigue rescatar a 1 oficial y 146 tripulantes.

Hundimiento del Unryu

✖ Impacto de torpedo a estribor

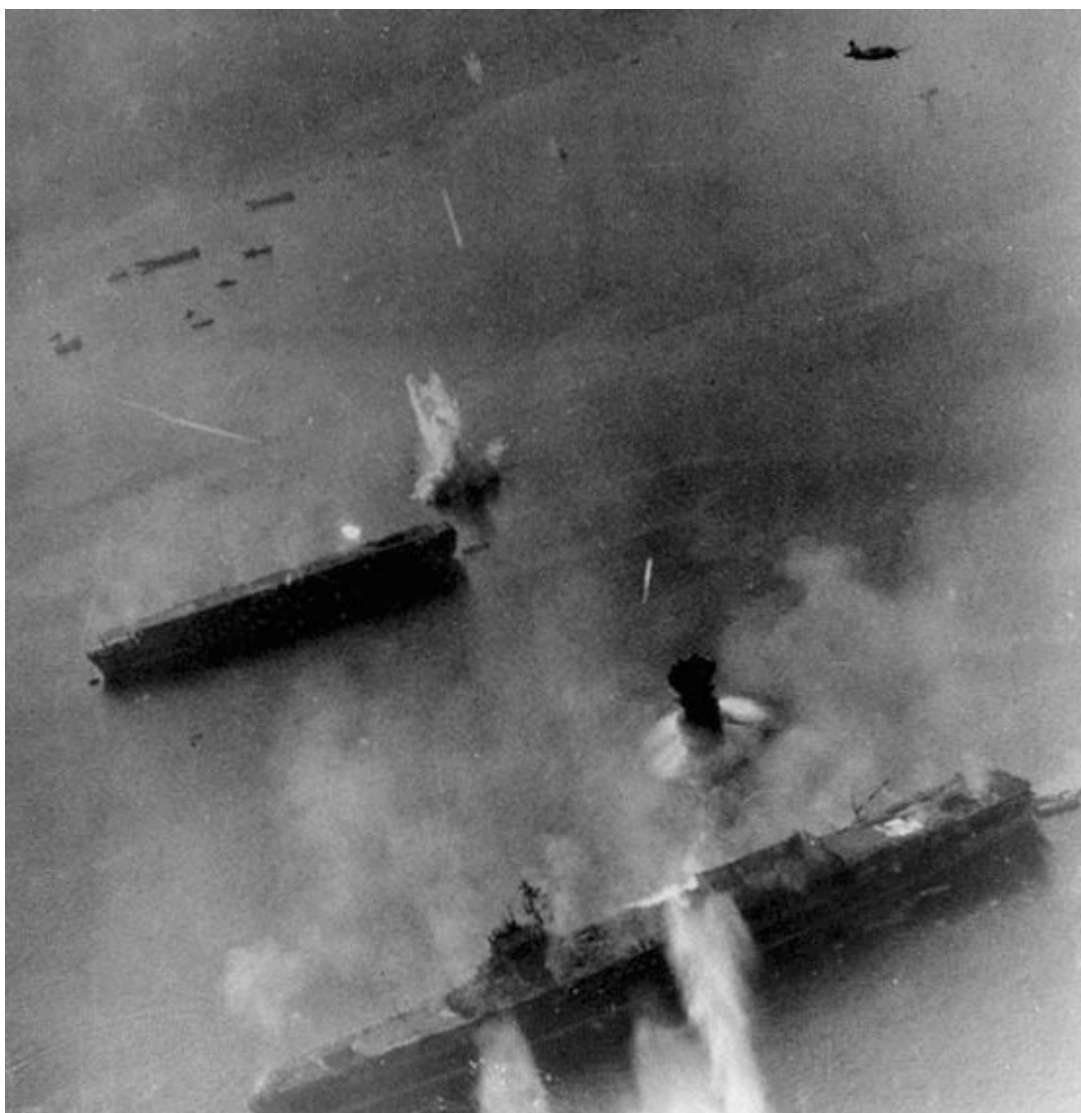


El Unryu recibe dos impactos de torpedo, el 1 afecta a la sala de calderas y a la alimentación de agua de calderas lo que provoca una inundación y la parada de la caldera nº 8 que hace que la velocidad del portaaviones se reduzca considerablemente. Cuando los encargados del control de daños tenían la situación controlada y ya habían conseguido poner en marcha la caldera, un segundo torpedo explota también a estribor y por la parte de proa del puente, justo debajo del ascensor, lo que provoca fugas de gases de combustible y otro incendio; el Unryu llevaba un cargamento de 30 aviones suicidas Yokosuka MXY7 Okha. Al incendio suceden una serie de terribles explosiones que destruyen al portaaviones.

El 20 de Diciembre de 1944 el **Amagi** se convierte en el buque insignia del 1er. Koku Sentai mientras realiza unos ejercicios de ataque con torpedos aéreos donde sirve de blanco.

El 10 de Febrero el 1er. Koku Sentai queda disuelto, el **Katsuragi** es adscrito a la Rengo Kantai mientras el **Amagi** entra en dique seco en Kure.

El 19 de Marzo de 1945 el **Katsuragi** es alcanzado por 2 cohetes y fallado por poco por otros 5, causando averías moderadas cuando se encontraba fondeado en Kure junto al **Kaiyo**. El **Amagi** es alcanzado ligeramente en Kure el 24 de Marzo de 1945 mientras estaba fondeado cerca del **Haruna**.



El **Amagi** bajo ataque el 24 de marzo de 1945

Ambos buques permanecen inactivos desde el 25 de marzo de 1945 en Kure y les son aplicados diferentes esquemas de camuflaje. Parte del personal de ambos buques son transferidos al **Yamato** antes de su última partida.

Gran Raid de Kure

Los días 24 y 28 de Julio de 1945 la base de Kure es severamente atacada por los aviones de la TF38. El **Amagi** sufre el día 24 de Julio el impacto cercano de una bomba que le provoca una vía de agua que le escora a babor. Poco después es alcanzado por otras dos bombas en la cubierta de vuelo. Unos minutos después es alcanzado por un cohete de 5" y varios otros le fallan por poco, pero las esquirlas provocan agujeros en el casco que le provocan nuevas inundaciones. Las inundaciones continúan lentamente durante los días 25, 26 y 27, y cuando el día 28 es de nuevo alcanzado por 2 bombas que lo rematan, el **Amagi** termina por posarse de babor en el fondo del puerto y así permanece hasta el final de la guerra.



IJN *Amagi* posado de babor y completamente desartillado.

El **Katsuragi** escapa al ataque del día 24 de Julio con ligeros daños, una bomba cae cerca del casco matando algunos artilleros antiaéreos. El fenomenal trabajo de camuflaje hace que pase casi desapercibido.

Durante el ataque del día 28 también consigue casi pasar desapercibido, pero resulta alcanzado en el segundo ataque del día por una bomba, presumiblemente de 2.000 libras, que causa un enorme daño en el hangar.

El **Katsuragi** permanece sin reparar el resto de la guerra. El 23 de Noviembre de 1945 empiezan los trabajos de reparación del buque para poder realizar misiones de repatriación. La primera misión empieza el día 18 de Diciembre de 1945 desde Japón a Australia vía Rabaul. Finalmente en Abril de 1946 queda decomisionado y el 22 de Diciembre de 1946 empiezan los trabajos de desguaze que terminarían en Noviembre de 1947.

Características Técnicas

Unryu (1944)

Arsenal de Yokosuka

Puesta en Gradas: 1 de Agosto de 1942

Botadura: 25 de Septiembre de 1943

Alistamiento: 6 de Agosto de 1944

Amagi (1944)

Astilleros de Mitsubishi de Nagasaki

Puesta en Gradas: 1 de Octubre de 1942

Botadura: 15 de Octubre de 1943

Alistamiento: 10 de Agosto de 1944

Katsuragi (1944)

Arsenal de Kure

Puesta en Gradas: 8 de Diciembre de 1942

Botadura: 19 de Enero de 1944

Alistamiento: 15 de Octubre de 1944

*Desplazamiento estándar: Unryu 17.150 tns
Amagi 17.460 tns
Katsuragi 17.260 tns*

*Desplazamiento máximo: Unryu 22.400 tns
Amagi 22.800 tns
Katsuragi 22.534 tns*

Eslora: 227,4 mts

Manga: 22 mts

Calado: Unryu, Amagi 7,85 mts

Katsuragi 7,76 mts

Potencia: Unryu, Amagi 152.000 hp a 4 ejes

Katsuragi 104.000 hp a 4 ejes

Velocidad máxima: Unryu, Amagi 34 nudos

Katsuragi 32 nudos

Autonomía: 8.000 millas a 18 nudos

Protección: Cintura (máquinas) 25mm, (pañoles) 150mm

Cubierta (máquinas) 25mm, (pañoles) 55mm

Armamento: Unryu 12x127/40mm A/A, 51x25mm

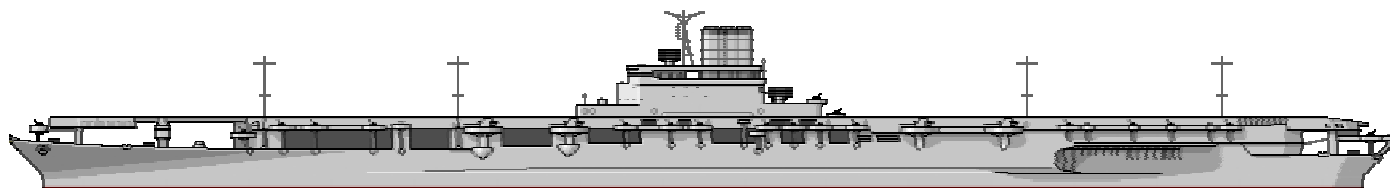
Amagi, Katsuragi (1945) 12x127/40mm A/A, 89x25mm

Grupo Aéreo: Unryu, Amagi (65 aviones máximo)

Katsuragi (64 aviones máximo)

Nunca embarcaron avión alguno

IJN SHINANO, provincia cuya capital es Nagano, también es el río más largo de Japón.



El IJN **Shinano** visto de babor, se observa claramente que en sus inicios era la tercera unidad "**Yamato**".

El Plan "Maru Yon" de 1939 preveía el aumento en 2 unidades más la clase de acorazados "**Yamato**". Se trataba del **Shinano** y un cuarto casco que solo recibió el **nº 111** de construcción. El **Shinano** utilizó las gradas construidas ex profeso en Yokosuka para construir una unidad tan monstruosa, mientras que al **nº 111** se le colocó la quilla en las mismas gradas que vieron nacer el **Yamato** en Kure.

Ambas unidades recibieron su quillas en 1940, **Shinano** en Mayo y **nº 111** en Noviembre, pero el desastre de Midway cambió para siempre los planos de ambas unidades. El "kai-Marú Go" decidió la conversión del **Shinano** en una monstruosa unidad portaaviones, sin grupo aéreo propio al principio, y se canceló para siempre la construcción del **nº 111**, cuyas planchas ya colocadas servirían para terminar el **Shinano**, segundo y último portaaviones Japonés que contaría con una cubierta de vuelo acorazada. Esta cubierta de vuelo fue construida en "capas" de cemento, caucho y serrín, una versión "primitiva" de los modernos blindajes de metal, cerámica y plástico.



Dibujo de estribor del IJN **Shinano**

Los trabajos en el **Shinano** se retomaron ese verano cuando los planos estuvieron modificados y prosiguieron a su ritmo hasta su botadura el 8 de Octubre de 1944, botadura que no estuvo exenta de incidentes. Cuando se inundó el dique donde se encontraba el casco algunos puntales de carga que lo mantenían al aire en la parte de proa cedieron y la proa golpeó el suelo de hormigón destruyendo el compartimiento del hidrófono de proa. A pesar de ello el buque terminó por adrizarse y fue remolcado fuera del dique donde se terminarían los últimos trabajos de construcción. El **Shinano** se convertía así en el portaaviones más pesado construido en la 2GM, y no fue superado hasta la botadura de los portaaviones clase "**Forrestal**" de la US Navy en 1955.

El **Shinano** tenía buena parte del casco terminado cuando se decidió su transformación, pero se cambiaron los grosores de algunos blindajes para aliviar su desplazamiento a cambio de colocar unos mayores depósitos de combustible de aviación, almacenes de recambios y unos talleres inmensos. En su principal misión servía como

buque taller de aviones y de aprovisionamiento de la flota de portaaviones. Operando en la retaguardia de estos podía recibir los aviones dañados en combate, aliviando carga de trabajo a los sufridos operarios de los hangares de las unidades de combate. Pero finalmente se optó por dotarlo de unos 40 aparatos propios -aparatos que nunca recibió- para su protección directa y del grupo que lo acompañase.

El **Shinano** quedó fondeado en Yokosuka mientras los trabajadores del arsenal de la Armada continuaban sus trabajos, pero el 1 de Noviembre de 1944 un B-29 fotografió la zona para futuras operaciones de bombardeo, por lo que la Teikoku Kaigun decidió transferir los trabajos finales al Arsenal de Kure, enviando al **Shinano** acompañado de la 17ª División de Destruyores.



Una de las escasas fotografías del IJN **Shinano** fondeado en Yokosuka, Noviembre de 1944.

El 11 de Noviembre de 1944 el **Shinano** empieza unas pruebas de mar para comprobar que puede dirigirse por sus propios medios hasta Kure y el 19 de Noviembre de 1944 es alistado para la Armada con graves deficiencias en su interior, sobre todo lo que correspondía a la compartimentación estanca y a la mayoría de bombas de achique de los compartimientos internos.

El 28 de Noviembre el **Shinano** es cargado con 50 “Ohka” y sus pilotos y 6 lanchas suicidas “**Shinyo**”. A bordo suben unos 300 trabajadores civiles del Arsenal de Yokosuka para continuar los trabajos durante la travesía y una vez arribados a Kure. Finalmente el **Shinano** parte hacia su destino a las 1330.

A las 0310 del 29 de Noviembre a 100 millas de Omae-zaki el **USS Archerfish** consigue torpedearlo con una salva completa de torpedos, algunas fuentes solo indican 4 impactos, todos ellos a estribor. Al principio el **Shinano** consigue alejarse de la zona a 11 nudos, pero una compartimentación estanca interior casi inexistente provoca que las inundaciones se conviertan en un peligro inminente. El capitán del **Shinano**, capitán de navío Toshio Abe, decide contrainundar algunos espacios de babor para corregir la escora del buque.

A las 0745 del 29 de Noviembre el suministro de agua para las calderas empieza a fallar y el buque queda al garete en pocos minutos. Entonces se decide remolcarlo e intentar embarrancarlo en las playas del cabo Ushio. Los destructores **Hamakaze** e **Isokaze** intentan tomarlo a remolque, pero la tensión sobre los cabos es tan grande que amenaza con romperlos, solo se puede navegar a 3 nudos y a esa velocidad no existen grandes esperanzas de salvarlo. Mientras tanto las inundaciones continúan avanzando y el buque escora peligrosamente hacia estribor. Por fin a las 1015 el capitán ordena su abandono y el destructor **Yukikaze** se le abarboa para recoger a la tripulación y los trabajadores civiles.

A las 1055 el portaaviones da la banda a estribor y el **Yukikaze** debe alejarse rápidamente para evitar ser succionado por el **Shinano** al hundirse. 1.435 tripulantes y trabajadores del Arsenal de Yokosuka se hunden con el derrelicto. Solo hay 1.080 supervivientes (incluidos 3 pilotos de las “Ohka” y 33 trabajadores civiles) los cuales arriban a Kure el 30 de Noviembre de 1944.

Características Técnicas

SHINANO (1940)

Arsenal de Yokosuka

Puesta en Gradas: 4 de Mayo de 1940

Desplazamiento estándar: 62.315 tns

Desplazamiento máximo: 69.990 tns

Eslora: 263 mts

Manga: 36,9 mts

Calado: 10,4 mts

Potencia: 150.000 hp a 4 ejes

Velocidad máxima: 27 nudos

Autonomía: 7.200 millas a 16 nudos

Protección: cintura 410mm

cubierta 230mm (max.)

barbetas 546mm

torres 650mm (frontal)

puente 500mm

*Armamento: 9x460/45mm, 12x155/60mm, 12x127/45mm,
24x25mm, 4x13,2mm*

Grupo Aéreo: 7 aparatos de observación y búsqueda.

SHINANO (1944)

Arsenal de Yokosuka

Botadura: 8 de Octubre de 1944

Alistamiento: 19 de Noviembre de 1944

Desplazamiento: 62.000 tns

Desplazamiento máximo: 71.890 tns

Eslora: 266 mts

Manga: 36,3 mts

Calado: 10,3 mts

Potencia: 150.000 hp a 4 ejes

Velocidad máxima: 27 nudos

Autonomía: 10.000 millas a 18 nudos

Protección: cintura 200mm

cubierta de vuelo 100mm

cubierta hangar 190mm

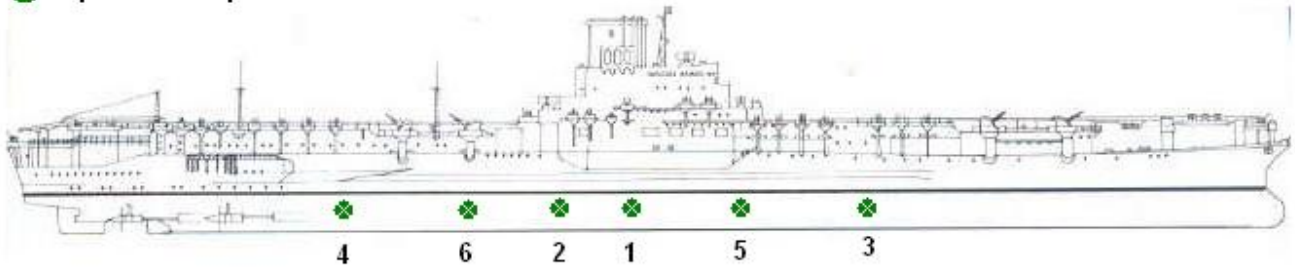
Armamento: 16x127/45mm, 145x25mm, 12 lanzacohetes de 28 tubos de 120mm.

Grupo Aéreo: (47 aparatos máximos)

No embarcó nunca ningún avión.

Fin del Shinano

✖ Impacto de torpedo en estribor



El Shinano recibe el impacto de 6 torpedos en el centro; los desperfectos son enormes, pero además la falta de compuertas que cierran los compartimentos estancos, van permitiendo que el barco se vaya inundando a todo lo largo en su lado de estribor. Para compensar la escora que, paulatinamente va acrecentándose, el comandante ordena la inundación de los tanques de babor, la medida no es suficiente porque por estribor sigue entrando agua, el buque pierde velocidad por fallos en las calderas y sistemas de propulsión, al tiempo que la inundación aumenta por paradas de las bombas de achique. Por fin y ya sin posibilidades de conseguir mantenerlo a flote, se ordena el abandono del buque éste se hunde de popa después de recostarse sobre su castigado costado