EMBOSCADA Y MUERTE DEL ALMIRANTE YAMAMOTO

BREVE HISTORIA DEL PERSONAJE

Nacido **Isoroku Takano** el 4 de abril de 1.884 era hijo de un samurái (guerrero) venido a menos, profesor de colegio y muy aficionado a las cosas del mar. Debe su nombre de Isoroku a que cuando él nació su padre contaba con 56 años (isoroku significa 56 en japonés). En su infancia aprendió el idioma inglés de un misionero cristiano norteamericano. En 1.901, a los 16 años ingresó en la Academia Naval de la Armada Imperial Japonesa, academia que seguía el modelo disciplinario, muy duro, de la Royal Navy inglesa. Se graduó en 1.904, saliendo entre los primeros de su promoción. Fue combatiente en la guerra ruso-japonesa (1.904-1.905) a bordo del crucero NISSHIN. Esa guerra la ganaron los japoneses, pero en ella Isoroku perdió dos dedos de la mano derecha.

Foto tomada el mismo día en que murió Yamamoto. Su última foto

En 1.916 falleció repentinamente su padre, por lo que, siguiendo la milenaria tradición japonesa, al quedarse huérfano, fue adoptado por otra familia samurai, llamada **Yamamoto**. Desde entonces adoptó ese apellido, pasando a llamarse **Isoroku Yamamoto** hasta el fin de sus días.

Casado en 1.918, tuvo cuatro hijos, dos varones y dos hembras. Debido a su excepcional expediente profesional, unido a sus buenos conocimientos del idioma inglés, fue comisionado por la Marina Imperial para efectuar un curso de tres años en la prestigiosa universidad privada de Harvard, en Cambridge, Masachusset, en donde permaneció desde 1.919 a 1.921. Además de completar su formación en Harvard, perfeccionó su inglés e hizo muchos buenos amigos norteamericanos que le enseñaron a jugar al póker. Con su gran inteligencia aprendió rápido y se incluyó en el grupo de universitarios de la facultad de económicas con los que jugaba en ratos libres y por las noches. Yamamoto, de cabeza rápida y lógica, buen conocedor de los jugadores que le habían enseñado, siendo él un jugador muy imaginativo y perspicaz, solía ganar casi siempre, con lo que consiguió ganar una buena cantidad de dinero, que se guardó para sus vacaciones de verano. También le enseñaron- y también aprendió muy rápidamente la "filosofía", para apostar a la ruleta. Con ese dinero recorrió los EEUU haciendo autostop. En esos viajes no dejó de visitar ninguna base naval, o establecimiento naval de los EEUU. Aprendió así muchas cosas de los marinos norteamericanos.

A su regreso a Japón llevaba una idea muy clara del enorme potencial industrial con que contaban los EEUU, especialmente después de haber visitado gran cantidad de instalaciones navales norteamericanas. Yamamoto constató allí, en los EEUU, un incipiente movimiento en pro del nacimiento de la aviación naval. Fue ese un hecho que le impactó sobremanera e influyó en él durante toda su vida. Estamos hablando a tan solo una quincena de años del primer vuelo de los hermanos Wright.

En 1.915, antes de conocer los EEUU siendo marino de guerra profesional de cierto prestigio, fue entrevistado en su patria por un periodista que le preguntó qué buque de guerra, en su opinión, era el más importante, a lo que Yamamoto le respondió que "aquel que fuera capaz de llevar aviones".

Tras su regreso a Japón ascendió a capitán en junio de 1923 y comunicó a sus superiores la necesidad de que Japón se involucrase en los portaaviones, la mejor arma en su opinión, del futuro de la marina de guerra, pues apoyándose en su reciente experiencia en los EEUU, Yamamoto veía el mejor porvenir para tener una potente armada imperial. El alto mando naval japonés aceptó su sugerencia y comenzó una época dorada para la aviación naval japonesa.

En julio de 1923 fue requerido por el vicealmirante Kenji Ide, como su ayudante y traductor en un viaje de ocho meses -de julio de 1923 a marzo de 1924- por todo el mundo, para recabar información naval en muchos países.

En esa situación cuando visitaron el Mediterráneo, al llegar a Mónaco Yamamoto (como hemos dicho, gran aficionado a los juegos de azar, especialmente a la ruleta, visitó el casino y, buen conocedor de los sistemas de

juego, aplicando sus técnicas ganó una gran cantidad de dinero. La prensa local de ese día publicó que un oficial japonés estuvo a punto de cerrar el casino.

En 1.925 Yamamoto fue destinado, como agregado naval, a la embajada de Japón en Washington. De sus cinco años de destino en los EEUU, en esta segunda estancia, aprendió muchas cosas de la vida de los norteamericanos, pues también hizo buenos amigos entre los marinos de la Navy. Cuando regresó a su patria, llevaba un innegable buen conocimiento y admiración por el modernismo de la vida americana comparada con la japonesa, además de un gran conocimiento del país, pues se dedicó a viajar a lo largo y ancho de él en muchas ocasiones.

Después de pasar brevemente por el mando de un crucero y del portaaviones AKAGI-"castillo rojo" en japonés- fue ascendido a Almirante en 1.930, a los 46 años de edad. En ese año 1930, asistió a la Conferencia Naval de Londres representando a Japón y consiguió mejorar el tonelaje "autorizado" que había sido fijado en el tratado de Washington (consiguió autorización para 52.000 toneladas para sus submarinos, igual cantidad que Inglaterra y los EEUU, vencedores de la primera guerra mundial, para los suyos). Esto se hizo para evitar que los vencidos -Japón entre ellos- no se involucraran en otra carrera armamentista y causaran otra guerra.

Antes Yamamoto había sido director de la escuela aeronaval japonesa y se había hecho piloto, aunque no voló demasiado como tal. En 1.931 comenzó la invasión japonesa de Manchuria, invasión que duró hasta finalizar la SGM. Y en 1.939 se produjo la invasión de Polonia por los nazis dando lugar a la **segunda guerra mundial**.

Y ya en esta guerra se realizó el traidor golpe de mano con el ataque a Pearl Harbor el domingo 7 de diciembre de 1.941, concebido y dirigido por Yamamoto, que produjo un gran descalabro a la Navy, pero que afortunadamente no afectó a ninguno de los portaaviones, pues no estaban en Pearl Harbor cuando se produjo el ominoso ataque.

Pearl Harbor fue el golpe feliz que aupó a la fama a Yamamoto y el principio de una expansión rapidísima de los nipones por todo el Pacífico, pues cayeron Birmania, Filipinas, Malasia, Hong Kong, y muchísimas islas salpicadas por todo el Pacífico…Hasta que llegó un punto de inflexión llamado "batalla de Midway" en la que Yamamoto, cuya obsesión de destruir a todo trance el poderío de los portaaviones americanos, le llevó a enfrentarse con ellos en Midway y perdió cuatro de sus mejores portaaviones -de un total de ocho- con todos los aviones de dotación de cada uno de ellos, mientras que los americanos sólo perdieron uno.

En Midway terminó el expansionismo nipón, al que no le quedó más remedio que pasar de ser el atacante, a cambiar por el de defenderse como podía del arrreón norteamericano que, con su vigorosa industria de guerra -bien conocida por cierto por Yamamoto- y la alta moral de todo el pueblo norteamericano, producía material de guerra a un ritmo impresionante para dar y tomar.

Desde agosto de 1.942 a febrero de 1.943 se produjo la sangrienta "batalla de Guadalcanal", en el archipiélago de las Salomón -en inglés Solomon-. En Guadalcanal desalojaron a los nipones que ofrecieron una gran resistencia. En esa resistencia los japoneses perdieron 55.000 hombres. Tras esta reconquista vendrían otras muchas más, como las Islas Aleutianas, las Marshall, Okinawa etc. etc., pero nos quedamos aquí en abril de 1.943 porque fue cuando se produjo el hecho que revolucionó sorpresivamente a los

SERVICIOS DE CONTRA INTELIGENCIA NORTEAMERICANOS

Tras la conquista de la parte sur de la isla de Guadalcanal -la mayor del archipiélago Salomón- los norteamericanos construyeron allí una base aérea llamada "Campo Henderson" en la que la USAF -United States Army Air Force, precursora de la actual USAF- estableció varios escuadrones de bombarderos con los que hostigaban a los japoneses.

El almirantazgo japonés, con Yamamoto a la cabeza, seguía con la idea de intentar parar el imparable avance de la "reconquista norteamericana del Pacífico", pues desde la batalla de Midway- junio de 1.942- se habían cambiado los papeles y ahora los que empujaban eran los norteamericanos, mientras que los nipones jugaban a una triste "defensiva" en la que no hacían más que recular de isla en isla, y siempre perdiendo hombres y material.

Con esta situación llegamos al 13 de abril de 1.942, cuando se produjo un hecho muy importante que dio un vuelco a la historia. Los servicios de inteligencia americanos, los escuchas del "Campo Henderson", en Guadalcanal, interceptaron un mensaje japonés enormemente importante (otras tres estaciones norteamericanas más de su red de escuchas a lo largo y ancho del Pacífico, también interceptaron este mensaje) que, una vez descodificado, resultó ser nada menos que **la ruta a seguir por el almirante Yamamoto**, en una visita de inspección que iba a hacer a varias guarniciones japonesas en varias islas del norte de las Solomon -concretamente el mensaje citaba la base aérea japonesa nº 1, la nº 11 y la nº 26, que eran todas ellas escuadrillas aéreas de la aviación japonesa en la Isla Bougainville e islas adyacentes a ésta.

Como este territorio sobre el que iba a volar todavía no había sido conquistado por los americanos creía Yamamoto que, estando bajo control japonés, no debía preocuparse, por lo que consideró que no necesitaba ninguna medida extra de seguridad. Esa fue la razón por la que ese vuelo de inspección a sus tropas se realizaría sin ningún peligro.

La razón de esta visita por parte de Yamamoto era intentar elevar la moral de los combatientes japoneses, para iniciar una contraofensiva y recuperar tanto Guadalcanal como otro par de islas del archipiélago de las Solomon –las islas de Tulagi y de Florida- que eran fundamentales para, desde ellas, impedir los suministros que los aliados trataban de hacer llegar desde Australia y Nueva Zelanda.

El citado mensaje interceptado, para sorpresa de los norteamericanos, inexplicablemente desde el punto de vista de un servicio secreto "serio" -y el japonés se suponía que lo era- especificaba la ruta de inspección a estos lugares.

Además, contenía una detalladísima y exhaustiva información, descendiendo a detalles incomprensibles desde el punto de vista de profesionales de la seguridad, como las horas de despegue y aterrizaje en todos los lugares que visitaría, el aterrizaje en Buin, en la isla de Bougainville, los tipos de avión que usaría, los aviones de escolta y el tiempo de estancia en cada uno de ellos, además de otras consideraciones como horas del almuerzo y el tipo de recibimiento militar adecuado para recibir a Yamamoto. ¡¡El alto estado mayor americano no se lo podía creer!!

Cuando se descifró el mensaje se quedaron estupefactos, pues decía que el almirante japonés comenzaría su vuelo desde Rabaul -la gran base que tenían los japoneses en Nueva Bretaña- con destino a la isla de Ballalae primero, luego a la isla Shortland y finalmente a una unidad en el sur de la isla de Bougainville, para regresar de nuevo a Rabaul.

Tanto los japoneses como los americanos conocían el modo de actuar del almirante Yamamoto, pues era famoso por lo concienzudamente que actuaba en lo tocante a la puntualidad de las acciones en que tomaba parte, así como en lo que planificaba, por lo que vieron una magnífica oportunidad de poder interceptarle y derribarle.

EL TRISTEMENTE FAMOSO MENSAJE

Resumiendo, el mensaje decía que Yamamoto saldría a las 06:00 -hora local de Tokio- de Rabaul para llegar a la pequeña isla Ballalae - ballena - a las 08:00. Tras una corta estancia en ella llegaría a la isla Shortland", en un cazasubmarino, a las 08:40, en donde permanecerá hasta las 09:45 en que regresaría, en el mismo cazasubmarinos, a Ballalae. Llegará a las 10:30 a la isla de Ballalae y a las 11:00 despegará para dirigirse a la isla de Bougainville, a Buin, en donde esperaba aterrizar a las 11:10. En Buin estaba planificado un almuerzo con los componentes del 26 Escuadrón del Aire japonés. A las 14:00 tiene previsto el despegue de Buin para regresar a Rabaul en donde estima aterrizar a las 15:40. También especificaba el mensaje interceptado que el avión en que viajaría el almirante Yamamoto era un bombardero mediano, bimotor, Mitsubishi G4 -que en denominación norteamericana era llamado "Betty"- y que viajaría con una escolta de seis cazas "zero".

El detallado mensaje descodificado decía:

Para:
Comandante de la Base de la 1 Flotilla Aérea
Comandante de la Base de la 11 Flotilla Aérea

Comandante de la Base de la 26 Flotilla Aérea
Comandante del 958 Destacamento Aéreo
Comandante de la Unidad de Defensa de Ballalae

De:
Comandante en Jefe de la 8va Flota, Área de la Flota del Sureste.
Información:
Comandante en Jefe de la Flota Combinada

***El Comandante en Jefe de la Flota Combinada**, inspeccionará RXZ, RXE y RXP en "SETSUA" como sigue:*

Primero:
A las 06:00 sale de RR en "CHUKO", un bombardero mediano basado en tierra (con escolta de seis cazas)
A las 08:00 arribará a RXZ
A las 08:40 arribará a RXE en cazasubmarinos (el comandante de la 1ra Base hará los arreglos para aprestar el cazasubmarino).
A las 09:45 partirá de RXE en el mismo Cazasubmarinos.
A las 10:30 arribará a RXZ (En RXZ habrá un "Daihatsu" disponible y en RXE un motobote para el transporte.)
A las 11:00 partirá de RXZ en "Chuko".
A las 11:10 arribará a RXP
Almuerzo en el Cuartel general de la 1ra Base Aérea, ofrecido por el Comandante del 26 Escuadrón Aéreo y por Oficiales Superiores.
A las 14:00 partirá de RXP en "Chuko"
A las 15:40 arribará a RR

Segundo:
Cada unidad presentará el esbozo del plan general después del informe verbal sobre las condiciones actuales, los miembros de la unidad serán inspeccionados (será visitado el primer Hospital de Campo).

Tercero:
El oficial comandante de cada unidad deberá vestir el uniforme de desembarco con condecoraciones.

Cuarto:
En caso de mal tiempo, será pospuesto un día.
Fin del mensaje.

RR = Rabaul.
RXZ = isla Ballalae
RXE = isla Shortland
RXP = base aérea de Buin

Inmediatamente después de descifrar el mensaje -en esas fechas los americanos conocían las claves de la marina japonesa desde hacía ya bastante tiempo- fue inmediatamente reenviado **con prioridad de máxima urgencia** al estado mayor del almirante Nimitz, quien evaluó enseguida la gran oportunidad de eliminar al gran y peligroso estratega japonés.

Lo primero que tuvieron que hacer, vista la gran distancia que mediaba entre los lugares a efectuar el ataque y su base más próxima de Guadalcanal, fue verificar si disponía de aviones capaces, con suficiente alcance, para realizar la misión de atacar y destruir el objetivo y regresar, pues no todos los aviones disponían de esa gran autonomía.

El almirante Nimitz vio que, gracias a su eficacísimo servicio de inteligencia, le brindaba una gran ocasión de eliminar a una de las principales "cabezas pensantes" japonesas, causante además del infame y traicionero golpe de Pearl Harbor.

El almirante Nimitz, tras estudiar el itinerario a seguir, vio que los recursos propios -por los informes de su Estado Mayor- en el "Campo Henderson", en la isla de Guadalcanal, aportaban un par de escuadrones de cazas P-38 "lightning" que podrían ejecutar la misión, dotándolos de tanques auxiliares de combustible, eyectables, por lo que decidió llevar a cabo la misión, a la que en clave le puso el nombre de "venganza"

UN AVIÓN DE "CAZA" UN TANTO EXTRAÑO

El caza norteamericano P-38 "lightning"-relámpago- fue un avión fabricado por la compañía" Lockheed Aircraft Company", que en aquella época no pasaba de ser algo más que un taller mecánico algo grande y que en la actualidad está fusionada desde 1.995 con otro gigante aeronáutico, la "Martin Marietta". Esta fusión cristalizó en la actual compañía constructora de aviones militares "Lockheed Martin", que es el mayor contratista proveedor de armamento del gobierno de los EEUU. Como muestra de ello en el período 2008 a 2013 el gobierno de los EEU solicitó a la compañía Lockheed Martin contratos por valor de 232.000 millones de dólares.

Los militares de la USAAF, cuando hicieron el pedido, le pedían al constructor un caza con las siguientes prestaciones: al menos, una velocidad de 580 km/hora -313 nudos- y que fuera capaz de alcanzar los 20.000 pies de altitud -6.100 metros- en menos de 6 minutos.

En aquel entonces no existía en el planeta tierra ningún motor de aviación que diera la potencia solicitada por los aviadores del ejército americano, por lo que la Lockheed se decantó por un revolucionario proyecto de caza bimotor, lo que

estaba totalmente fuera de los parámetros al uso para el concepto de avión de caza.

Para complicar todavía más el tema, no diseñó un caza clásico, sino que proyectó un "extraño" caza bimotor y "bifuselaje". Para ello la Lockheed lo que hizo fue colocar dos fuselajes paralelos de un caza clásico y en el medio instaló la cabina del piloto, una auténtica burbuja de "plástico" elevada, que le proporcionaba al piloto una visibilidad como ningún otro avión de los existentes. Su diseño comenzó en 1.937 y tras varias pruebas voló por primera vez a principio de 1.939, año en que comenzó la SGM.

El comienzo de su vida operativa, con aquel tan extraño diseño, no auguraba nada bueno hasta que, tras corregirle los defectos que se iban encontrando en los sucesivos vuelos de prueba, resultó ser un magnífico caza, con un par de motores Allison V-1710, de doce cilindros y refrigerado por líquido. Dotado con la novedad de un "turbocompresor" que le proporcionaba un gran poder de ascenso, con lo que a grandes alturas le daba una velocidad extra que le hacía superior a los demás cazas conocidos.

Como todos los motores el Allison V-1710 inició su potencia con la serie A, que daba 1070 cv de potencia (fue el primer motor construido en norte américa que pasaba los 1000 cv). Pero como iban mejorando con el tiempo, llegó la serie D que ya daba 1250 cv y la serie G alcanzó los 2000 cv.

Una muestra de cómo corrigieron un defecto -las vibraciones que causaba el par motor- que encontraron en los primeros vuelos- fue subsanado montando las hélices con el giro una a derechas, en el motor derecho y la otra a izquierdas en el motor izquierdo, con lo que desapareció el problema.

Otro defecto que costó algunas vidas de pilotos fue el control de profundidad a altas velocidades: en picados prolongados, cuando se entablaba un combate se alcanzaban velocidades superiores a los 800 (432 nudos) y cerca de los 900 km/hora (486 nudos) y en esa condición, cuando el piloto quería sacar el avión de ese picado, el timón de profundidad no obedecía y el avión seguía hacia abajo hasta estrellarse. La solución para este problema sólo se corrigió cuando se construyó un túnel aerodinámico en 1.943 y allí vieron los ingenieros aeronáuticos que el problema radicaba en el propio diseño del avión, pues al alcanzar esas velocidades la comprensibilidad del aire sobre el timón de profundidad era tan grande que lo dejaba bloqueado y por mucha fuerza que hiciera el piloto sobre la palanca de mando, era insuficiente para vencer la grandísima presión que ejercía el aire sobre el timón de profundidad cuando el avión se acercaba a esas peligrosas velocidades.

P38 Lightning en vuelo, avión de caza bimotor, bifuselaje y bicola

Para corregirlo diseñaron unas aletas hidráulicas -alerones de recuperación- que actuaban automáticamente cuando se alcanzaban esas velocidades y rompía ese maléfico efecto de comprensibilidad en el timón de profundidad. Mientras duró ese tiempo en que no se conocía el motivo del problema, los pilotos del P-38 tuvieron que espabilarse y operar el avión, en combates con los japoneses, cuidándose mucho de no sobrepasar nunca los 820/830 Km/hora, (443/448 nudos) y si en pleno combate tenían la posibilidad de derribar al objetivo continuando su posición de picado detrás del blanco, pero la velocidad rozaba el peligroso límite expuesto, rompían el picado y abandonaban a su presa porque estaban jugándose su propia vida.

El armamento del P-38 eran 4 ametralladoras de 12,7 mm. con una cinta-cargador de 500 balas cada una de ellas y un poderoso cañón automático Hispano de 20mm con un cargador de 150 proyectiles. La novedad de este nuevo armamento también le daba otro plus sobre sus antecesores, pues iba colocado todo él, agrupado, en el morro del avión, en el centro, lo que le proporcionaba un alcance bastante mayor que el de las armas de los demás cazas, con lo que conseguían blancos hasta algo más de 1000 metros de distancia a él.

Lo tradicional en aquellos tiempos era que las ametralladoras de los cazas "clásicos" iban montadas en sus alas, con una inclinación hacia el centro de modo que la munición de ambas armas, derecha e izquierda, convergía a unos 300 ó 350 metros- lo que obligaba a los pilotos a acercarse al objetivo a esa distancia para asegurarse el derribo, con el consiguiente peligro de que al desintegrarse el blanco, algunas de sus piezas se las "comía " el atacante a alta velocidad, con el consiguiente peligro de "auto derribo". Este peligro desapareció en el P-38, pues al no tener el problema de la convergencia de sus potentes armas, disparaba "por derecho", en línea recta y podía hacer blanco a más de un kilómetro de distancia, con lo que disponía de un tiempo razonablemente seguro para evadir los restos del avión abatido.

P38 con los depósitos eyectables

Para aumentar su radio de acción la Lockheed diseñó unos depósitos de combustible eyectables, que colgaban a ambos lados de la cabina del piloto, como muestra la fotografía sobre estas líneas, lo que le permitía aumentar considerablemente su radio de acción. Por ello resultó ser un magnífico avión en las operaciones del Pacífico, aunque se utilizó en todos los teatros de la segunda guerra mundial en la que intervinieron los EEUU.

De hecho, el as de ases norteamericano, -el mayor "Dick", RICHARD BONG-, con 40 derribos, 38 de ellos los hizo con el P-38 "lighting". Otro insigne piloto que voló el P-38 fue Antoine de Saint Exupéry. Le derribaron en un P-38 y nunca más se supo de él. Para terminar con el tema de los depósitos eyectables, diremos que su función exclusiva era aumentar su autonomía. ¡Nada más! Por lo tanto, si entraba en combate aéreo con el enemigo debía lanzar sus depósitos antes de combatir, estuvieran llenos o vacíos. Con depósitos perdía un montón de performances, con lo que ganaba bastantes números para ser derribado por los oponentes.

Como en muchas ocasiones ocurre, lo nuevo es aceptado con las reservas que cada piloto le va adjudicando. La más importante era que asimilar el nombre "avión de caza", era sinónimo de una avión monomotor. Y como el P-38 era bimotor, no todos lo aceptaron con entusiasmo. Pues para convencer a algunos pilotos escépticos ante esta novedad del bimotor, se realizaron varios vuelos de prueba "con un motor parado y en bandera". El resultado fue que hacía "toneles" y otra figuras acrobáticas -no demasiado complicadas- sin problemas.

Cuando llegó el final de la segunda guerra mundial los EEUU se encontraron con miles de aviones P38 -se habían construido más de 10.000- que rápidamente se quedaron obsoletos a causa de la llegada de los cazas con motor a reacción. La mayoría de P-38 que estaban en territorio estadounidense cuando cesó la guerra, fueron vendidos al increíble precio de 1.200 dólares cada uno, con lo que muchos expilotos los compraron y popularizaron las famosas carreras aéreas del final de la década de los cuarenta. Cientos de P-38 que estaban en los diferentes campos de operaciones de Europa y del Pacífico fueron destruidos para la chatarra, pues el coste de repatriarlos era superior a su valor.

Regresamos ahora a nuestro tema, Yamamoto y su mensaje interceptado. Tras los pertinentes y urgentes contactos/consultas/discusiones/propuestas y contrapropuestas, los pros y contras con Washington -presidente Roosvelt y su altísimo gabinete de guerra-, se decidió montar a toda prisa una misión para tratar de interceptar y derribar el avión de Yamamoto.

Creían, además, que ahora que ya se habían encarrilado los americanos con las victorias del mar del Coral y especialmente la de Midway, si conseguían eliminar a Yamamoto dejaban al Japón sin su mejor y más peligroso estratega en la guerra naval. Pesó mucho la opinión generalizada de los muchos expertos consejeros "en la vida japonesa", con los que consultó Roosvelt y su Consejo de Guerra.

Uno de los oficiales de la inteligencia norteamericana, gran conocedor de las costumbres y vida de los japoneses escribió en su informe: "Yamamoto es muy importante para la marina japonesa, ya que su pérdida sería un gravísimo golpe para el espíritu de combate japonés."

Y también agregó: El almirante es un perfeccionista. Nuestro servicio de inteligencia insiste en remarcar la puntualidad del almirante. Todos sus actos los realiza con puntualidad, que exige a sus inferiores. Es necesario que nuestras fuerzas también sean puntuales a la hora de interceptarlo".

PREPARÁNDOSE PARA LA ACCIÓN

La noche del 17 al 18 de abril de 1.943 todo el personal de mantenimiento de aviones del campo Henderson la pasó preparando 18 aviones P-38, colocándoles los depósitos eyectables de combustible, repostándolos "a tope" mientras los armeros repasaban el pleno funcionamiento de las armas de cada avión y cargaban toda la munición necesaria.

Antes, al atardecer, el mayor Mitchell, jefe del grupo de ataque, realizó el "briefing" con todos los pilotos integrantes de la misión. (el briefing es la sesión informativa previa al vuelo, a la misión que se va a realizar, en la que se repasan cada uno de los puntos a cumplir y se aclaran todas las cuestiones y dudas que tengan que aclararse).

La formación de ataque estaba constituida por 18 aviones P-38, distribuidos en varias escuadrillas con las siguientes misiones: una escuadrilla de cuatro de ellos, al mando del capitán **Tomas Lanphier**, serían los encargados del cogollo de la misión, del derribo y la destrucción del bombardero japonés "Betty", denominación norteamericana del bombardero japonés Mitsubishi, en el que se suponía que volaba Yamamoto y el resto, al mando del mayor **John W. Mitchell**, que además era el jefe de toda la formación, iban como escolta de protección, pues preveían que los japoneses sacarían sus cazas "zero" en cuanto tuvieran noticias del ataque americano.

El mayor Mitchell era el comandante del 339 grupo de caza y escogió como jefe del grupo ejecutor del derribo al capitán Lanphier por su experiencia en combates reales, pues era el "as" (el grado de "as" se consigue cuando se ha derribado a cinco aviones enemigos, confirmados por al menos dos pilotos de su escuadrilla) que en aquellos momentos tenía más derribos entre todos los pilotos de Guadalcanal. Le acompañaban como integrantes de su escuadrilla los tenientes **Rex Barber, Lanahan y Joseph F. Moore,** todos ellos también con experiencia en combates aéreos con los japoneses.

En el briefing previo a la misión se especificó con toda claridad que el objetivo a batir se encontraría al norte de la isla de Bougainville, la isla de forma de violín más al norte, y que era crucial para alcanzar el éxito llegar al punto de reunión previsto con la mayor exactitud posible. Señalizado el teórico lugar de encuentro en los mapas de cada piloto se les explicó a todos ellos que la distancia a ese punto, desde su base de partida en "Campo Henderson", volando la ruta evasiva para no ser detectados por los japoneses, era aproximadamente de 800km, y que habría que volar bajo para evadir a los radares y posibles patrullas japonesas -debían volar al oeste de las islas japonesas a una distancia de por lo menos 50 millas. El vuelo sería a ras de agua, a no más de 50 pies de altura sobre el mar. Se harían algunas desviaciones de la ruta en zigzag, con lo que habría que volar una ruta que aumentaba la distancia como unos 100 km más.

Como la autonomía del P-38 era de 1.400 km, hubo que dotarles a todos ellos de los correspondientes tanques eyectables de combustible, con lo que con este combustible extra habían planificado la misión de esta forma: El vuelo de ida, con los grandes tramos sobre el mar y a muy baja cota, que consumiría mucho más que en vuelos a sus niveles habituales, más el consumo de los, **como máximo 12 a 15 minutos estimados del combate para derribar al objetivo,** más el consumo del vuelo de regreso a Guadalcanal. Estos cálculos estaban hechos sobre el supuesto de que la interceptación de su objetivo se efectuase en el punto previsto y a la hora programada de llegada de la formación de los japoneses.

El vuelo de aproximación al objetivo se haría en una "cómoda formación abierta" en cuanto a la separación entre aviones, pero a muy baja cota, en un suave zigzag, para evadir los posibles radares japoneses.

Las alturas de vuelo, al aproximarse a la zona de acción, al encontrarse con la formación japonesa, se establecieron en 6.000 metros -19685 pies- para los escoltas. Su misión era proteger a la escuadrilla del capitán Lanphier mientras este derribaba a Yamamoto pues esperaban, con toda lógica, que al menor indicio de ataque a Yamamoto despegarían de la gran base de Kahili, en la isla de Bougainville, los "zeros" japoneses, pues estaban estacionados en esa base más de cien de ellos, para repeler la agresión. Y la escuadrilla del capitán Lanphier debía mantenerse 3.000 metros -9850 pies- para efectuar el ataque a Yamamoto.

Los norteamericanos calcularon la ruta a seguir por los japoneses, con la velocidad de sus aviones, y con el cálculo de su propia ruta hallaron el punto teórico de interceptación y decidieron que el encuentro debía producirse a las 09:55, a unos 50 km. al norte de la isla de Bougainville -la isla en forma de violín- por lo que decidieron que el despegue de su fuerza de ataque debía producirse al amanecer del día 18 de abril de 1.943, a las 07:20 horas, un vuelo de 2:35 horas. Al avión del jefe del grupo de ataque, el del comandante Mitchell, se le incorporó una brújula marina especial, de más precisión que la del avión, para que se guiara por ella en el gran trecho que debían volar sobre el mar, sin referencias visuales geográficas de tierra.

EN VUELO

Como estaba previsto, a las 07:20 horas del 18 de abril se inició el despegue de la fuerza expedicionaria de los 18 cazas P-38 "lightning" de su base en la isla de Guadalcanal, en dirección al teórico punto de interceptación de los aviones japoneses.

Hubo un par de incidentes que modificaron levemente las cosas, pues a uno de los P-38, el del teniente Mc Lanahan, integrante de la escuadrilla con la misión de atacar al avión de Yamamoto, se le pinchó una de sus ruedas del tren principal de aterrizaje en la calle de rodadura mientras se dirigía hacia la cabecera de la pista de despegue y tuvo que abandonar la misión. Los demás despegaron en hora sin novedad, pero cuando el grupo llevaba una media hora de vuelo, otro de los los P-34, el del teniente Moore, también de la escuadrilla de ataque, comunicó al comandante Mitchel que las bombas de combustible de su avión no transferían el combustible de los tanques eyectables a los del avión.

El mayor Mitchell le ordenó que regresara a Campo Henderson y así lo hizo, de forma que tuvo, sobre la marcha, que ceder dos de sus pilotos de su escuadrilla para que reemplazasen a los dos pilotos del capitán Lanphier. Fueron los tenientes Raymond H. Hine y Besby F. Holmes que se incorporaran a la escuadrilla del capitán Lanphier, con lo que la fuerza de ataque quedó reconstruida con 16 aviones en vez de los 18 previstos. La ruta de acercamiento a su objetivo se diseñó en un rumbo inicial oeste, para alejarse de territorio bajo dominio japonés y luego volar con rumbo noroeste, dejando a su derecha todas las islas del archipiélago porque habían planificado que no volarían a menos de 50 millas de las costas de las islas ocupadas por los japoneses, para evitar ser detectados por algunos de los asentamientos japoneses.

Esta fase se hizo volando en cómoda formación abierta, pero a ras de agua, a 20/25 pies de altura sobre el mar (6/7 metros). Dicho así parece no tener mayor importancia, pero la realidad es que las dos horas y media largas que duró este tramo, para cubrir más de 800 kilómetros volando a ras del agua, requerían una atención especial a muchas cosas -que en vuelos normales a

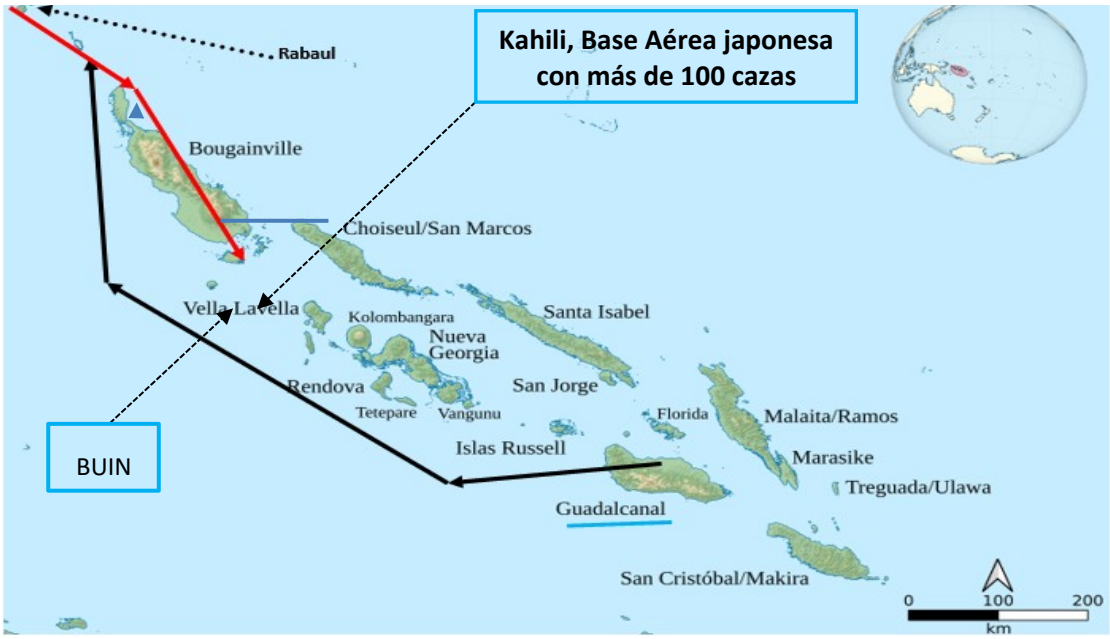
alturas más seguras en ese tipo de cómoda formación abierta no son tan estresantes, pues mantenerse en vuelo rasante a un máximo de 7 metros del agua requiere mucha concentración, con el consiguiente cansancio.

Además de mantener el control manual del avión a tan baja cota -nunca rebasar los 35 pies, (y bajo ninguna circunstancia subir a más de 50 pies) sino respetar los 20/25 pies de altura todo el tiempo- debían mantener el contacto visual con sus compañeros de formación, más vigilar que el rumbo que marcaba el líder no difería demasiado con el de sus instrumentos de navegación.

Y no sólo eso, sino que también debían vigilar el consumo de combustible -que a esa cota de vuelo era considerablemente mayor y que estaba contemplado ya en los cálculos del consumo- con lo que tenían que ajustar la "mezcla" de los motores en un punto en que, sin que rateasen los motores, gastasen el mínimo posible.

Y todo ello sin dejar de estar atentos a no perder la formación, pues no había ninguna referencia exterior, todo era mar abierto, sin horizonte y sin ninguna tierra a la vista, hasta el final del trayecto, y asegurar la navegación para no desviarse del objetivo, pues en 1.943 ni existía el GPS ni la navegación inercial ni por satélites. Era un vuelo largo basado exclusivamente en coordinar adecuadamente la velocidad y el tiempo con los rumbos de los tramos, para llegar a un punto predeterminado -el de la interceptación del objetivo- sin ninguna referencia geográfica hasta el tramo final que avistaba la isla de Bougainville.

Todo lo dicho más mantener un absoluto "silencio radio" para evitar ser detectado por las escuchas japonesas, hacía que los pilotos debían mantener más tensión y esto producía un mayor cansancio. La previsión meteorológica había anunciado un día claro y luminoso, como así resultó. Solo que, para mejorarlo, el día venía también amenizado con un sol de justicia cayéndoles a plomo sobre las preciosas cabinas del P38 (recordamos que eran unas auténticas burbujas transparentes de "plástico") que ni disponían de aire acondicionado ni estaban previstas para volar tan bajo durante tanto tiempo, con lo que los monos de vuelo de los pilotos, al cabo de esas dos horas largas, fabricaron una buena ración de sudores, producto del excesivo calor solar, porque se humedecieron en exceso.



Zona en donde se desarrolló la operación del derribo del almirante Yamamoto, con las rutas de los protagonistas. La ruta roja es la de la formación que llevaba al almirante Yamamoto, que había despegado de Rabaul -en Nueva Guinea- y que está fuera del mapa. La ruta negra es la que volaron los aviones P-38 hasta el punto de encuentro con la formación del almirante Yamamoto. La flecha roja apunta a una isla al sur de Bouganville, la isla Ballalae que era su primer punto de inspección por el almirante Yamamoto y a la que jamás llegó. Se puede apreciar la forma de violín de la isla.

El P38 no tenía la posibilidad de abrir en vuelo un poco la cabina, como otros cazas. Es decir, no fue ningún vuelo triunfal ni ningún camino de rosas el acercamiento. Sobra advertir que desde que abandonaron el área de Guadalcanal, se mantuvo un estricto silencio radio para no delatarse ante los nipones.

En estas condiciones alcanzaron sin mayor novedad el punto en el que debía abandonar la baja cota para ascender a sus posiciones de combate; el grupo de protección del mayor Mitchell ascendió con sus 12 aviones a 6.000 metros (unos 19700 pies) y la formación del capitán Lanphier subió con sus cuatro aviones a los 3.000 metros establecidos, unos 10.000 pies escasos, y allí esperaron el momento de que aparecieran los aviones japoneses. El ascenso fue, por un lado, un respiro pues el abandonar el largo vuelo rasante para ascender a niveles "normales" supuso un gran alivio de la tensión mantenida a baja cota, y un respiro para sus sudorosos cuerpos, pero por otro lado entraron inmediatamente en ese estado de estrés previo al comienzo de entrar en combate aéreo.

Al alcanzar sus alturas asignadas todos los pilotos hicieron la comprobación de su armamento, antes de entrar en combate, y comenzó la fase de "vigilancia

exterior visual": Se trataba de detectar a la formación enemiga, pues eran ya casi las 09:53, muy próximos a la hora estimada de la interceptación de su objetivo. Sólo quedaba esperar a que apareciera para iniciar

EL ATAQUE

En ese momento uno de los pilotos del grupo del mayor Mitchell -Douglas S. Cunning- rompió el silencio radio y transmitió: "bandidos arriba a las diez". En efecto era la formación de Yamamoto que, fiel a su proverbial puntualidad cumplía con su plan de vuelo y volaba a unos cuatro mil pies por encima de los americanos, (unos 1200 metros)

Los japoneses ya habían iniciado el descenso y avanzaban en formación en V y, al parecer, no habían avistado todavía a la formación americana. Pasaron un par de minutos y, de repente, los "zeros" japoneses de la escolta de Yamamoto advirtieron el peligro y se lanzaron en picado contra la formación de los americanos. Estos, preparados como estaban, se deshicieron de sus tanques auxiliares de combustible, vacíos ya (tenían una capacidad de 300 galones de combustible cada uno, unos 1135 litros), y se dispusieron para el combate.

Sólo dos P38, el del teniente Hine, y el del teniente Holmes cuando activaron el dispositivo de suelta de los tanques eyectables, no obtuvieron éxito, pues en vez de desprenderse continuaron en su sitio. Ambos pilotos realizaron varias maniobras bruscas para ver si conseguían eyectar los tanques, pero ninguno de ellos fue capaz de deshacerse de aquellos tanques, y ello a pesar de las fuertes y bruscas sacudidas a las que ambos pilotos sometieron a sus aviones para lograr lanzar sus tanques. Desgraciadamente el mecanismo de desenganche definitivamente se salió con la suya en esos dos aviones y no actuó, por lo que tanto Hine como Holmes abandonaron la formación y se quedaron orbitando sobre la costa de la isla de Bougainille (ya hemos dicho que con los tanques de combustible el P38 pierde muchas de sus performances, por lo que no es apto para entablar combate).

COMIENZA EL COMBATE AÉREO

La primera sorpresa agradable del mayor Mitchell fue comprobar que aquello que, al principio, era como tener que buscar una aguja en un pajar había salido bien, pues toparse con su objetivo, a la primera, en el lugar y a la hora prevista se había cumplido felizmente y la otra sorpresa, no tan agradable, fue comprobar que en la formación japonesa aparecían dos bombarderos "Betty", en vez de uno como decía el mensaje interceptado.

El Mitsubishi G4M1 en el que volaba el almirante Yamamoto con su ayudante de campo el comandante Ishizaki, iba pilotado por Takeo Koyani. Le acompañaban también el vicealmirante Kitamura y el contraalmirante Takata, que era el médico personal de Yamamoto. En el otro "Betty" volaba el almirante Matome Ugaki, su jefe de Estado Mayor, con su ayudante.

Mientras los cazas de Mitchell mantenían su altitud de 6.000 metros - 19685 pies- vigilando y expectantes siempre a que los "zeros" de la base de Kahili acudieran en defensa de su almirante, la escuadrilla de Lanphier vio como los "zeros" escolta de Yamamoto, iniciaron un picado contra ellos, mientras el bombardero que hacía de guía de la formación -en el que iba Yamamoto- inició un picado en suave viraje tratando de abandonar aquella zona de combate, vamos que inicio una clara huida hacia la zona selvática de la isla. Por lo que concierne al otro "Betty" se lanzó contra la formación de Lanphier haciéndoles frente.

Lanphier se centró en hacerse con el primero de los "Betty", el que había iniciado la huida en un claro picado contra el suelo. Siguiéndole pronto se situó en una buena posición, detrás de la cola del bombardero, pues su velocidad era muy superior a la del bombardero, pero fue advertido por la radio de uno de sus P38 de escolta, de que también él -Lanphier- llevaba tres "zeros" japoneses a su cola tras él, con lo que interrumpió su picado con un tirón que colocó su "lightning" en un ascenso casi vertical, lo que le llevó a casi cruzarse con uno de los Zeros perseguidores. Con la adrenalina a tope aprovechó para rociarlo con un par de ráfagas de sus ametralladoras, aunque no vio si lo derribó o no.

Como esta maniobra le había distraído de seguir a su objetivo, inmediatamente quiso volver a la realidad de su misión para, de nuevo, intentar localizar al Betty que, momentáneamente, había perdido. Para ello hizo un rápido barrido visual y en él vio fugazmente como el teniente Barber tenía trabajo con dos "zeros" con los que estaba enzarzado. Lanphier siguió intentando localizar a su presa, que había perdido, por lo que volvió a hacer otro barrido visual y entonces vio de pronto un reflejo abajo y hacia adelante que le llamó la atención, era el "Betty" que continuaba picando contra los altos árboles de la selva de Bougainville.

Inmediatamente puso rumbo a él aumentando la potencia de sus motores y descendiendo también a nivel de casi rozar los árboles, como lo iba haciendo su objetivo, el "Betty" de Yamamoto. De modo que, otra vez, logró colocarse detrás, en buena posición, y le disparó una larga ráfaga con sus ametralladoras y con el cañón.

Unos segundos después vio cómo se incendiaba y se paraba el motor derecho, incendio que se extendió rápidamente a su ala derecha, ala que a continuación se desprendió del avión y éste envuelto en humo y llamas se precipitó contra la selva. (la maniobra del Betty de Yamamoto era claramente evasiva, y quería

aprovecharse de la pintura verdosa de su avión para que fuera confundida con el verde de la selva y pasar inadvertido).

Lanphier continuó su vuelo rasante sobre la selva, zigzagueando para escapar de dos "zeros" que se le habían colocado a su cola, cuando de repente se encontró con que estaba sobrevolando las inmediaciones de la base japonesa de Kahili, en el sudeste de la isla Bougainville, en donde un gran número de "zeros" estaban despegando de ella. Esa mala noticia -la de haberse metido en la boca del lobo- necesitaba una rápida reacción, por lo que tomó entonces la sabia decisión de dirigirse mar adentro, conectar su compresor e iniciar un ascenso a máxima potencia contínua, con lo que con esta trepada espectacular que tenía el "lighting" se deshizo de los "zeros", incapaces de seguir el potente ascenso del P38.

Mientras esto sucedía los pilotos de la escuadrilla de Lanphier se habían hecho cargo del segundo "Betty", que también en franca huida había preferido meterse en el mar y volaba a ras de agua, tan bajo que sus hélices iban formando remolinos de agua que no hacían sino delatarle. En esa posición el teniente Holmes le derribó, ayudado por el teniente Hine, el que seguía sin poder deshacerse de sus tanques eyectables. Con los dos "Betty" derribados y confirmados por los pilotos participantes en la misión se inició el regreso a casa.

Bombardero medio Mitsubishi G4M japonés. Los norteamericanos le habían dado la denominación de "Betty"

LA VERSIÓN DE LANPHIER

Finalizando lo expuesto, me ha llegado la versión de esta misión hecha y publicada por un protagonista, el piloto Lanphier, en abril de 1967 en la revista

Selecciones de Reader`s Digest, páginas 116-126, con el título **"Yo derribé a Yamamoto".** Me limito a copiar y pegar.

Los aviones japoneses A6M -zeros- de escolta fueron los primeros en iniciar el combate picando sobre los P-38, mientras que Barber picaba contra el primer bombardero japonés que había iniciado un descenso hacia Bougainville, pero lo sobrepasó sin poder dispararle. El segundo bombardero japonés hizo una amplia maniobra primero, enfrentándose a los atacantes, y luego viró y se dirigió al océano, a ras de las olas.

A continuación, Lanphier intentó atacar al primer bombardero G4M1 -en el que iba Yamamoto-, pero uno de los cazas nipones lo comenzó a ametrallar, por lo que tuvo que usar su superior velocidad de ascenso para deshacerse de él haciendo una voltereta. En ese momento, al descender, vio que el bombardero de Yamamoto, al que él quería derribar descendía y se quedó a ras de la selva cerca de Punta Moulat, sobre la isla Bougainville.

Lanphier picó sobre el G4M1, ametrallándole en forma continuada. Por su parte Barber ya estaba encima nuevamente y también disparaba al avión. El G4M1 rozaba las copas de los árboles a máxima velocidad intentado escabullirse. El motor del ala derecha se incendió deteniéndose y a continuación parte del ala se le desprendió proyectando algunas piezas que golpearon a uno de los P-38 (el de Barber) y se abatió sobre la selva partiéndose en dos pedazos.

El aparato fue abatido en la posición 6°47'9.6"S 155°33'9.9"E a 6,2 km al norte de Tokuaka en la parte suroeste de la isla de Bougainville.

Holmes, que había vuelto con Hide -el piloto que no consiguió eyectar los depósitos auxiliares de combustible-, atacó al segundo bombardero que había descendido a ras del agua y lo abatió. Ugaki, Takimura y el piloto sobrevivieron con graves heridas. Holmes fue en ese momento derribado por un *Zero* pilotado por el as Shoichi Sugita. Usando la superior velocidad de ascensión, los P38 restantes se desembarazaron del resto de los Zeros y se dirigieron rumbo a casa.

EL REGRESO

Acabada y cumplida la misión, ya camino de casa, la principal preocupación -y la más grave- era **el combustible** que quedaba en los tanques de los aviones para llegar a su base de Campo Henderson. En general todos ellos, a causa del elevado gasto de combustible que se produjo en el combate aéreo, andaban bastante escasos de él.

Además de eso todos los aviones llevaban impactos de bala, de las armas japonesas, en sus fuselajes principalmente y en timones y alas. Haciendo recuento comprobaron que habían perdido al teniente Hine -uno de los que no habían logrado deshacerse de sus tanques eyectables- que fue derribado por uno de los ases japoneses de los "zeros" y que sus compañeros no dudaron en

que esta condición -la de tener que combatir con ellos puestos- influyó enormemente en la desigual lucha. El teniente Hine fue la única baja de los norteamericanos.

Cuando faltaban unos 100 kilómetros para llegar a Guadalcanal, Holme, cuyo avión iba consumiendo más que los otros debido al lastre que le proporcionaban los vacíos depósitos eyectables que no quisieron desprenderse, comunicó que sólo le quedaba combustible para no más de unos cuatro o cinco minutos por lo que el teniente D. Cunning se colocó en pareja de él y no se movió de su lado acompañándole hasta alcanzar las cercanas islas Rusell (más que islas son un atolón), que estaban a punto de sobrevolar (este atolón está a unos 50 km al norte de la isla de Guadalcanal).

Llegaron ambos a sobrevolar el atolón y falto ya de combustible se pararon los dos motores y Holme tuvo que efectuar allí un aterrizaje de emergencia con Cunning a su lado hasta que Holmes aterrizó sobre las panzas del P38. Entonces Holmes remontó el vuelo, dio una pasada y comprobó que Cunning había salido por su propio pie del avión y que éste no se había incendiado, y lo comunicó a la base de Campo Hendersón. Después se dirigió allí en donde aterrizó sin problemas.

Mitsubishi A6M "Zero", caza de largo alcance empleado por el Servicio Aéreo de la Armada Imperial Japonesa

CONTROL DE DAÑOS Y CELEBRACIONES

Con todos los aviones en el suelo -menos el derribado por los japoneses y el del atolón de las islas Rusell- el personal de mantenimiento en tierra observó en el avión del teniente Barber abundantes abolladuras en la parte inferior de sus dos fuselajes, producto de haber chocado con restos de algún avión enemigo derribado. Los mecánicos de tierra contaron más de cien impactos de balas enemigas en los fuselajes del avión del capitán Lanphier.

Cuando se aproximaban al campo Henderson, ocurrió que Lanphier, incapaz de disimular la enorme euforia al ver felizmente acabado su misión, rompió las

reglas del silencio radio y lanzó al aire un mensaje anunciando la muerte del almirante Yamamoto, derribado por él.

El Alto Mando Naval y el almirante Nimitz en particular, se pusieron furiosos temiendo que los japoneses se darían cuenta de que el código JN-25 era conocido por los estadounidenses. Tuvieron que inventar y difundir la historia de que unos vigías, en las islas cercanas, habían informado que vieron a Yamamoto embarcarse con un abundante séquito de despedida en el bombardero Mitsubishi. Y la cuestión debió funcionar porque los japoneses siguieron sin cambiar sus mensajes codificados con su habitual clave JN-25 hasta que sufrieron el bombardeo de las bombas atómicas y con ello se produjo la rendición incondicional de Japón y, con ella, el final de la segunda guerra mundial.

De todos modos, el recibimiento de los pilotos fue apoteósico pues todo el personal de la base de Campo Henderson salió a recibirles y vitorearles. Se celebró una cena extraordinaria y se recibió un mensaje del Jefe de las Fuerzas Navales del Pacífico Sur, el almirante Halsey que decía:
"¡Felicidades para el comandante Mitchell y sus cazadores! Parece que uno de los patos que han cazado era un pavo real".
De todos modos, la misión descrita no fue nunca difundida por el gobierno norteamericano mientras continuó la segunda guerra mundial, entre otras razones para que los japoneses no sospechasen que tenían sus claves. Sólo cuando terminó la segunda guerra mundial se publicaron algunos detalles aislados de ella.

Los días siguientes al derribo de Yamamoto se enviaron otras patrullas a merodear por las inmediaciones de la zona de combate para que los japoneses no sospecharan que los americanos tenían las claves para descifrar sus mensajes.

EL FINAL DE YAMAMOTO

Los restos del avión de Yamamoto fueron encontrados en medio de la selva con su cadáver dentro. Había sido derribado apenas dos semanas después de haber cumplido los 59 años. Lo incineraron y enviaron sus cenizas a Tokio.

Del mismo modo que trataron los japoneses la enorme derrota de Midway, pues no fue comunicada al pueblo japonés, ni siquiera a muchos altos mandos de la marina y del ejército japonés durante mucho tiempo, la muerte de Yamamoto también se ocultó durante un mes. Pasado este tiempo, y dada su enorme popularidad entre el pueblo, le ofrecieron un magnífico funeral, quizás la mayor manifestación de duelo que haya hecho nunca Japón. Y así terminó la vida del triunfador del ataque a Pearl Harbor. Cuentan que, terminado el

exitoso ataque a Pearl Harbor, se le oyó decir: "Creo que hemos despertado a un gigante dormido que terminará en una terrible resolución" ¿Profeta?.

ALGUNAS PREGUNTAS INCÓMODAS

Todo el tema de la desaparición del gran estratega nipón está rodeado por algunas preguntas incómodas a las que los japoneses deberían responder. Podemos comenzar por el mensaje del Alto Estado Mayor de Yamamoto que dio lugar a la misión.

Independientemente de que no sabían que los americanos conocían sus claves, se les ha achacado que, en plena guerra, ¿Cómo se puede ser tan "pardillos" al especificar tan detalladamente un itinerario **del gran jefe**?

Además, alguien debería darle un gran "tirón de orejas" al servicio de inteligencia de los japoneses en general. El operador que lo transmitió debió advertir a sus jefes, de que aquel mensaje infringía todas las reglas, no ya las de mínima seguridad sino las del más elemental sentido común.

Otra pregunta sencilla. **¿Cómo es posible que los aviones de la escolta que acompañaba al almirante Yamamoto, en el momento que fueron atacados por los americanos no dieran la alarma a los bombarderos y a la cercanísima base en Kahili, en donde había más de 100 cazas "zero"?**

Desgraciadamente hemos tenido que esperar la respuesta más de 40 años después del final de la SGM. Llegó esa respuesta en unas declaraciones del piloto japonés **Kenji Yanaiya**, que en 1.988 hizo a un historiador norteamericano. Se trata de que el citado piloto Yanagiya era, en aquel momento, el único piloto superviviente japonés de los que participaron en esta acción que hemos comentado.

Su respuesta a la pregunta fue: **"No pudimos avisar a nuestra base ni a los bombarderos porque a nuestros aviones "zeros" se les había desmontado los aparatos de radio para quitarles peso y hacerlos más maniobrables en el combate**".

Con ello creo que queda contestada, la pregunta, pues sin radio no podían advertir ni a los bombarderos ni a nadie. Esto explica también la extrañeza, y también la buenísima sorpresa del comandante Mitchell, que esperaba con ansiedad el momento en que tendría que enfrentarse a los zeros de la base japonesa. En aquella misión pudo comprobar que no veía a ningún "zero" japonés, fuera de los de la escolta de Yamamoto.

Cuando Yanagiya terminó la frase anterior, continuó hablando y rematando la contestación, añadió: "Por esa misma razón **nuestros depósitos de**

combustible no llevaban autosellado, lo que hacía que nuestros aviones explotasen cuando recibían algún impacto." Y para terminar de asentar bien las cosas, dejó caer: Es más, muchos de nosotros **no llevábamos paracaídas**". La citada reunión de 1.988, tuvo lugar en el Museo Almirante Nimitz -sito en Frederiksburg, Texas, ciudad natal del almirante Nimitz- y asistieron siete pilotos norteamericanos y el único piloto japonés, Yanagiya. La reunión se efectuó con un historiador como moderador.

En esa reunión también se le preguntó **qué había sido de los pilotos de la escolta de Yamamoto,** los que fallaron en garantizar la seguridad del difunto almirante Yamamoto. Qué castigo les habían impuesto.

El japonés contestó: "Los seis pilotos de los cazas de la escolta sobrevivimos a aquella misión. Fuimos castigados destinándonos a **volar misiones de "combate sin descanso".** Uno a uno, fueron cayendo todos mis compañeros. Yo, en un combate con un "hellcat", F6F ("gato infernal") americano perdí una mano, por lo que no pude seguir volando y así salvé la vida.

También se nos ocurre que, aprovechando la ocasión de tener a un testigo de la categoría del piloto japonés, podrían haberle preguntado: **¿Qué pasó con los dos bombarderos? ¿Por qué no avisaron ellos a la base de Kahili?**

Pregunta fácil de aclarar, porque los dos Betys -aunque muy probablemente llevaran radio, que se supone que sí, dado que llevaban a la máxima autoridad militar de Japón, a pesar de ello, la respuesta es que, aun teniendo radio, en el primer instante del ataque por sorpresa, que nadie esperaba, los pilotos tenían tanto en que ocuparse en aquellos críticos momentos que su principal tarea era intentar evadir el ataque de los cazas americanos para salvar la vida del Almirante y la suya propia.

Como su misión era evadirse como fuera y quitarse de encima a los cazas americanos, debían practicar toda clase de vuelos y maniobras evasivas para no ser alcanzados por el fuego enemigo. Todo eso tenían que hacerlo tan bien y tan rápido que no había tiempo más que para salvarse a base de maniobras y virajes bruscos, con subidas y bajadas también imprevisibles y muy bruscas, zigzaguear en rumbo y en alturas con frecuencia para evitar ser un blanco fácil etc.

Todo aquello mantenía al piloto tan ocupado que era imposible utilizar la radio ¡Bastante tenían con intentar no ser alcanzados por sus perseguidores! Y a pesar de ello ya hemos visto que el avión en el que iba Yamamoto fue derribado en plena selva, muriendo todos sus ocupantes. El otro bombardero fue abatido sobre el mar, pero también su piloto tenía un duro trabajo. De este bombardero sobrevivieron el piloto Hiroshi Hayashi (herido grave) y el almirante Ugaki, más otro pasajero sin identificar.

LA CONTROVERSIA ESTÁ SERVIDA

Daremos una brevísima pasada sobre la "controversia" de quién derribó verdaderamente a Yamamoto, porque controversia hubo por ser el autor del derribo.
Al regreso de los P-38 a Guadalcanal dos pilotos reclamaron el derribo, Lanphier y Baxter. Con ello se creó una polémica entre ambos que, para resumir, terminó en que los jefes de la USAAF dictaminaron salomónicamente y les adjudicaron medio derribo a cada uno. Así quedó reflejado en los archivos oficiales. Esta medida se aplicaba y se aplica cuando son dos pilotos los que derriban a un enemigo y lo confirman otros dos testigos.

Pero con el tiempo se mantuvo la controversia entre ambos, ya que terminada la guerra y en tiempos de paz, Lanphier se hizo más famoso pues se dedicó a escribir en varias publicaciones, excluyendo siempre el nombre de Baxter en ellos, con lo que Baxter contraatacó protestando, de modo que la polémica duró hasta 1.985 en que murió Lanphier.

Entonces Baxter llevó el tema al Comité de Corrección de la USAF (ya había desaparecido la USAAF y se había creado la USAF, independizándose del army, en septiembre de 1.947, bajo la presidencia de Harry S.Truman).

El mencionado comité fue incapaz de encontrar suficientes indicios para emitir un juicio seguro, con lo que Baxter recurrió a la Corte Federal, quien mantuvo el mismo criterio que sus colegas de instancias inferiores: "no hemos encontrado indicios suficientes que nos permitan dictaminar en justicia". De modo que las cosas quedaron como estaban.

En estas estábamos cuando el comandante Mitchell, el jefe de la misión, zanjó el tema asegurando que: "Nadie en el planeta Tierra puede saber quién derribó a tal o cual bombardero, mucho menos puede decirse quien derribó el avión de Yamamoto".

El lugar del derribo y el cadáver del almirante Yamamoto fueron encontrados al día siguiente en la selva al norte del antiguo puesto costero de la patrulla australiana y la misión católica de Buin por un equipo japonés de búsqueda y rescate liderado por el teniente Hamasuna, ingeniero del Ejército.

Según Hamasuna, Yamamoto fue lanzado unido a su asiento fuera del avión al momento del impacto, llegó así al suelo y se golpeó contra un árbol. Lo encontraron sentado en su asiento bajo un árbol y con su mano enguantada aferrada al mango de su katana,(sable ceremonial).

Hamasuna dijo que Yamamoto fue rápidamente identificado, con su cabeza inclinada sobre el pecho como si estuviera pensando. El examen post mortem del cadáver mostró que Yamamoto recibió dos impactos de bala de 12,7 mm, uno detrás de su hombro izquierdo y otro en el lado izquierdo de su mandíbula, con salida sobre su ojo derecho.

En la foto sobre este texto se muestra al embajador de Japón ante Papúa Nueva Guinea, Hiroharu Iwasaki, visitando el lugar en compañía de la directora del nuevo complejo turístico patrocinado por la empresa "Bougainville Experience Tours". No podemos olvidar que para el pueblo japonés el lugar en donde murió Yamamoto es uno de los lugares más importantes de la segunda guerra mundial y esta empresa quiere sacar tajada de ello. Parece ser que, de momento no les va del todo mal, pues acuden bastantes japoneses.

El médico de la Armada Imperial Japonesa que examinó el cadáver determinó que el impacto de la cabeza causó la muerte de Yamamoto. Los detalles más violentos de su muerte fueron ocultados al público; el informe médico fue "hábilmente retocado" y minimizado por «órdenes superiores», según el biógrafo Hiroyuki Agawa.

Funeral del almirante Yamamoto

El cuerpo de Yamamoto fue transportado a Buin y tras hacerle la autopsia, fue cremado vistiendo su uniforme. Las cenizas fueron transportadas por aire hasta Rabaul y de ahí llevadas a bordo del acorazado Musashi hasta Japón, en donde se le rindió un funeral de estado en el templo de Yasukuni-Jinja en la prefectura de Tokio. La ciudad natal de Yamamoto, Nagaoka, ha construido, cerca de la casa en que vino al mundo, el MUSEO MEMORIAL ISOROKU YAMAMOTO, museo que exhibe una narración con alusión a su vida, personalidad, ascensos y efectos personales del almirante. También exhibe el plano izquierdo del avión Mitsubishi G4M en el que falleció.

miguel ángel simón del fraile

(piloto militar y piloto de líneas aéreas)

BibliografíaThomas Lamphier: *Yo derribé a Yamamoto*- abril de 1967 - Selecciones de Reader´s Digest, páginas 116-126.

Información abierta en internet Agawa, Hiroyuki; Bester, John (traductor). *The Reluctant Admiral*. New York: Kodansha, 1979. lberga una categoría multimedia sobre Operación Venganza.