

Aviación junto al Fuji

Por **LUIS LÓPEZ-BALLESTEROS**

El Japón es el único pueblo oriental que, sin dejarse dominar por Occidente, ha dominado a la civilización occidental, utilizándola como medio para su fin nacional. Esta asimilación, efectuada en el curso de un siglo con una rapidez increíble, le ha permitido ponerse durante la centuria actual a la altura de cualquier Potencia mundial, arrojando su peso político en la balanza de la historia con tal fuerza, que es ya de todo punto imposible excluirle como elemento o factor activo de un futuro curso de acontecimientos. La cadena de operaciones militares que viene desarrollando en su zona de guerra, más extensa y difícil que cualquier otro teatro de lucha, es la mejor confirmación del éxito de los esfuerzos de una nación despertada que, como Imperio con sentido imperial, prefiere ser a vivir.

La distancia, el velo oriental que cubre a los pueblos asiáticos, haciéndolos parecer iguales a los ojos del occidental laico, la raza diferente, disimulan la realidad del Japón, que el europeo no acaba de ver en toda su profundidad, engañado por la literatura, vulgar o vocinglera que produce Butterflies, como nuestras Cármenes, ridículas y extrañas en su ser y circunstancias para el súbdito del Sol Naciente. Se engaña quien vea cerezos florecidos, puentes arqueados, pinos chatos y quimonos maravillosos, como se engaña quien no mire más que la laboriosidad de hormiga, la baratura de la mano de obra, el modernismo y la europeización. El Japón tradicional de los cuarenta y cinco *samuráis* vive junto al problema del espacio vital, y el vino de arroz, el saki, vence siempre a las bebidas europeas. No le falta al blanco ninguna comodidad ni adelanto en las tierras dominadas por el Fuji, pero el nipón marcha con la cabeza alta, lleno de orgullo por no haber dejado nunca de serlo.

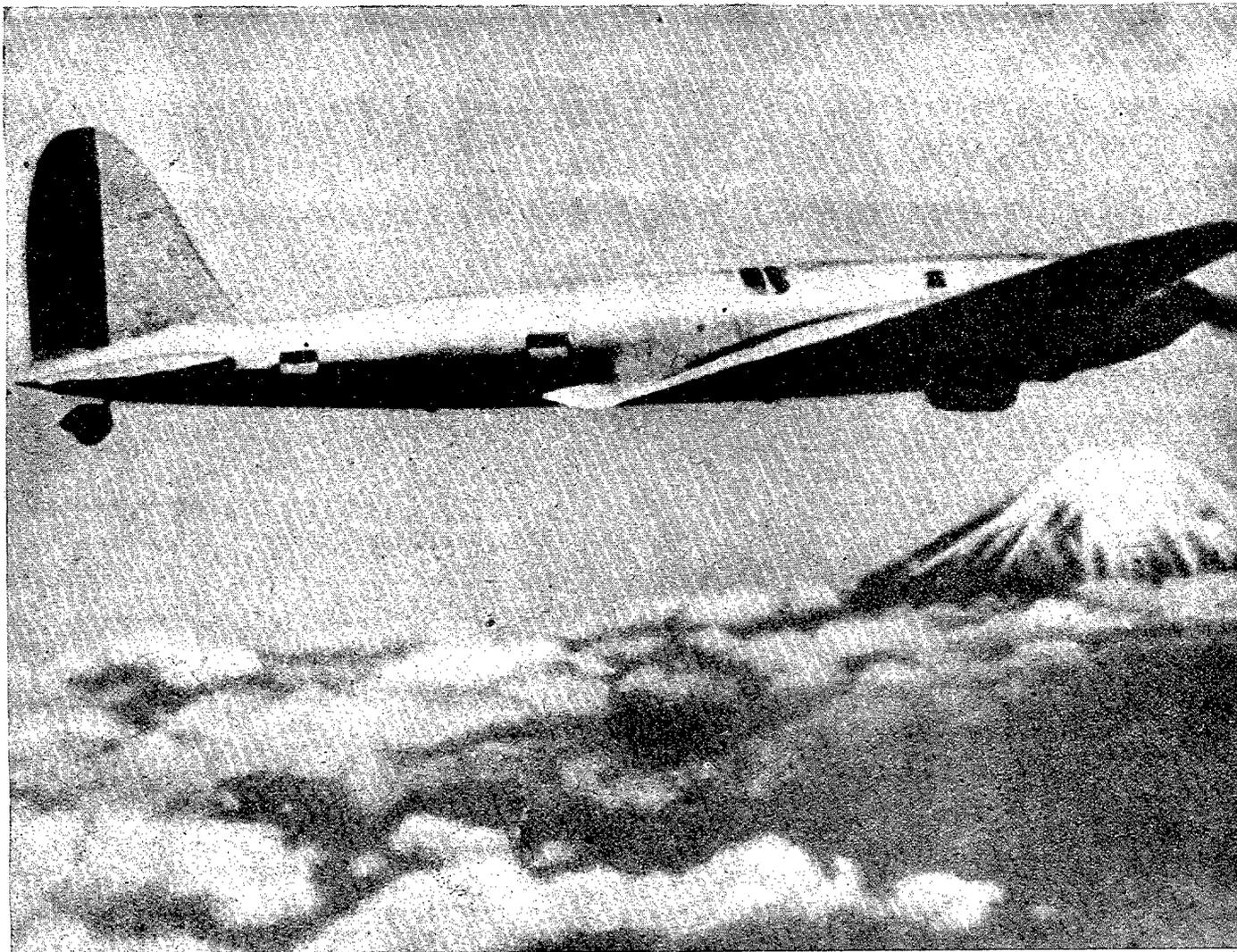
El sentido de este pueblo, como imperial que ha sabido unir cultura y civilización, personalidad nacional y valor internacional, economía y espíritu, surge claro y distinto de su actividad militar y su tradición guerrera. ¿Quién duda del honor nipón, cuando quien no ha podido vencer su ambiente se desgarran las entrañas y encarga al mejor amigo la decapitación, para morir sin mancilla? La muerte es un acto de servicio, sabemos nosotros por nuestro ideal, y con esta sencillez volaron por los aires, arrastrando obstáculos, los dos soldados que arrastrando la carga explosiva quedaron plasmados en piedra para mayor recuerdo del que gozan sus cenizas. Mientras Europa se deshacía en partidos e intereses, el Japón, lleno de seguridad en sí mismo, se agrupaba más unido alrededor de su Emperador, el Tenno sagrado que pronuncia la primera y la última palabra sobre los destinos del Imperio. La lucha política, herida de muerte, tienen que ser extranacionales los obstáculos y resistencias que se presentan a la nación en la firmeza de su camino. "Sólo marcha el Japón; nadie sino él—me dijo el Capitán Toyota—puede satisfacer sus propósitos, y sería inútil desarrollar o tratar de justificar la serie de sucesos que han llevado a la situación asiático-oriental del momento." Quédesse esto para cronistas políticos y encárguense economistas de desenmadejar el ovillo económico. Bástenos a nosotros la consideración del puntal

militar, necesario a todo afán imperial, y dentro de éste, el aspecto aeronáutico.

Alguien calificó al Japón de Gran Bretaña asiática, y si cabe comparación entre estas dos naciones, valga en el sentido castrense.

Imperio insular en una punta del mundo, se ve entre un continente política y económicamente dominado y la inmensidad del océano mayor. A la otra orilla una federación de Estados hace florecer la mayor civilización materialista, y estratégicamente se ve el Japón encerrado en una tenaza de Potencias e intereses comerciales que amenazaron su seguridad comercial, su libertad económica, su expansión vital y su integridad nacional. El problema militar, pues, es dotar a la nación de un brazo poderoso que pueda verter su fuerza en la zona posible de acción y en la de defensa. Salta a la vista la importancia de una Marina eficaz más que la de un Ejército de Tierra, y por ello, como Inglaterra, dedica su mayor atención a la formación y desarrollo naval, con precedentes tan valiosos como la experiencia ruso-japonesa y su almirante Togo. Increíblemente, poco tarda en surgir una flota que se mide con la inglesa y la norteamericana, y se libra de convenciones absurdas y acuerdos formalistas llenos de egoísmo. Callada y silenciosamente, sin propaganda, ostentaciones ni cifras astronómicas, va surcando mares orientales, gran unidad tras gran unidad, y en el Pacífico ondean mil enseñas de fuerzas auxiliares y submarinas con un sol rojo en el blanco del cielo japonés. El mundo, atraído por números alucinantes e impresionado por películas y fotografías, olvida la labor anónima y hace al mismo Knox cometer el gravísimo error de menospreciar la fuerza adversaria, calculándola noventa días de vida, apenas los imprescindibles para llevar las fuerzas armadas necesarias a los lugares de acción. Sin embargo, han pasado noventa y cien días más y el Japón—el Capitán Toyota se ríe al decírmelo—no tiene más que una cosa que lamentar: "Las flotas niponas no han tropezado sino con fragmentos pequeños de fuerzas enemigas, y el mayor deseo sería demostrar con hechos y no con cifras, que en un solo día, en un solo combate naval entre el total de ambas flotas, nipona y aliada, el Japón reposaría en el fondo de las aguas o habría ganado la guerra."

Solamente gracias a esta Marina poderosa le ha sido posible al Japón desarrollar las bases del plan estratégico y táctico con que comenzó la contienda en Oriente extremo. La primera tarea a realizar, condición previa de toda operación ulterior y todo ataque directo a la potencia anglosajona en dirección occidental, era la consecución del dominio de la zona de más peligro: la extensa superficie oceánica, que no sólo permite, por la enormidad de sus distancias, una infiltración constante de fuerzas guerreras o económicas, de acorazados y convoyes de transportes, sino que se halla sembrada de bases, posiciones y fuentes de riqueza como no las posee mejores el mundo. El dominio del Pacífico y la zona insular entera significa el control de un elevadísimo tanto por ciento de las principales materias primas, imprescindibles para toda



contienda, incluso para todo desenvolvimiento nacional pacífico. En previsión de todo ello, el Japón creó su potencia naval. Y seguidamente creó una poderosa Aviación militar, naval y comercial, quedando toda la Aviación marcial al mando directo del Emperador.

Se calculaba en tiempo de paz que el Imperio nipón disponía de unos 2.600 aviones militares en total, atendidos por 33.000 hombres entre Oficiales y tropa. Claro está que estas cifras son suposiciones deducidas, pues la realidad del potencial aéreo como del naval ha sabido mantenerse discretamente callada, evitando toda posibilidad de que un eventual enemigo llegase a conocer el grado de la fuerza japonesa. Esto quizá contribuyera también al menosprecio en que se tuvo en Norteamérica la potencia japonesa.

Remito a los anuarios y bibliografía competente a los que quieran extender sus conocimientos sobre el despliegue y organización de las fuerzas aéreas niponas, ya que, al entrar en la contienda, la faz del terreno operativo y la necesidad de la máxima discreción hacen imposible exponer el estado actual en que se encuentra hoy en día la potencia aérea del Japón.

De todos modos, algo puede describirse sobre el material aéreo empleado, que desde más de cien aerodromos militares y una línea continua de bases navales costeras asegura la acción aérea ofensiva y defensiva. Pudiera juzgarse, dada la importancia concedida a la Marina y el carácter insular de la nación, es decir, con un cien por cien de costas, que el hidroavión adquiere una importancia elevadísima. Sin embargo, no es así; en primer lugar, el desarrollo principal en la construcción aeronaval se ha concedido al portaviones. El Capitán Toyota comenta el hecho de que mientras la Mari-

na norteamericana ha perdido portaviones, todos los japoneses se encuentran intactos, sin restar fuerza alguna al poderío y la supremacía aérea conquistada. La ventaja que esto supone para el Japón es de gran trascendencia, pues sin Aviación no puede la flota dar todo su rendimiento, y tanto lo que conquista el Ejército como lo que domina la Armada, se perdería sin la supremacía aérea en las manos. Por otra parte, la sustitución de las unidades portaviones perdidas por el anglosajón es difícil y lenta. "La propia experiencia—dice el Capitán Toyota—nos ha enseñado esto en la construcción de nuestras propias unidades."

La Aviación embarcada es el principal elemento de combate aeronaval. Sólo así el Comandante de la Escuadra aérea que atacó Pearl Harbour pudo radiar a su portaviones, a la media hora de ataque, un lacónico y firme: "Sorpresa—ataque—triunfo." Aviones de bombardeo y torpederos se lanzaron sobre el puerto, cuya entrada habían roto ya los submarinos especiales, con un heroísmo y una exactitud dignos del resultado obtenido.

Sin embargo, es erróneo creer que la fracción más importante es la Aviación embarcada. El mayor tanto por ciento de la Aviación marcial son aparatos de ruedas, que operan desde bases terrestres en el Imperio o bases conquistadas. En las operaciones del mar de los Corales intervinieron aparatos navales, que operaron desde bases a 1.000 kilómetros de distancia de los objetivos. Bombarderos, cazas y aviones de reconocimiento de la Marina parten de tierra y operan como unidades no embarcadas.

En el año 1939 vemos que las fuerzas aéreas japonesas disponen de unos cuarenta tipos diferentes en servicio activo, de los que más de treinta son nacionales. La industria

aérea es joven, pero se esfuerza recientemente, unidas las diferentes empresas, para aumentar el rendimiento, por dar al Japón todo cuanto necesita; de modo que la importación se limitaba prácticamente a prototipos construidos bajo licencia con material nacional. Así vemos en servicio de caza al *Heinkel 112*, el *Fiat CR 42* y un *Koolhoven* en el Ejército, y al *Hawker Nimrod* en la Marina. *Ju-86* y *87*, *Lockheed 14* y *Fiat BR 20*, auxilian como bombarderos a los tipos nacionales, y el *NA-16* se emplea en misiones de reconocimiento. La construcción de material aéreo netamente japonés ha sido llevada con tanta discreción y tanta habilidad como el desarrollo de la potencia naval, siguiendo un plan de construcciones operativo, es decir, adaptado a las posibles contingencias guerreras futuras y hoy en día actuales. Ello hace que los tipos de los que se poseen datos detallados provengan todos de los años 1928 (como el *Kawasaki 88-II*, de reconocimiento y bombardeo ligero, con una máxima de 230 kilómetros-hora y un techo práctico de 5.000 metros; biplano, biplaza, con un motor de 450 cv., a 1934) (como el *Mitsubishi 93 a*, de bombardeo pesado, tren grande carenado, monoplano semicantilever de doble deriva, bimotor con 1.400 cv. de potencia total, una máxima de 220 km-h. y un techo práctico de 5.000 metros). Entre estos dos tipos abundan los cazas biplanos de motor en estrella, casi todos armados con dos o tres ametralladoras, tren siempre fijo, generalmente carenado y velocidades máximas de los 300 a 350 km-h. También se encuentran bombarderos, exclusivamente bimotores, semicantilever, con tren fijo, y sobre todo, hidroaviones de empleo múltiple, biplazas, biplanos de flotadores, entre los que el *Nakajima 90-11*, de un solo flotador y sustentadores bajo las alas en flecha, parece ser el más extendido entre las unidades navales para catapultas. Posee un motor en estrella de 9 cilindros *Nakajima "Jupiter"*, de 500 cv. y anillo "Townend". Sobre rendimientos y armamento no se posee ningún dato, a pesar de ser 1930 el año de construcción. Esta misma falta de información indica que existen nuevos tipos recientes, de características comparables a los aparatos modernos. Así tenemos el tipo *96*, caza monoplano cantilever, con un motor en estrella, tren plegable y del que se desconoce todo detalle. Lo mismo ocurre con los biplazas navales de bombardeo en picado y el hidro bimotor de canoa y doble deriva tipo *97*, o un bombardero de motor en V, refrigerado por líquido, hélice tripala de paso variable, monoplano de ala baja, cantilever, de tren fijo de patas independientes y ruedas carenadas, biplaza con cabina cubierta, que recuerda algunos tipos norteamericanos de antes de la contienda. En algunos noticiarios de la guerra en China hemos podido entrever también un bombardero pesado, bimotor, con motores en estrella y capot N. A. C. A., de doble cabina, con cubiertas y morro transparentes; ala baja cantilever, tren plegable en dirección de la marcha y rueda de cola fija orientable. Naturalmente, si son todos los que están, no están todos los que son, y es de esperar que algún día podamos saber detalladamente quiénes fueron los torpederos, los bombarderos de gran radio de acción o en picado, los aparatos de reconocimiento y los hidroaviones que actúan sobre el Pacífico en su lucha contra la potencia anglo-yanqui.

"La Aviación militar japonesa—afirma el Capitán Toyota—dispone de todos los medios necesarios para su intervención en gran escala y toda clase de operaciones, de modo que la Aviación civil no ha tenido que movilizarse y continúa independiente y particular, cumpliendo sus misiones comerciales y de tráfico."

Todo lo expuesto ha de entenderse, naturalmente, no como

un esfuerzo del Estado para garantizar la seguridad de la nación, sino como una línea general de progreso en la que participa el pueblo entero, ya que la Aeronáutica es tema que adquiere cada vez más adeptos en el Japón. Prueba de ello es la Prensa especializada, que abarca más de la docena de publicaciones periódicas, tanto para el aficionado, como *Cielo* o *Velocidad*, o para el técnico, como *Motor* o *Hiko*, sin que falte el aspecto puramente científico, representado por la revista *Teikoku Daigaku Koku Kenkyujo Rokuho*, del Instituto de Investigaciones Aeronáuticas. Asimismo el volovelismo y los vuelos sin motor gozan de gran florecimiento en la tierra japonesa, cuya topografía permite la creación de asociaciones y clubs en casi todas las grandes ciudades. El material empleado es también nacional, y aunque no se hayan alcanzado los rendimientos obtenidos en Alemania o la Rusia soviética, el Imperio nipón puede estar orgulloso de su juventud aérea.

Y el momento parece apropiado para empezar a hablar de la parte principal de la máquina de guerra aérea, su alma: el hombre. En toda Universidad o Escuela Superior existen asociaciones de aviación estudiantiles que, con aparatos de vuelo a vela y sin motor, y tipos anticuados cedidos por el Ejército o la Marina, inician a la juventud universitaria en el vuelo. Aunque tales asociaciones tienen un carácter estrictamente civil y estudiantil, aquellos que lo deseen pueden presentarse a un examen final, que les da derecho, una vez aprobado, a un título de profesor de semejantes asociaciones. Todos los que en estos círculos aéreo-universitarios demuestran suficiente capacidad, tienen posibilidad de asistir a un cursillo, del que salen como aviadores de la reserva de Tierra o Naval, sin graduación de ninguna clase.

Otra cosa es la carrera de Suboficiales. Desde que los muchachos japoneses, a partir de los trece años, abandonan la escuela, pueden entrar en Academias especiales, donde permanecen cuatro años de vida militar. A los dieciocho, pues, salen de aviadores de las distintas especialidades, aunque no entran en servicio activo hasta haber cumplido un año y medio de prácticas. Los Oficiales, en cambio, no tienen Academia propia, ya que todo aquel que desee llegar a Oficial de las Fuerzas armadas nipona, sea cualquiera el camino que más tarde vaya a escoger, entra, a partir de los dieciocho años, en una Escuela militar común. Durante cinco años se forma el Oficial teniente, sin distinguirse aún su especialidad. Solamente de Tenientes es posible comenzar una formación aérea especial. Tal es la compenetración de las Fuerzas aéreas y navales y tan extenso es el campo de conocimientos que debe abarcar quien con un avión de guerra haya de luchar junto a una formación naval. De este modo se pule el maravilloso material humano que produce la cantera japonesa, con esas características profundas y básicas en la idiosincrasia del aviador, que son el sentimiento de honor, nación, audacia, tenacidad, laboriosidad y consideración de la muerte como acto de servicio, formando Oficiales y Jefes conscientes y capaces.

Las operaciones en el Pacífico, cubiertos todos los objetivos primeros, han aminorado su violencia y rapidez, pero aún hemos de oír mucho sobre el material y el personal aéreo del país oriental sin historia en el Aire, que se ha enfrentado con las mayores Potencias de América y el Asia Oriental, contestando con operaciones perfectas los débiles bombardeos de los *B-25* yanquis, que con sus 1.700 millas de radio de acción volaron sobre Tokio y Yokohama.

Berlín, mayo 1942.